

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 1	18-12-2020	blz 11. Figuur "Hoofdstructuur wegennet" Ten eerste herken ik de "hoofdfietsroute" bij mijn wijk Fokkesteeg helemaal niet. De Vreeswijksestraatweg is hierbij aangetekend als fietsroute, echter dit is een 50-km weg met fietssuggestiestroken, en dus niet bepaald prettig om te fietsen. Hier wordt dus ook bijzonder weinig gefietst. Iedereen fietst over route B van Fietsnet Nieuwegein (https://www.nieuwegein.nl/fietsnet). Waarom dit goed bedachte fietsnet niet als uitgangspunt is genomen voor de "hoofdfietsroutes" begrijp ik niet.	In de vertaling van de Mobiliteitsvisie naar het Mobiliteitsprogramma zal het fietsnetwerk worden beoordeeld en waar nodig worden aangepast. Het Fietsnet Nieuwegein is een aanvullend netwerk van routes. Deze zullen in die beschouwing zeker worden meegenomen.
Inwoner 1	18-12-2020	Ten tweede zijn de lijnen van de "hoofdfietsroutes" op veel plekken niet zichtbaar, omdat ze onder de dikkere lijnen van de "hoofdstructuur" (bedoeld wordt vermoedelijk "hoofdautoroutes") vallen. De lijnen van de fietsroutes kunnen dus beter er bovenop getekend worden.	Figuur is aangepast.
Inwoner 2	19-12-2020	Oost-west-verbinding: Er zou een betere Oost-westverbinding moeten komen, met name rond de bedrijventerreinen. Dit kan heel veel omrijden voorkomen, omdat alles nu via de Plettenburgerbaan en Graaf Florisweg/Wiersebrug/Waterliniedok moet. Een goede weg langs of in het verlengde van de Schalkwijksewetering met goede brug over het Lekkanaal zou al uit kunnen maken. Die met een parallelweg op de A27 aansluit.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 2	19-12-2020	Voor lokaal verkeer zou een extra brug over het Merwedekanaal een verbetering betekenen, met name voor fietsverkeer. Dit ter hoogte van de Zeelandhaven. Hierdoor voorkom je verkeer via de Graaf Florisweg en je maakt het industrieterrein eindelijk goed bereikbaar voor fietsers. Met name die fietsers zorgen voor afname van lokaal verkeer.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.
Inwoner 2	19-12-2020	De stroomwegen moeten goed blijven doorstromen, dit voorkomt veel sluipverkeer in de wijken. Snelheidsbeperkingen op deze wegen zouden dan geen voorkeur hebben.	In de Mobiliteitsvisie houden we snelheidsregimes van 30/50/70 kmu per uur aan. De locaties voor eventuele snelheidsbeperkingen voor doorgaand verkeer kiezen we zorgvuldig in de volgende fase.
Inwoner 2	19-12-2020	Maak een betere entree van de binnenstad (City), met name aan de kant van de Zuidstedeweg. Dat spreek nu totaal niet aan en ik krijg de indruk dat de Noordstedeweg daardoor veel populairder is. Dit geeft onnodige drukte in de omliggende wijken.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.
Inwoner 2	19-12-2020	Kijk goed naar P&R. Nu zie je soms lokaal behoorlijk parkeeroverlast rondom populaire OV-punten, zoals de tramhaltes (met name Wijkersloot) en bepaalde bushaltes. Kijk naar P&R achtige oplossingen, die bij voorkeur dan wel gratis zijn, om aantrekkelijk te blijven. Een upgrade van Halte Zuilenstein zou hier mogelijkheden kunnen bieden. Zorg dan ook voor goede	P&R is een van de onderwerpen uit de Mobiliteitsvisie . We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.

	Datum	Opmerking	Reactie
		afscherming richting de woonwijk.	
Inwoner 2	19-12-2020	Kijk ook naar fietsersvoorzieningen bij de haltes, goede fietsenstallingen zijn onmisbaar.	In de Mobiliteitsvisie wordt dit punt onderschreven.
Inwoner 2	19-12-2020	Maak de haltes ook beter 'zichtbaar' voor fietsers, met name bij Wijkersloot en Batau-Noord kan dit beter. Ook zou een fietsenstalling aan de 'overkant' (wijk Batau-Noord) een verbetering kunnen zijn, dat scheelt 'zeulen' over de brug.	In de Mobiliteitsvisie wordt dit punt onderschreven. We zullen uw suggesties voor concrete haltes en fietsenstallingen aan beide zijden van Batauweg meenemen.
Inwoner 2	19-12-2020	Parkeren op eigen terrein kan een oplossing zijn, het lastige is dat dit soms net niet past. Hier kan 'snippergroen' vaak een oplossing zijn, een half metertje extra erf kan soms net het verschil maken.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.
Inwoner 2	19-12-2020	Stimuleer inritvergunningen voor meerdere parkeerplaatsen. Dus offer niet één parkeerplaats op, voor één nieuwe, maar stimuleer meerdere parkeerplaatsen. Of maak het tarief dan lager.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 3	18-12-2020	suggesties voor verplaatsing verbeteren voor slechtziende (verwijzen naar www.oogvereniging.nl) 1. tikkers in voetgangerslichten bij oversteekplaatsen 2. het plaatsen van digitale borden, met een spraakknop, bij alle bus- en tramhaltes. 3. tijdig vegen van voetpaden in de herfst (lagen afgevallen bladeren zijn moeilijk en kunnen leiden tot vallen). 4. onderhoud aan stoepen: er zijn nu zeer veel plaatsen met ongelijkheden, losliggende bestrating etc.	We nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen.
Inwoner 4	3-1-2021	De bekende knelpunten worden niet genoemd.	In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsprogramma zal inspreker worden benaderd voor nadere duiding m.b.t. de "bekende knelpunten".
Inwoner 4	3-1-2021	Er wordt alleen gemeld dat de oversteekbaarheid wordt afgewogen tegen de doorstroming. Dit zegt dus helemaal niets.	In de volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen. Dergelijke afwegingen vinden in die fase plaats.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 4	3-1-2021	Er zijn ook punten waar gezondheid en geluidsoverlast in het gedrang zijn en gaan komen en het zou fair zijn om deze ook te noemen. Hierbij zou ook aangegeven moeten worden wat de streefwaardes zullen zijn zodat er duidelijk gekeken kan worden of dit gehaald wordt.	In de volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen. Dergelijke afwegingen vinden in die fase plaats.
Inwoner 4	3-1-2021	Verder zou het beter zijn om te beslissen dat de Graaf Florisweg niet tot de hoofdstructuur hoort. Het is niet normaal dat daar 15000 motorvoertuigen per etmaal zouden mogen rijden. Dit zou naar 10000 moeten. Het is een lokatie waar nu al verbeteringen nodig zijn.	In de volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen. Dergelijke afwegingen vinden in die fase plaats.
Inwoner 5	4-1-2021	Uitbreiding van de fietsmogelijkheden (verbreding en verbetering van de fietspaden richting Utrecht, IJsselstein en Houten of inzetten van trams waar je met de fiets over de stadsgrenzen kan).	In de Mobiliteitsvisie wordt dit punt onderschreven.
Inwoner 6	19-12-2020	In de inleiding van de wethouder staat twee belangrijke criteria voor mobiliteit: “zo snel als mogelijk op zijn/haar bestemming komen” en “veilig verplaatsten”. Helaas vind ik deze criteria niet overal terug in de diverse voorstellen/verwachtingen.	In de volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen. Dergelijke afwegingen vinden in die fase concreet plaats.
Inwoner 6	19-12-2020	Op blz 6, 2e kolom: hoe verhouden eventuele alternatieven zich tot ‘zo snel mogelijk’ en ‘veilig’? Die vraag wordt in het stuk verder niet beantwoord of laten juist zien dat ze niet ‘sneller’ of ‘veiliger’ zijn.	In de volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen. Dergelijke afwegingen vinden in die fase plaats.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 6	19-12-2020	Blz12 spreekt u over ontwikkeling A12 zone en bereikbaarheid aldaar met OV en fiets. Hier ontbreekt goede bereikbaarheid/ontsluiting van dit nieuw te ontwikkelen gebied voor auto. Graag nog toevoegen.	In de Mobiliteitsvisie wordt dit punt onderschreven. Voor de ontwikkeling van de A12-zone lopen separate programma's waar rekening mee gehouden wordt in de volgende fase van de Mobiliteitsvisie, waarin deze wordt uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 6	19-12-2020	Ook noemt u in dit toekomstbeeld de reistijd vanuit Clty naar Utrecht Centraal <15 minuten. Dat is, zonder schrappen van tramhaltes op elke straathoek, niet mogelijk. Helaas is er in de (provinciale) politiek geen draagvlak te vinden voor schrappen van haltes; kijk naar de discussie over het schrappen van halte Merwestein.	De ambitie is om de reistijd onder 15 minuten te brengen. De nadere uitwerking hiervan in concrete maatregelen die hiervoor nodig zijn volgt in de volgende fase, bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 17: u blijft de streefwaarden uit GMP+ van 2014 hanteren. Zijn die nog realistisch? Deze zouden op z'n minst opnieuw vastgesteld moeten worden.	In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat de GMP+ streefwaarden een signaleringsfunctie hebben en dat er locatie specifieke afwegingen gemaakt worden tussen overlast, wens rond verdichting en haalbaarheid mogelijke oplossingen. Bij het uitwerken van het Mobiliteitsprogramma geven we hier invulling aan.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 18: om goede doorstroming in Nieuwegein van autoverkeer/vrachtverkeer te promoten, is het dus noodzakelijk dat de nieuwe aanpassing/verbreding van A27 gerealiseerd wordt. In deze mobiliteitsvisie kan dus niet volstaan worden met dat deze aanpassing gebeuren gaat, maar moet juist uitgesproken worden dat deze verbreding A27 noodzakelijk is voor doorstroming en leefbaarheid in Nieuwegein.	De verbreding aan de westzijde staat de komende jaren te gebeuren.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 22 noemt u iVRI. Als u hiermee 'groene golf' voor auto's bedoelt, dan ondersteun ik deze van harte. Graag zsm invoeren, geeft minder uitstoot en minder irritaties in het verkeer. Ook houden automobilisten zich beter aan de gewenste snelheid als dat betekent dat je door kunt rijden bij een volgende verkeerslicht.	De iVRI vergroten de mogelijkheden voor groene golf maar kunnen meer dan alleen dat ondersteunen. Ze kunnen bepaalde verkeersstromen prioriteit geven, variërend per moment van de dag.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 24; spaken/wielen: nog steeds duurt 't in deze nieuwe mogelijke situatie zeker een half uur voor je als reiziger in OV Nieuwegein/Utrecht uit bent. Schiet je dus tijd-technisch niets mee op en verslechtert juist de kwaliteit van het OV door een extra overstap.	De ambitie is om het bereik van het openbaar vervoer te verbeteren zeker op drukke pendelrealties. Hiervoor zetten we in op beter verknopen (spaak en wiel) en op snellere verbinding met Utrecht Centraal. Concrete uitwerkingen en keuzes zijn onderdeel van de volgende fase; het opstellen van een Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 25: naar bushaltes hanteert u een afstand van 450 meter; voor tramhaltes 800m van bewoners tot een halte. Nu lijkt t net of 't complementair is en 'dekkend'. Echter, als voor tramhaltes ook de 450m gehanteerd wordt, welke ik zeer realistisch vind als gebruiker, dan liggen er gaten in bereikbaarheid van een OV-halte. Hoe gaat dit opgevuld worden?	We zijn uitgegaan van de gangbare normen voor loopafstanden naar een halte. Bij andere normen ontstaat en ander beeld over dekking van gebied.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 26: u geeft aan dat meer fiets-kilometers haalbaar is door meer gebruik van e-bikes. De woorden van de wethouder in gedachte 'veiliger verplaatsen' staat dit daar haaks op. Er zijn vele ongevallen door valpartijen en botsingen van e-bikes met andere verkeersdeelnemers.	Vanuit de behoefte aan meer toekomstbestendige en beweegvriendelijke mobiliteit staat de fiets centraal. Dit vraagt ook om extra aandacht voor de fiets qua verkeersveiligheid. De toenemende snelheidsverschillen zijn een terecht aandachtspunt. We nemen dit mee als dilemma bij de uitwerking van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 29: in uw alinea over deelmobiliteit geeft u aan dat dit zou leiden tot lagere parkeerdruk. Dit is nog maar de vraag, omdat het veelal op plekken in proefopstellingen staat. Daarnaast betekent dit dat parkeerplaatsen ingenomen worden door niet-gebruikte deelauto's, wat toegankelijkheid van dat gebied voor andere gebruikers doet afnemen. Daarnaast gaat dit uit van een ontwikkeling alsof velen deelauto's zouden willen. Dit betwijfel ik. Zeker in corona tijd kopen mensen massaal	In de Mobiliteitsvisie staat dat dergelijke vormen van deelmobiliteit bij kunnen dragen aan lager autobezit en -gebruik, wat door kan werken in lagere parkeerdruk. De mate waarin dit daadwerkelijk gebeurt, zal zichtbaar zijn in het monitoringsprogramma, op basis waarvan we de uitvoering van het

	Datum	Opmerking	Reactie
		zelf een tweedehands auto.	beleid kunnen bijstellen.
Inwoner 6	19-12-2020	Ook gaat u uit van meer OV gebruik. Dat is ook, zeker in corona tijd, niet het geval Zeker niet in Nieuwegein, een woonplaats waar je alleen met een auto goed kunt komen en bereikbaar bent.	De ambitie die we in de Mobiliteitsvisie benadrukken, is dat we kwalitatief goede alternatieven willen bieden voor de auto, met de fiets (op korte afstanden) of het OV. Dat betekent dat we daarin gaan investeren. Concrete keuzes maken we in de volgende fase bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 29. U streeft naar parkeren van auto's op eigen terrein. Wat betekent dit voor parkeren in de bestaande woonwijken (zoals vrijwel in geheel Nieuwegein)? Hier is het, in de vele straten en bloemkoolwijken, niet mogelijk om auto's op eigen terrein te parkeren. Ik ga er van uit dat dit dus niet geldt voor bestaande wijken. Wijken staan al onder druk doordat, zeker nu met veel thuiswerk, er al meer auto's zijn dan parkeerplaatsen.	In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen gestreefd wordt naar parkeren op eigen terrein. Dit geldt ook voor nieuwe ontwikkelingen in bestaande wijken, maar niet voor bestaande wijken in zijn algemeenheid.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 6	19-12-2020	Ook streeft u naar meer elektrische auto's. Ook dit is niet te realiseren in de bestaande wijken. Er zijn her en der wel elektrische laadpalen gekomen, maar deze nemen schaarse parkeerplekken in. Vaak staan ze leeg. En 's nachts, als er onvoldoende parkeerplekken zijn, worden ze ingenomen door 'laadpaalklevers'. Voor die problemen moet een oplossing komen. Een ander vraagstuk is dat mensen die een elektrische auto hebben, die kunnen laden voor hun deur, met een laadplek voor hun huis. Dit is echter openbare weg, draden liggen over de stoep en leidt tot ongewenste en onveilige situaties. Op welke wijze wilt u hier ruimte voor maken? Dit onderwerp moet wel onderkend worden. Elektrisch vervoer heeft wellicht positieve kanten, maar in de woonwijken hebben deze ook zeer negatieve invloeden en gevolgen.	Laadpalen zorgen voor het voorkomen van draden over de stoep. Maar het aanbod moet in balans zijn met de vraag ernaar. Dit is onderdeel van de verdere uitwerking en zal tevens onderdeel zijn van het monitoringsprogramma.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 30. Combi vervoerswijzen. Dit komt m.i. niet ten gunste van reizigers gemak en is daarmee beperkend voor toename van reizigers via andere wijzen. Juist overstappen en frequent overstappen zijn vertragers in reistijd en beperken het reiscomfort. Het alternatief van eigen auto gebruik en bezit wint het hierbij ruimschoots van alle beperkingen van deelvervoer en ov, en helemaal in Nieuwegein.	De ambitie is dat mensen per verplaatsing een bewuste keuze maken welke (combinatie van) modaliteiten het beste past. En dat we daarvoor de combinatie van modaliteiten zoveel mogelijk vergemakkelijken door verstedelijking en mobiliteit bij elkaar te brengen en modaliteiten te verknopen.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 36. Veiligheid. Her en der in het document noemt u veilige oversteken. Wilt u hierbij ook kijken naar de veilige oversteekbaarheid van de tram? Zowel van de tram en de wegen als rondom de haltes? De tram is wel van de provincie, maar de wegen er om heen zijn van de gemeente. De ongelukken van afgelopen jaren laten wel zien dat de tramoversteken veiliger moeten worden. De wethouder wil immers ook, gezien haar voorwoord, dat we ons 'veilig moeten kunnen verplaatsen'.	Het belang van veilige oversteken wordt onderschreven ook bij ambitie om mobiliteit toegankelijk te houden voor iedereen. Hieronder vallen ook veilige oversteken bij tram.
Inwoner 6	19-12-2020	Blz 39 bijdragen aan leefbaarheid. Voor mij, en met mij ongetwijfeld vele andere, wordt Nieuwegein juist onleefbaar als er voor auto gebruik en parkeren onvoldoende ruimte is. Nieuwegein is gebouwd rondom autogebruik, Doorstroming van de wegen is goed. Nieuwegein is juist een woonplaats, voor die vele forensen in Nederland, die juist Niet in de regio Utrecht werken. De focus alsof ieder naar Utrecht wil, en die lees ik nog steeds terug, geldt voor heel veel mensen Niet. Het OV duurt veel te lang en is geen goed alternatief voor als je niet in Utrecht werkt. En fiets is niet in elk weertype, voor elk beroep of naar elke werklocatie een goed alternatief.	Voor inzicht in belangrijke pendelrelaties baseren we ons op CBS cijfers; de relatie met de stad Utrecht blijkt daarin sterk vertegenwoordigd. In de ambitie "behouden autobereikbaarheid ook bij groei" staat het belang van goede autobereikbaarheid voorop. Echter, zonder verdere maatregelen staat het verkeer tijdens spitsuren al snel steeds vaker vast. Daarom moeten we de verkeersdrukte beheersbaar houden, voor de bestaande stad en voor nieuwe ontwikkelingen.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 7	8-1-2020	Het gaat dus over mobiliteit in Nieuwegein en ik ben de laatste tijd tot de conclusie gekomen dat het voor mensen met een beperking bijna onmogelijk is om te lopen/wandelen. Ik woon in Vreeswijk en wil het niet hebben over de smalle straten waar niets aan te veranderen is maar ik wil het hebben over de nieuwbouwwijken bij mij in de buurt. De trottoirs zijn onmogelijk. Bijna bij elk huis is er een oprit voor de auto's. Met de rollator zijn die er bijna nooit. Aan het einde van de straat moet je dat ding optillen en de straat op tillen, na het oversteken komt dezelfde procedure maar dan andersom. Soms is er ergens een trottoir maar die houdt de stoep gewoon op óf het gaat verder aan de andere kant van de straat. Hoe dan ook, ik moet van de dokter vaker naar buiten om te blijven lopen (met rollator). Ik woon op de allermooiste plek van Nieuwegein maar het lopen met een rollator is bijna onmogelijk. Is daar echt niks aan te doen maar vooral: ook de mensen die in de toekomstig nieuwe wijken heb vroeg of laat ook te maken met deze narigheid. Let dat dus op.	De ambitie is om mobiliteit toegankelijk te houden voor iedereen. We nemen de suggesties mee bij de nadere uitwerking hiervan in concrete maatregelen in de volgende fase, bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 8	5-1-2020	In de mobiliteitsvisie staat op blz. 12: "Binnen de wijken worden verplaatsingen hoofdzakelijk fietsend en lopend gedaan. De wijken zijn verbonden door aantrekkelijke fietspaden/-straten. Hierdoor is het rustiger in de woonwijken. De auto wordt voor verplaatsingen binnen Nieuwegein gericht gebruikt, zoveel mogelijk via de hoofdstructuur waarop je goed kunt doorrijden". Hierbij valt mij op dat de ene ontsluitingsweg snelheid 30 km (Sweelincklaan) en de andere 50 km (Richterslaan) heeft. De Sluyterslaan stukken van 30 en 50 km heeft en de Zwanenburgstraat een rare wegversmalling heeft van 2x 2 palen met een zo grote ruimte ertussen dat er meer gas gegeven wordt om nog voor je tegenligger tussen deze 2x 2 palen door te kunnen rijden. (Mijn voorstel is om 1 versmalling weg te halen. Veiliger voor auto's en fietsers). Als je alle doorgaande wegen binnen een wijk dezelfde snelheid geeft, is dat voor bewoners eenvoudiger.	We nemen de suggesties mee bij de nadere uitwerking hiervan in concrete maatregelen in de volgende fase, bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 8	5-1-2020	Verder op pagina 27: "We zorgen ervoor dat de fiets een concurrerend alternatief is voor de auto op afstanden tot 15 km". Nu woon ik op de Prof. dr. Bakkerlaan en daar willen wij als bewoners dat dit geen doorgaande weg is voor mensen met auto, die niet via de Zwanenburg willen rijden maar onze straat als sluiproute gebruiken om naar winkelcentrum Nedereind te rijden. In de mobiliteitsvisie aan het einde: "We houden daarbij ruimte voor het uitvoeren van experimenten". Er is een voorstel vanuit de bewoners om de weg halverwege af te sluiten voor autoverkeer. Wel doorgaand houden voor fietsers en wandelaars. Dit zou als experiment uitgevoerd kunnen worden om te kijken of dat effect heeft. Vooraf wordt nu al gemeld dat afsluiting in het midden voor doorgaand verkeer niet mogelijk is. Meet de gemeente nu met 2 maten of is alles al geregeld voor de "Betere Buurten"? (Er zijn wel afsluitingen op de Hesselaan en de Herenstraat voor autoverkeer)	De spelregels rondom het aanvragen en opzetten van een experiment komen aan bod bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma. In het kader van Betere Buurten is door de gemeente beargumenteerd aangegeven waarom een afsluiting niet gewenst is. Een experiment met een dergelijke maatregel is daardoor niet aan de orde.
Inwoner 9	17-1-2021	Als inwoner van Nieuwegein onderschrijf ik het bericht van de Fietsbond (bron: Pen Nieuwegein) ten aanzien van de mobiliteitsvisie. In het bijzonder zou ik graag willen dat de gemeente Nieuwegein zich inzet voor een verhoging van de veiligheid voor fietsverkeer voor kinderen en ouderen.	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 9	17-1-2021	de drukke Herenstraat met E bikes, speed pedelecs, brommers, auto's versus langzame jonge/oude fietsers. Hoe kunnen basisschool leerlingen hier nu veilig oversteken als iedereen met de blik op oneindig voorbij raast op deze 'snelweg'?	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 9	17-1-2021	Fietsers oversteek bij t Sluisje, Rode brug richting wijk Rijnhuizen. Veel ongelukken met (jonge) fietsers hier.	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 9	17-1-2021	drukke (als we geen lockdown is) rondom Fort Jutphaas fietsers, ebikes , brommers en auto's (Oosterlicht leerlingen; forenzen, bewoners).	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 9	17-1-2021	De door de fietsersbond aangehaalde straten zonder vrij liggende fietspaden.	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Inwoner 9	17-1-2021	Als het klopt dat in deze gemeente Nieuwegein in vergelijking met buurgemeenten relatief veel ongelukken met fietsers voorkomen, dan vind ik dat deze gemeente hier wat aan moet doen. Anders wordt er een zeer enge definitie van mobiliteit gebruikt. Kortom, ik mis in deze mobiliteitsvisie de ambitie om de veiligheid zodanig te verhogen voor fietsers zodat er minder fiets ongelukken zijn de komende jaren.	In de Mobiliteitsvisie wordt de ambitie om verkeersveiligheid te behouden onderschreven. Een concrete uitwerking hiervan volgt in de volgende fase.

	Datum	Opmerking	Reactie
Inwoner 10	22-1-2021	Eigenlijk zou ik 5 kernpunten mee willen geven. Volgens mij passen ze goed bij de doelstellingen die in de Mobiliteitsvisie worden genoemd! Kern 1: Bied vrijliggende fietsroutes door de wijken, zodat je niet meer langs autowegen hoeft te fietsen. Probeer daarbij de fietsroutes zo kort mogelijk te houden – binnendoor - (en autoroutes eventueel wat langer), zodat de fietser sneller op bestemming is. Waar dit niet mogelijk is, scheid de fietspaden van de wegen, dus vorm fietsstroken om tot losliggende fietspaden op zo groot mogelijke afstand van de weg. Kern 2: Bied fietsvriendelijke alternatieven voor het passeren van drukke wegen en kruisingen. Liever een onderdoorgang of brug dan stoplichten. Dat is sneller, veiliger én schoner (bij stoplichten blijkt de luchtkwaliteit extra slecht te zijn). Droombeeld: een fietskuil bij de drukste knooppunten (zie voorbeelden genoemd in de introductie). Kern 3: Aanpak van vervuilende voertuigen – Weer vervuilende benzinescooters van het fietspad. Ook verbieden op losliggende fietspaden waar je rustig, veilig en schoon wilt kunnen fietsen (zéker met kinderen). – Benzinescooters helemaal verbieden of zeer onaantrekkelijk maken ten opzichte van schone alternatieven. Daarmee zorg je niet alleen voor schonere lucht voor fietsers (dus ook voor fietsende kinderen),	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. We nemen uw suggesties mee in de afweging.

	Datum	Opmerking	Reactie
		maar het verbetert de luchtkwaliteit in heel Nieuwegein. En los je gelijk het geluidsoverlastprobleem van benzinescooters op in woonstraten. – Stimuleer ook flink elektrische (vracht)auto's. – Nieuwegein kan hierin wellicht de samenwerking zoeken met (buur)gemeenten die hier al meer ervaring mee hebben. Kern 4: Voorzie alle fietspaden standaard van glad asfalt, zodat het ook geschikt is voor oa skeeleren, skaten en wielrennen. Hoe beter het asfalt, hoe meer mensen zullen gaan sporten wat de gezondheid van inwoners bevordert. Kern 5: Geen loslopende honden toestaan op doorgaande fietsroutes. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren, zeker bij doorgaande routes die veel worden gebruikt door snelle fietsers, zoals het fietspad langs de A2.	
Inwoner 10	22-1-2021	Ik heb ook concrete, locatiespecifieke punten die ik mee kan geven: 1. De Batauweg in Batau-Zuid is te druk. Een auto kan vaak net zo goed via de AC Verhoefweg, maar er is voor automobilisten nu geen prikkel om die route te kiezen (via de Batauweg is namelijk even snel of zelfs sneller). In de huidige situatie kiezen mensen daarom onnodig vaak voor de Batauweg. Ook adviseer ik om het autoverkeer	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. We nemen uw suggesties mee in de afweging.

	Datum	Opmerking	Reactie
		uit andere wijken via een andere route te leiden (dus niet via de Batauweg). 2. Maak de Batauweg standaard 30 km/u. Niet de landelijke maatregel afwachten, maar het zou mooi zijn als Nieuwegein alvast het goede voorbeeld kan geven door 30 km/uur alvast in te voeren, zeker op de Batauweg! In eerste instantie voor de veiligheid, maar het verbetert ook de luchtkwaliteit in de wijken. 3. Zorg in Batau-Zuid voor een vrijliggende, snelle fietsroute door de wijk, zodat het niet nodig is om langs de Batauweg te fietsen. Waar dit niet mogelijk is, vorm de fietsstroken om tot losliggende fietspaden op afstand van de weg. 4. Meer veilige oversteekplaatsen over de Batauweg in Batau-Zuid. Bijvoorbeeld een zebrapad met een middenstuk waar je als fietser en voetganger veilig kan wachten. 5. Bereikbaarheid van City: a. Meer en aantrekkelijkere looproutes vanuit de kant van Batau-Zuid. b. Meer en aantrekkelijkere fietsroutes vanuit de kant van Batau-Zuid (een prettige fiets- én wandelbrug?) 6. Een kortere fietsroute naar de Plofsluis/Houten via Fort Jutphaas. Om bij het kanaal te komen kun je prachtig fietsen langs Fort Jutphaas en over de Malapertweg, maar daartussen ontbreekt een	

	Datum	Opmerking	Reactie
		mogelijkheid om de Plettenburgerbaan over te steken. In de huidige situatie moet je om fietsen, langs een drukke weg en over betegelde fietspaden, daarom zou ik willen pleiten voor een fietstunnel of -brug over de Plettenburgerbaan (met glad asfalt zodat het ook geschikt is voor andere weggebruikers zoals skeeleraars). 7. Een snelle en schone fietsroute door Blokhoeve voor een betere ontsluiting richting Utrecht. Vanaf Zuilenstein lijkt een snelle en schone fietsroute te ontbreken, terwijl een flink deel van het fietsverkeer naar Utrecht hier langs moet (de huidige doorgaande fietsroute loopt 'om', langs drukke autowegen en bevat stoplichten). 8. Zorg voor meer snelle fietsroutes richting Utrecht vanuit Batau-Zuid. Momenteel hebben fietsers keuze tussen rijden langs autowegen, stoplichten, slingeren door de wijken of een route waar je wel goed kan doorfietsen, maar met een flinke omweg. 9. Bestaande 'schone' fietsroutes door Zuilenstein (verwijderd van autoverkeer) sneller maken, bijvoorbeeld de route Manonsingel-Symfonielaan die momenteel slingert en oneffen is. Dit draagt ook bij aan een betere fietsbereikbaarheid richting Utrecht. 10. De Nedereindse weg verbeteren voor fietsers. Momenteel is deze route oneffen en bevat meerdere obstakels, dus lastig fietsen met bijvoorbeeld een fietskar of met kinderen op de fiets. Het oostelijk deel kan ook	

	Datum	Opmerking	Reactie
		vrij druk zijn. 11. Fietsroute richting Papendorp (Utrecht) veiliger maken om daar ook als vrouw veilig langs te kunnen, zoals de tunnels bij de A2. 12. Kijken naar een schoner alternatief bij de Jutfasebrug waarbij fietsers minder in de uitlaatgassen hoeven te fietsen. 13. Veiligere fietsroute naar IJsselstein. De brug over de A2 schijnt 's avonds wel eens gevaarlijk te zijn (bv zakkenrollers). 14. Fietsbrug (of trekpontje) over de Hollandsche IJssel naast de A2 voor een betere bereikbaarheid van IJsselstein en omstreken. 15. Prettiger fietsen naar Vianen: wat zou het fijn zijn als je kan fietsen over de oude brug, zodat je als fietser minder last hebt van de A2. Of wellicht zijn er andere mogelijkheden om deze hinder aan te pakken. 16. Fietssersstoplicht bij de Hornbach weer verwijderen. Dit is een doorgaande fietsroute, waarin je zo weinig mogelijk obstakels wilt.	

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	De Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 is dan ook beslist géén uitwerking van de ontwerp-Omgevingsvisie. Een uitwerking van de Omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van beweegvriendelijke mobiliteit, terwijl de schadelijke gevolgen van het gemotoriseerde verkeer worden tegengegaan. Dat doet deze Mobiliteitsvisie niet. Deze visie laat problemen op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast onbesproken, schetst geen beeld van het fietsverkeer in onze stad en maakt het mogelijk dat de huidige ongewenste situatie op de wijkwegen, zoals Batauweg, Roerdomplaan, Sluyterslaan, Noordstedeweg en Jutfasestraatweg/Vreeswijksestraatweg, blijft voortbestaan.	We zijn blij met uw uitgebreide reactie. De Mobiliteitsvisie is verdere uitwerking van de Omgevingsvisie die u onderschrijft voor de mobiliteit. De ambities rond mobiliteit uit de Omgevingsvisie komen terug in de Mobiliteitsvisie. Echter de samenhang en integrale afweging met andere beleidsterreinen blijft onderdeel van de Omgevingsvisie. In de Mobiliteitsvisie worden de ambities op verschillende thema's binnen mobiliteit weergegeven.

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	Ook gaat de visie niet in op toekomstige ontwikkelingen in het fietsverkeer. Het gebruik van allerlei verschillende fietsen, zoals de e-bike en de cargobike, groeit snel. Daarmee groeit ook de behoefte aan meer ruimte voor de fiets op straat. Ook blijven ouderen steeds langer fietsen. Omdat in Nieuwegein in 2040 tweemaal zoveel 65-plussers telt dan nu, is investeren in veilige, overzichtelijke en vergevingsgezinde fietspaden en fietsstraten noodzakelijk. Zo'n 8&80-netwerk is ook heel geschikt voor kinderen, andere kwetsbare fietsers en scootmobieler. Dit gedachtengoed hebben wij beschreven in onze Fietsvisie Nieuwegein 2040. Niet alleen de Rijksoverheid onderkent de noodzaak om te investeren in de fiets. Ook tal van steden zoals Den Haag, Utrecht, maar ook kleinere nieuwe steden die vergelijkbaar zijn met Nieuwegein qua inwonertal, zoals Veenendaal, doen dit. De coronacrisis heeft de noodzaak van beweegvriendelijke mobiliteit en gezondheid alleen nog maar duidelijker gemaakt.	Gemeente Nieuwegein heeft sinds het verschijnen van het GMP+ volop geïnvesteerd in (nieuwe) fietsvoorzieningen. Daar willen wij de komende jaren ook mee doorgaan en zijn van mening dat deze Mobiliteitsvisie voldoende handvatten biedt om daar in de uitwerking naar een Mobiliteitsprogramma handen en voeten aan te geven. Wij willen ook daarbij de Fietsersbond weer een actieve rol geven.

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	(1) Nieuwegein is onveilig voor fietsers. De Mobiliteitsvisie spreekt optimistisch over “We houden Nieuwegein verkeersveilig”, wat impliceert dat Nieuwegein verkeersveilig is. De cijfers geven een ander beeld. Ze staan alleen niet in de visie! Nieuwegein is voor fietsers in het geheel niet verkeersveilig. Dat blijkt onder meer uit de verkeersveiligheidsratio fiets (via https://veiligheidsratiofiets.kijkopkaart.nl/) van Movimaps. In deze ratio wordt het aantal fietsongevallen afgezet tegen het aantal fietskilometers per inwoner: hoe lager de score, hoe beter. Nieuwegein scoort relatief hoog met 0,5 (landelijk gemiddelde 0,42). In de provincie Utrecht scoren alleen Woerden met 0,7 en Lopik slechter. Houten is koploper in de provincie met 0,2 en ook Veenendaal (met een vergelijkbaar aantal inwoners als Nieuwegein, en ook een nieuwe stad) scoort goed met 0,3. Slechte score van Nieuwegein Hoe komt het dat Nieuwegein slecht scoort? Volgens Richard van de Werken van Movimaps is dit het gevolg van de grote hoeveelheid wegen met hoge verkeersintensiteiten die fietsers moeten delen met gemotoriseerd verkeer. Op het kaartje op P17 van de Mobiliteitsvisie is dit duidelijk zichtbaar: het fietsnetwerk valt grotendeels samen met de blauw gekleurde gebiedsontsluitingswegen zonder vrijliggend fietspad, waar de streefwaarde 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal is. Zoals de Batauweg,	in de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat elk verkeersongeval er een teveel is en dat een veilige weginrichting bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Een verdere uitwerking hiervan komt in de volgende fase bij het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		Roerdomplaan, Sluyterslaan, Richterslaan, Batenburg en Graaf Florisweg. Niet toevallig ook de wegen waar veel ongevallen met fietsers zijn en waar kwetsbare fietsers, zoals (ouders met) kinderen en ouderen, niet durven te fietsen. Van andere gebiedsontsluitingswegen, die wel een vrijliggend fietspad hebben (zoals de Noordstedeweg) is de oversteekbaarheid slecht. Ter vergelijking: een veilige maat voor het aantal motorvoertuigen per etmaal op fietsstraten (waar fietsers samen met auto's de weg gebruiken) is maximaal 2000 mvt/etmaal (bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer, p116).	
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	(2) Slechte luchtkwaliteit door en geluidsoverlast van de auto niet in beeld. Op de wijkwegen in Nieuwegein speelt nog een ander probleem, veroorzaakt door het gemotoriseerd verkeer: slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Op de luchtkwaliteitskaart van Nieuwegein is aan de rode kleur te zien dat op de Noordstedeweg de norm voor NO2 (grenswaarde is 40 microgram/m ³) nu al overschreden wordt. Aangezien dit berekende waarden zijn, en de streefwaarde voor de intensiteit van het aantal motorvoertuigen op de Noordstedeweg overschreden wordt, is deze weg een ongezonde plek om te wonen en te verblijven. Dit steekt des te meer, omdat juist hier nieuwe appartementen gebouwd worden. Uit de	In de Mobiliteitsvisie staat dat we de verkeersdrukke beheersbaar willen houden en dat dit ook bijdraagt aan de ambitie rond leefbaarheid en duurzaamheid. Verdere afwegingen en keuzes hierin staan centraal in de volgende fase bij de opzet van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		bovengenoemde luchtkwaliteitskaart blijkt overigens, dat ook de Batauweg in de gevarezone zit. Die is oranje gekleurd, maar omdat ook daar de streefwaarden voor de intensiteit van het wegverkeer overschreden worden, is het aannemelijk dat hier de NO2-waarden eveneens over de kritische grens gaan. Door het verminderen van het aantal motorvoertuigen per etmaal en het verlagen van de snelheid unnen deze scores verbeteren.	
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	Geluidsoverlast op wijkwegen. Voor geluidsoverlast geldt hetzelfde: het geluid op de wijkwegen Batauweg, Roerdomplaan, Sluyterslaan/Zwanenburglaan/Diepenbrocklaan/ wordt op de geluidkaart van Nieuwegein gekwalificeerd als Erg luid; op de Richterslaan is het zelfs Lawaaiig. Dit correspondeert met signalen die wij krijgen van omwonenden. Dit is ongezond voor aanwonenden. Door het verminderen van het aantal motorvoertuigen per etmaal en het verlagen van de snelheid kunnen deze scores verbeteren. Wij verwachtten in de Mobiliteitsvisie tenminste een oplossing voor deze problemen te vinden. Maar niets daarover.	In de Mobiliteitsvisie staat dat we de verkeersdrukke beheersbaar willen houden en dat dit ook bijdraagt aan de ambitie rond leefbaarheid en duurzaamheid. Verdere afwegingen en keuzes hierin staan centraal in de volgende fase bij de opzet van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	(3) Fietsintensiteiten niet in beeld. Ook is er in de Mobiliteitsvisie en in het rapport Mobiliteit in beeld geen informatie te vinden over de fietsdrukte op de Nieuwegeinse wegen en fietspaden, terwijl die informatie wel voorhanden is (Fietstelweek 2016, zie onze Fietsvisie Nieuwegein 2040 en de Cycleprintwebsite). Dit geeft een vertekend beeld. Via de Jutfasebrug, bijvoorbeeld, rijden ca 8000 fietsers per etmaal van en naar Utrecht, terwijl over de hoofdfietsroute langs het Merwedekanaal circa 4000 fietsers per etmaal rijden. Op het drukste punt van Nieuwegein, de kruising Noordstedeweg/Herenstraat, passeren 10.000 fietsers per etmaal. Hier staan 's ochtends en 's middags in de schoolspits lange fietsfiles. Geen woord daarover in deze Mobiliteitsvisie. Het is kennelijk niet belangrijk. Wel is er alle ruimte in de visie voor hoofdstukken over de doorstroming van auto's en de autobereikbaarheid. Over de doorstroming van het fietsverkeer, de toekomstige snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein, de nieuwe fietsinfra zoals de geplande fietsbruggen over de Doorslag, het Merwedekanaal en de fietsbrug langs de A27 naar Vianen wordt niet gerept, terwijl die wel beschreven worden in de ontwerp-Omgevingsvisie. De visie is daarmee onevenwichtig en laat oplossingsrichtingen voor de problemen in de stad liggen. Waar het rapport Mobiliteit	De Mobiliteitsvisie schets de kaders waarbinnen naar maatregelen kan worden gezocht. De algemene doelstelling om het fietsgebruik te bevorderen geeft ons inziens voor nu goede handvatten om t.b.v. het mobiliteitsprogramma maatregelenpakketten voor diverse modaliteiten op te gaan stellen, dus ook voor het fietsverkeer. Daarbij zullen wij de Fietsersbond uiteraard ook betrekken. In het monitoringsprogramma zal extra aandacht zijn voor fietstellingen.

	Datum	Opmerking	Reactie
		in beeld nog spreekt over ontmoediging van het autoverkeer, is die in de visie geheel afwezig. De visie werpt ons daarmee ver terug tot in de vorige eeuw.	
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	(4) Stedelijk hoofdfietsnetwerk ontbreekt op de kaarten. Daar komt nog bij, dat op de kaarten in de visie een groot deel van het fietsnetwerk ontbreekt. Van het hoofdfietsroutenetwerk uit het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ is alleen het Regionale hoofdfietsroutenetwerk overgenomen. Dit valt voor een groot deel samen met de gebiedsontsluitingswegen waarop 50 km/uur mag worden gereden en die een veel te hoge auto-intensiteit hebben om zonder gescheiden fietspaden te kunnen. De principes van Duurzaam Veilig, waarin kwetsbare verkeersdeelnemers beschermd worden, worden hier met voeten getreden. Het Stedelijk hoofdfietsroutenetwerk ontbreekt, terwijl dit voor fietsers heel belangrijk is. Dit netwerk loopt door rustige woonstraten, zoals Mendes da Costalaan en Biltseveste en omvat fietsstraten zoals de Galecopperdijk. Dit zijn ook de straten van het Nieuwegeinse Fietsnet, het routesysteem dat we samen met de gemeente hebben opgezet en dat we als Fietzersbondleden ook samen met de gemeente onderhouden.	In de vertaling van de Mobiliteitsvisie naar het Mobiliteitsprogramma zal het fietsnetwerk, zoals dat in het GMP+ is vastgesteld, worden beoordeeld en zonodig worden aangepast. Het lokale Fietsnet Nieuwegein is een aanvullend netwerk van routes, die zullen in die beschouwing worden meegenomen.

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	(5) Resultaten van de participatie zijn onvoldoende meegenomen De resultaten van de participatie, waaronder de inwonersenquête waaraan ruim duizend Nieuwegeiners deelnamen, zijn onvoldoende meegenomen in de visie.	De uitkomsten van de enquête zijn gedeeld tijdens de Avond vd Raad en worden als bijlage aan Raadsvoorstel toegevoegd.
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	p9 - Huidig mobiliteitsbeeld, figuur modal split: welke zijn de 'vergelijkbare gemeenten'?	We zijn uitgegaan van de CBS indeling naar inwonersaantal en mate van verstedelijking. De gemeenten die in dezelfde categorie als Nieuwegein vielen zijn gebruikt om het gemiddelde te berekenen.
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	p11 - Hoofd fietsroutestructuur is onvolledig: het stedelijk hoofd fietsrouten netwerk ontbreekt (zie ook paragraaf 4 hierboven en ons commentaar op de ontwerp-Omgevingsvisie);	In de vertaling van de Mobiliteitsvisie naar het Mobiliteitsprogramma zal het fietsnetwerk, zoals dat in het GMP+ is vastgesteld, worden beoordeeld en zonodig worden aangepast. Het lokale Fietsnet Nieuwegein is een aanvullend netwerk van routes, die zullen in die beschouwing worden meegenomen.
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	p15 - "We houden Nieuwegein verkeersveilig". Dit impliceert dat Nieuwegein verkeersveilig is. Nieuwegein is voor fietsers helemaal niet verkeersveilig. Zie paragraaf 1 hierboven;	Herhaling van eerder argument.
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	P27 · "acceptabele omrijfactor" Wat is acceptabel? Hoe groot is de omrijfactor voor fietsers in Nieuwegein nu? Cijfers	Deze parameters worden verder uitgewerkt en daarna vertaald in mogelijke maatregelen in de volgende

	Datum	Opmerking	Reactie
		hiervan ontbreken in de visie, terwijl ze wel beschikbaar zijn (zie rapport Fietsstadverkiezingen, Fietzersbond); · “Voldoende recreatieve fiets- en wandelroutes die groenvoorzieningen ontsluiten. Wat is voldoende? Waar liggen ze? Waar komen ze? De Mobiliteitsvisie richt zich erg eenzijdig op woon-werkverkeer en onderkent onvoldoende de noodzaak van goede recreatieve fiets- en wandelroutes en –ommetjes. De ontwerp-Omgevingsvisie benoemt de routes langs het water als kansrijk. De Jutfasestraatweg/Vreeswijksestraatweg heeft veel potentie om omgevormd te worden tot fiets- en wandelboulevard, te vergelijken met Het Lint in Leidsche Rijn. Maar ook op de Lekdijk, voor veel fietsers een belangrijke “poort” naar bestemmingen als de recreatiegebieden in Tull en ’t Waal, valt nog het een en ander te verbeteren, mogelijk in combinatie met de dijkversterking; · “Voldoende doorstroming op kruisingen”. We vinden dat ook voor fietsers een vereiste, zeker op de hoofdfietsroutes en in elk geval op de toekomstige snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein bij de kruisingen met de wijkwegen;	fase; het Mobiliteitsprogramma

	Datum	Opmerking	Reactie
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	P31 · “Stimuleren om een bewuste keuze te maken”. We missen hier het ontmoedigen van het autogebruik. In het rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020 wordt het ontmoedigen van het autoverkeer wel genoemd als suggestie, in de visie ontbreekt dit. Om een structurele verbetering van de situatie op de wijkwegen te bewerkstelligen is het ontmoedigen van het autoverkeer noodzakelijk. Dat kan bijvoorbeeld door te knippen in de wijkwegen, waar nodig met passage voor de bus en hulpdiensten. · Op termijn zien wij zelfs kansen voor een wijziging van het bus-systeem. Uit de resultaten van de inwonersenquête en uit de modal split blijkt, dat maar weinig Nieuwegeiners gebruik maken van het ov. De meesten van hen nemen vermoedelijk de tram. In plaats van veel te investeren in de bus, is het veel goedkoper en effectiever om te investeren in de fiets. Zeker omdat op veel plekken in Nieuwegein de bus de fietser in de weg zit, bijvoorbeeld op het toekomstige snelfietsroutetracé Utrechtsestraatweg en bij de kruisingen met wijkwegen. Het bereik van fiets en ov binnen een uur reizen blijkt nagenoeg gelijk, zo blijkt uit het rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020; · Stadslogistiek: we missen hier de rol die fietskoeriers (met of zonder cargobikes) kunnen spelen. In onze	We zetten in de Mobiliteitsvisie in op het bieden van alternatieven voor de auto. De concrete voorstellen worden meegenomen in de volgende fase.

	Datum	Opmerking	Reactie
		Fietsvisie Nieuwegein 2040 beschrijven we de rol die de wijkwegen zouden kunnen spelen in het Fietsfamilienetwerk: een netwerk voor snelle e-bikes en brede vrachtfietsen.	
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	P36 · “Binnen Nieuwegein gaat het goed met de verkeersveiligheid” Dit geldt niet voor fietsers. Nieuwegein is voor hen relatief onveilig, vergeleken met steden als Veenendaal en Houten. Zie ons betoog hierboven; · “Er zijn meerdere punten in de stad, waar samen met de gebruikers en belangenorganisaties gekeken wordt naar mogelijke verbeteringen. Bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor veilige oversteken, verkeerslichten af te stemmen, een passende maximumsnelheid te hanteren of voldoende scheiding tussen de verkeersstromen te realiseren”. Wij voeren als belangenorganisatie inderdaad geregeld gesprekken met verkeersambtenaren en wethouders over knelpunten. Vrijwel altijd lopen die dood op het gebrek aan beleid met heldere keuzes en/of gebrek aan geld. Wij missen als Fietsersbond al jaren een structurele aanpak van problemen en een budget dat het mogelijk maakt om te investeren in fietsinfrastructuur; · “Sociale veiligheid”: veel fietsers voelen zich onveilig op de wijkwegen en durven er niet te fietsen. Terwijl deze	Het belang van verkeersveiligheid wordt onderschreven in de Mobiliteitsvisie. Verdere keuzes en concrete uitwerkingen volgen in de fase van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		wegen juist de ruggengraat zouden moeten vormen van het hoofdfietsroutenetwerk;	
Fietzersbond Nieuwegein	21-1-2020	P37 · “We zorgen voor voldoende handhaving”. Wat is voldoende? We zien dit graag concreet gemaakt. Feit is dat op de wijkwegen (gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur en erftoegangswegen 30 km/uur) nauwelijks gehandhaafd wordt op snelheid; · “Veilig inrichten”. Wat betekent dit? Scheiden van langzaam verkeer en snelverkeer? En wat betekent dit voor de geplande snelfietsroute van Utrecht naar IJsselstein? Die loopt voor een deel over een erftoegangsweg met streefwaarde tot 10.000 mvt/etmaal en 50 km/uur (Utrechtsestraatweg, blauwe kleur op het kaartje); · “We houden vast aan het regime van verschillende snelheden (30, 50 of 70 km/uur) Wat betekent dit? Dat de huidige situatie op het wegennet in stand blijft? Dit is niet veilig en draagt niet bij aan het bevorderen van het fietsgebruik. Ook is het wisselende regime van 30 en 50 km/uur op de wijkwegen verwarrend. 50 km/uur zonder vrijliggende fietspaden is gevaarlijk voor fietsers. Ook lijkt het wel of het besluit van de Tweede Kamer dat 30 km/uur in de bebouwde kom het uitgangspunt moet zijn, in Nieuwegein nog niet is doorgedrongen. Dit geldt overigens ook voor de mogelijkheid om snorscooters	Het belang van verkeersveiligheid wordt onderschreven in de Mobiliteitsvisie. Verdere keuzes en concrete uitwerkingen volgen in de fase van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		naar de rijbaan te verwijzen. De invoering hiervan in Amsterdam heeft tot een sterke daling van het aantal ongevallen geleid, zowel bij fietsers als bij de snorscooters zelf. Het fietspad langs de Noordstedeweg vrijmaken van snorscooters vinden wij een mooie eerste stap.	
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	P39 · Oversteekbaarheid "...waarbij we de oversteekbaarheid afwegen tegen de doorstroming". Hoe pakt dat uit voor de fietsers?	Concrete keuzes en afwegingen worden in de volgende fase gemaakt. We nemen dit dilemma's daarbij mee.
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	P42 · "De uitkomsten van de enquête zijn op aanvraag beschikbaar". Helaas hebben wij, na lang wachten, slechts de resultaten ontvangen van de gesloten vragen, de rest is weg-geanonimiseerd. Conclusies uit de enquête ontbreken, terwijl deze normaal gesproken bij raadpleging van het inwonerspanel beschikbaar zijn. De mening van ruim duizend Nieuwegeiners is daarmee niet zichtbaar in de visie;	Er is besloten om de uitkomsten van de participatie integraal te verwerken in de Mobiliteitsvisie. De uitkomsten zijn daarna gedeeld tijdens een Avond vd Raad en worden in de bijlage van het Raadsvoorstel opgenomen.
Fietsersbond Nieuwegein	21-1-2020	44 · "De Mobiliteitsvisie is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie". Zoals wij in de inleiding van deze brief al schreven: dit bestrijden wij.	Zie antwoord hierboven.

	Datum	Opmerking	Reactie
Onder-nemingen-combinatie: • Onroerend-goed en Verhuur Van Hees bv • BV Anne-mersbedrijf B. van HEES en Zonen • Van Dam BV • Stekelen-burg BV • Cityport	21-1-2020	Welke rol ziet de gemeente Nieuwegein concreet voor de Liesboschhaven in het licht van deze Mobiliteitsvisie (als invulling van het alternatief over water)? Voor nu en de toekomst? Eind vorige jaar hebben wij ook de omgevingsvisie Nieuwegein ontvangen en bestudeerd. Vanuit de omgevingsvisie en het toelichtende gesprek op 1 december 2021 met uw collega's Hanneke Peeters en Eckhardt Regeer is ons gebleken dat De Liesbosch nu nog aangemerkt staat als bedrijventerrein, maar dat het in de A12 zone ligt en mogelijk het westelijk deel kan transformeren naar woningbouw. Wij hebben toentertijd niet gereageerd omdat expliciet werd aangegeven dat Nieuwegein volgend is op de Gemeente & Provincie Utrecht m/b/t invulling van de omgeving / ruimtelijke ordening. Op basis hiervan gaan wij graag (ook met hulp van de Gemeente Nieuwegein) het gesprek aan met de Provincie, en zullen daar uiteraard dan ook reageren op de betreffende visies. Ons inziens zijn alle activiteiten in lijn met de ambities met huidige bestemmingsplannen en ruimtelijke verordeningen.	In de Mobiliteitsvisie wordt geen uitspraak gedaan over de kansen van de haven. De mogelijkheden en kansen voor (goederen)vervoer over water zullen in de uitwerking van de Mobiliteitvisie in beeld worden gebracht. Mocht dit leiden tot een onderzoek naar de Liesboschhaven dan gaat de gemeente in gesprek met haar partners en omgeving.

	Datum	Opmerking	Reactie
Onder-nemingen-combinatie:	21-1-2020	Vraag 2: In de Mobiliteitsvisie wordt geschreven dat het water kansen biedt voor (duurzame) mobiliteit, en dit wordt vanuit o.a. mobiliteit, circulatiteit en goederenvervoer onderschreven door zowel Gemeente als Provincie Utrecht. Maar tegelijkertijd wordt de enige & unieke locatie de Liesboschhaven aangemerkt als woningbouw in de omgevingsvisie. Dit lijkt ons strijdig. Hoe verhouden deze 2 visies zich tot elkaar? En hoe zorgen we dat de unieke locatie en functie van de Liesboschhaven niet verloren gaat.	De mogelijkheden en kansen voor (goederen)vervoer over water zullen in de uitwerking van de Mobiliteitsvisie in beeld worden gebracht. Indien daaruit een onderzoek naar de Liesboschhaven naar voren komt, dan vindt (nadere) afstemming plaats met provincie Utrecht en onze Omgevingsvisie.
Onder-nemingen-combinatie:	21-1-2020	Vraag 3: In de Mobiliteitsvisie lijkt dat het goederenvervoer onderbelicht is, zonder goederenvervoer over weg en water is er geen leefbare en werkbare omgeving mogelijk. Ik zou graag horen van u welke (expliciete) rol goederenvervoer heeft in deze mobiliteitsvisie en dan met name voor watergebonden bedrijven?	In de Mobiliteitsvisie wijzigt de rol en importantie van het goederenvervoer niet t.o.v. de lijn die wij tot nu toe hebben gevolgd. Wij blijven ons sterk maken voor gezonde en goed bereikbare bedrijventerreinen, alsook voor goede mogelijkheden voor bevoorrading van o.a. (wijk)winkelcentra.
Onder-nemingen-combinatie:	21-1-2020	Vraag 4: Met in ogenschouw de omgevingsvisie en mobiliteitsplan lijken er tegenstrijdigheden te kunnen ontstaan. Hoe moet ik deze lezen, en hoe gaat de Gemeente deze tegenstrijdigheden 'oplossen' en daarmee verhelderen? En dan uiteraard expliciet m.b.t. onze locatie (nu en voor de toekomst).	Wij zien vooralsnog die tegenstrijdigheden niet, maar blijven daar alert op. In de verdere uitwerking naar een Mobiliteitsprogramma zal daarom ook nadere afstemming met de Omgevingsvisie plaats vinden.

	Datum	Opmerking	Reactie
Wandelnet	20-1-2021	In het hoofdstuk “Toekomstbestendige mobiliteit” staat: “We kiezen voor een verschuiving naar beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit. (...) Hiervoor is het nodig dat openbaar vervoer en fiets, in voldoende mate een alternatief zijn en blijven voor de auto.” U noemt hierin ook het belang van goede bereikbaarheid te voet en per fiets van ov-haltes. In de paragraaf over lopen benadrukt u dat aandacht gegeven wordt aan de oversteekbaarheid van de hoofdinfrastructuur. In de paragraaf “Op weg naar 2030” noemt u als ambitie “We zorgen ervoor dat de fiets een concurrerend alternatief is voor de auto op afstanden tot 15 kilometer”. Voor lopen ontbreekt een vergelijkbare ambitie, bijvoorbeeld op afstanden tot 3 kilometer.	In de Mobiliteitsvisie staat de ambitie dat verplaatsingen in de wijk lopend of te fiets worden gedaan.
Wandelnet	20-1-2021	Veel meer is er over het belang van een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke infrastructuur voor de mens te voet niet opgenomen in uw visie. Daarvoor zijn wel aanknopingspunten. We adviseren u om in de uitwerking van deze visie in het mobiliteitsprogramma dan ook te kiezen voor een intensievere inzet op meer ruimte voor lopen.	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Wandelnet	20-1-2021	We adviseren u om in de uitwerking van deze visie in het mobiliteitsprogramma dan ook te kiezen voor een intensievere inzet op meer ruimte voor lopen. Daarbij verwijzen we u ook graag naar twee recent uitgekomen bruikbare publicaties: · LOOP!; Tien ontwerpprincipes voor een loopvriendelijke omgeving; Annemieke Molster · 'Naar een gezonde stad te voet'; College van Rijksadviseurs ism Bureau Felixx	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.
Wandelnet	20-1-2021	Over hoe u kunt zorgen voor het behoud en de ontwikkeling van aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes in uw gemeente adviseren we als Wandelnet graag als u uw visie nader gaat uitwerken. In ieder geval pleiten we ervoor om hieraan specifieke aandacht te besteden en op zijn minst net zo uitgebreid als aan de fiets. Beide vormen van actieve mobiliteit kunnen een even grote bijdrage leveren aan de ambities die u in uw visie heeft verwoord, maar wel elk met een eigen invulling.	We nemen deze suggestie mee in de volgende fase; het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Enkele algemene opmerkingen. De Metropoolregio Utrecht staat voor grote ruimtelijke en mobiliteitsopgaven richting 2040. Binnen U Ned-verband hebben wij samen met het Rijk en regiopartners de afgelopen tijd belangrijke stappen gezet in het definiëren en verhelderen van deze opgaven. Het gezamenlijke Ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' is hiervan het tastbare resultaat. De gemeente Nieuwegein speelt een belangrijke rol in de verstedelijkingsopgave, zowel daar waar het gaat om woningbouw (City, Rijnhuizen, A12-zone) als waar het gaat om bedrijvigheid (met name transport en logistiek). In dat kader is het goed dat u ervoor gekozen hebt uw Mobiliteitsvisie te vernieuwen. De planhorizon van deze visie is 2030 hoewel u in de tekst soms ook al doorkijkjes biedt richting 2040. Sommige maatregelen die in de visie worden beschreven zoals de beoogde snellere OV-verbinding met Utrecht Centraal of het OV-Wiel zijn niet binnen de looptijd van uw visie realiseerbaar. Heeft u nog overwogen om voor de Mobiliteitsvisie een planhorizon van 2040 te hanteren zoals de gemeente Utrecht bij haar Mobiliteitsplan heeft gedaan?	We waarderen de reacties van de provincie op onze Mobiliteitsvisie en blijven graag in gesprek over de verdere uitwerking hiervan in ons Mobiliteitsprogramma. Voor onze visie is de planhorizon 2030, met inderdaad op enkele punten een doorkijk voor periode tot 2040. We moeten echter ook tot 2030 wezenlijke stappen maken.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	De komende tijd zullen binnen U Ned en het Integraal Ruimtelijk Perspectief nog de nodige stappen worden gezet om de inzichten voor de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven scherper te maken en op basis daarvan tot keuzes te komen en afspraken te maken met het Rijk in het BO MIRT. Wij vragen u in Mobiliteitsvisie 2030 hier rekening mee te houden en nu geen onomkeerbare besluiten te nemen die die keuzes in de weg kunnen staan.	We formuleren de ambities van Nieuwegein en stemmen de concrete uitwerking hiervan af met onze partners waar dat nodig is
Provincie Utrecht	22-1-2021	Uw Mobiliteitsvisie geeft in onze ogen een goed inzicht in de opgaven en ambities van de gemeente Nieuwegein voor de komende tien jaar. Tegelijkertijd wordt het ons niet altijd duidelijk hoe u uw ambities concreet gestalte zou willen geven, wat u zelf kunt inbrengen of doen en wat u van uw partners verlangt of vraagt. Op pagina 6 van de visie geeft u terecht aan dat samenwerking met andere overheden nodig is voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Beleidskeuzes van de gemeente Nieuwegein hebben effecten over de gemeentegrenzen heen. Er is sprake van een sterke pendel waar niet alleen vanuit Nieuwegein op gestuurd kan worden en er zijn afhankelijkheden in infrastructuur en openbaar vervoer. Wij waarderen dit besef van wederzijdse afhankelijkheid; geen enkele partij zit alleen “aan het stuur”. Tegelijkertijd willen we u graag uitnodigen niet te schromen om in uw Mobiliteitsvisie uw eigen standpunten en ideeën voor het	We formuleren de ambities van Nieuwegein en stemmen de concrete uitwerking hiervan af met onze partners waar dat nodig is

	Datum	Opmerking	Reactie
		voetlicht te brengen ten aanzien van de zaken waarin u samenwerkt met of afhankelijk bent van andere partijen zoals de provincie. En daarbij ook aan te geven wat u als gemeente vanuit uw taken en rollen kunt inbrengen of te bieden hebt. Dit helpt in de gesprekken die we met elkaar moeten voeren over de opgaven waar wij gezamenlijk voor staan. Negatief gesproken voorkomen we hiermee dat eventuele verschillen van inzicht of aanpak pas in een laat stadium duidelijk worden. De keerzijde hiervan is dat het ons helpt om de krachten sneller te bundelen ten aanzien van de zaken waar overeenstemming over bestaat.	
Provincie Utrecht	22-1-2021	Gegeven de positie van Nieuwegein in de regio refereert u in uw Mobiliteitsplan enkele malen terecht aan het nog vast te stellen Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. Tegelijkertijd wordt ons niet helemaal duidelijk in hoeverre u verwacht dat het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht als hart van de metropoolregio gevolgen zal hebben voor de mobiliteit vanuit, naar en binnen Nieuwegein. Zo heeft de gemeente Utrecht de ambitie om het autoverkeer binnen de stad niet verder te laten groeien richting 2040. Gegeven de grote pendelstromen tussen Utrecht en Nieuwegein, verwacht u dat dit beleid ook gevolgen heeft voor de gemeente Nieuwegein? Zo ja, welke? En welke kansen en bedreigingen ziet u hierbij voor uw gemeente?	We zullen dit inbrengen in de juiste overleggen met Provincie en gemeenten.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Voorliggende Mobiliteitsvisie is tot stand gekomen in een turbulente tijd. Het coronavirus heeft grote effecten gehad op het mobiliteitsgedrag in het afgelopen jaar. Enerzijds is duidelijk geworden dat de technologische vooruitgang het voor velen mogelijk maakt om thuis te werken of onderwijs te volgen. Hiermee kunnen vele reisbewegingen worden voorkomen, met name tijdens de spits. Anderzijds blijven direct onderling contact (op de werkvloer, op school of universiteit) en het buitenshuis ondernemen van activiteiten zoals winkelen en uitgaan primaire menselijke behoeftes. Het gebruik van openbaar vervoer heeft forse klappen opgelopen en het is nog ongewis of, en zo ja, wanneer het weer op het niveau van voor de coronacrisis kan functioneren en de gewenste doorgroei van het netwerk kan plaatsvinden. In uw Mobiliteitsvisie wordt geen aandacht besteed aan het coronavirus. Is dit een bewuste keuze? Hoe kijkt u aan tegen eventueel blijvende effecten op het mobiliteitsgedrag? En zou dit van invloed kunnen zijn op de strategieën die u wilt aanwenden om uw doelen en ambities te bereiken?	In onze lange termijn ambities houden we niet op voorhand rekening met de effecten van corona op korte termijn. DE lange termijn effecten die mogelijk als gevolg van Corona ontstaan zullen zichtbaar worden in het monitoringsprogramma dat we opstellen. Indien nodig wordt de uitvoering van het beleid hierop bijgestuurd.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Openbaar vervoer. Ten aanzien van het openbaar vervoer bevat uw Mobiliteitsvisie veel herkenbare punten voor ons. Om de ambities ten aanzien van het openbaar vervoer te realiseren is intensieve samenwerking nodig tussen gemeente en provincie. Dit onder erkenning van elkaars verschillende rollen en verantwoordelijkheden: de gemeente primair in de rol van wegbeheerder en verantwoordelijk voor leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de provincie in de rol van OV-autoriteit met wettelijke taken (Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaal spoor) en verantwoordelijk voor regionale bereikbaarheid. We willen u wel graag uitnodigen om expliciet(er) aan te geven hoe u denkt dat de ambities, bijvoorbeeld het verkorten van de reistijd en vergroten van de betrouwbaarheid op de verbindingen met Utrecht Centraal of voldoende ontsluiting van het Uw Mobiliteitsvisie sluit goed aan op het regionale concept van het Wiel met Spaken. Om de bereikbaarheid van Nieuwegein per openbaar vervoer te vergroten zet u in op: • snellere verbindingen op de spaken; • betere verknoping met regionale OV-knooppunten (o.a. via het OV-wiel); • betere ontsluiting van OV-haltes ("first and last mile"). Utrechts Science Park, naar uw mening het beste kunnen	Deze punten brengen wij in, in de regionale overleggen.

	Datum	Opmerking	Reactie
		worden verwezenlijkt en wat dit betekent voor het OV-netwerk in relatie tot de nieuwe OV-concessie. Liggen er in uw ogen ook (aanvullende) kansen in relatie tot belangrijke ontwikkellocaties binnen Nieuwegein zoals City, Rijnhuizen en de A12-zone? Graag vernemen wij van u hoe u als gemeente zelf hieraan kunt en/of wilt bijdragen en wat u van uw partners, met name provincie en buurgemeenten, verwacht.	
Provincie Utrecht	22-1-2021	Snelle verbindingen op de spaken. U geeft aan te streven naar een reistijd van een klein kwartier tussen Nieuwegein City en Utrecht Centraal. We nemen aan dat u hierbij doelt op de verbinding per tram. Een reistijd van een klein kwartier is een forse ambitie. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn mogelijk meerdere ingrijpende maatregelen nodig zoals het opheffen van haltes, een exploitatiemodel met snel- en stoptrams en het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen. Dit zijn maatregelen die ook deels genomen moeten worden op het grondgebied van de gemeente Nieuwegein, dan wel effecten hebben binnen de gemeente Nieuwegein. Wat is uw visie hierop? U zet in op de verdere uitrol van intelligente verkeerslichten (iVRI). Dit juichen wij toe. Een goede koppeling tussen de verkeerslichten en de bussen en trams is een belangrijk aandachtspunt. In dit kader willen wij u wel oproepen om bussen en trams conform	Onze ambitie is om het bereik per openbaar vervoer te vergroten. Een nadere uitwerking hiervan en keuzes daarbij vinden plaats in de volgende fase. Daarnaast voorzien we prioriteit bij kruisingen voor openbaar vervoer en fiets op belangrijke routes. We maken daarbij een integrale afweging van doorstroming en veiligheid voor alle modaliteiten.

	Datum	Opmerking	Reactie
		gemaakte afspraken absolute prioriteit te geven bij verkeerslichten; dit is in onze ogen essentieel om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te kunnen waarborgen. Gegeven de ruimtelijke opbouw van Nieuwegein is de oversteekbaarheid van hoofdinfrastructuur een belangrijk onderwerp. Wij willen u verzoeken om daar waar het gaat om de hoofdassen voor het openbaar vervoer het aantal gelijkvloerse oversteken zoveel mogelijk te beperken; extra gelijkvloerse oversteken zijn sowieso niet gewenst. Beperking van het aantal gelijkvloerse oversteken komt de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer ten goede.	

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Betere verknoping met regionale OV-knooppunten. Verwacht mag worden dat bij realisatie van het OV-Wiel Westraven een prominente positie in het netwerk zal gaan innemen. Welke kansen en mogelijk ook bedreigingen ziet u hierin ten aanzien van de positie van Nieuwegein City als knooppunt binnen het netwerk en de diverse busverbindingen met de stad Utrecht? En wat is uw visie op (de ontwikkeling van) het busnetwerk voor de kortere en middellange termijn, vooruitlopend op de realisatie van het OV-Wiel? De ontwikkeling van de A12-zone vraagt bijzondere aandacht als het om de ontsluiting per openbaar vervoer gaat. Gezamenlijke studie naar wat wenselijk maar ook haalbaar is in zowel praktische als financiële zin is noodzakelijk. Bij een eventuele focus op een tramsysteem dient er rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor de benodigde horizontale en verticale bogen. Ook de kruisingen met andere verbindingen (bij voorkeur ongelijkvloers) vereisen aandacht.	

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	First and last mile. Wij juichen het toe dat u zich wilt inzetten om het voor- en natransport voor OV-reizigers te verbeteren. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroot. Verbetering van het voor- en natransport vergt een goede samenwerking tussen gemeente en provincie. Elke partij heeft zijn eigen taken en verantwoordelijkheden maar in de praktijk moet de OV-reiziger hier zo min mogelijk van merken. De afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De ombouw van het tramsysteem naar lagevloertrams is hier een sprekend voorbeeld van. Ook heeft de provincie ingezet op verbetering van de sociale veiligheid van tramhaltes door vernieuwing van de verlichting. Ten aanzien van de routes van en naar OV-haltes willen we speciale aandacht vragen voor vindbaarheid (bewegwijzering), sociale veiligheid en toegankelijkheid. We gaan graag met u in gesprek over de beste manieren om het voor- en natransport verder te verbeteren.	We maken graag gebruik van uw input bij de verdere uitwerking naar een Mobiliteitsprogramma. In dat traject is een nieuwe participatieronde voorzien.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Gebruikte afbeeldingen. Een klein detail, maar niet onbelangrijk: het valt ons op dat bij de hoofdstukken 'Toekomstbestendige mobiliteit' en 'Zorgen dat iedereen kan verplaatsen' nog afbeeldingen van het oude tramsysteem (oude trams en de hoge halteperrons) worden gebruikt. We willen u adviseren om hiervoor foto's van de huidige, vernieuwde situatie te gebruiken. Deze sluiten beter aan bij de thema's en inhoud van beide hoofdstukken.	De foto's zijn aangepast.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Fiets. Wij ondersteunen uw streven om op afstanden tot 15 kilometer de fiets een concurrerend alternatief te laten zijn voor de auto. Ook de focus op de fiets als voor- en natransport van het openbaar vervoer spreekt ons aan. Tenslotte geeft u terecht aan dat ook de recreatieve routes in en rond Nieuwegein aandacht verdienen. Tegelijkertijd roept uw visie nog vragen op ten aanzien van de wijze(n) waarop u uw doelen wilt bereiken. U geeft aan in te zetten op directere en comfortabele fietsverbindingen op drukke relaties, maar hoe u de directheid en het comfort wilt gaan verbeteren wordt niet echt concreet. Kunt u aangeven wat u op dit gebied wilt gaan doen? Zijn er naar uw mening ook verbindingen of relaties met een onderbenut potentieel die verbeterd zouden kunnen worden? Wat wilt u concreet gaan doen om de aansluiting vanuit de wijken en buurten op de hoofdfietsroutes in de stad te verbeteren? En wat is uw visie op de uitbouw van het (provinciale) snelfietsroutenetwerk? Wat dit laatste betreft willen we u erop attent maken dat wij besloten hebben om de mogelijkheden voor een snelfietsroute tussen Houten en industrieterrein Lage Weide (Utrecht) via Nieuwegein te verkennen.	In de Mobiliteitsvisie worden de ambities op verschillende thema's beschreven. Een concrete uitwerking daarvan met bijbehorende keuzes vindt plaats in de volgende fase; het uitvoeringsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Auto. Gegeven de ligging tussen drie snelwegen, de ruimtelijke opbouw van de stad en de rol als logistiek centrum binnen de regio is het logisch dat de auto een belangrijke rol speelt in het mobiliteitssysteem van Nieuwegein. Tegelijkertijd is het omwille van de enorme regionale ruimtelijke opgaven en ontwikkelingen met betrekking tot milieu en klimaat noodzakelijk (de groei van) het gebruik van de auto te verminderen. Zoals eerder al in deze brief aangegeven heeft de gemeente Utrecht de ambitie om het autoverkeer in de stad richting 2040 niet verder te laten groeien ten opzichte van nu. Wij ondersteunen uw streven om het gebruik van de auto op kortere afstanden te beperken. Heeft u ten aanzien hiervan ook een concrete doelstelling voor ogen? U geeft ook aan dat u wilt stimuleren dat mensen bij iedere verplaatsing een bewuste keuze maken voor een passende modaliteit of combinatie van modaliteiten. Hoe u dit echter wilt bereiken wordt niet helemaal duidelijk. In de Mobiliteitsvisie lijkt u ten aanzien van het beperken van het autogebruik vooral in te zetten op verbetering van het fietsnetwerk en samenwerking met werkgevers. Hoe wilt u werkgevers stimuleren of ertoe bewegen het autogebruik te beperken? In het hoofdstuk 'Van visie naar uitvoering' geeft u in onze ogen terecht aan dat het bieden van alternatieven voor autoverplaatsingen het	In de Mobiliteitsvisie worden de ambities op verschillende thema's beschreven. Een concrete uitwerking daarvan met bijbehorende keuzes vindt plaats in de volgende fase; het uitvoeringsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		meest effectief is door “push and pull” acties te combineren. Uw Mobiliteitsvisie lijkt zich echter vooral te richten op de “pull” maatregelen. Verbetering van het fietsnetwerk is hier een voorbeeld van. Welke “push” maatregelen zijn er naar uw mening nodig om het gewenste effect te bewerkstelligen? Biedt bijvoorbeeld het instrument parkeerbeleid hiervoor aanknopingspunten, naast het hanteren van (strengere) parkeernormen bij nieuwbouw? In haar Mobiliteitsplan 2040 spreekt de gemeente Utrecht de wens uit bestaande P+R-voorzieningen langs de Ring Utrecht om te bouwen tot parkeervoorzieningen voor bewoners van de stad (‘parkeren op afstand’). Dit betekent dat de functie van een P+R-voorziening als Westraven verandert. Bezoekers van de stad zouden op grotere afstand van de Ring opgevangen moeten worden in regionale P+R-voorzieningen. Zoals u in uw Mobiliteitsvisie aangeeft wordt hierbij o.a. gekeken naar één of meerdere locaties langs de A2. Welke kansen en bedreigingen ziet u hierbij voor uw gemeente? Zou u in principe bereid zijn tot medewerking aan de totstandkoming van een P+R-voorziening binnen uw gemeente? Zo ja, onder welke voorwaarden en welke rol zou u hierbij kunnen of willen spelen?	

	Datum	Opmerking	Reactie
Provincie Utrecht	22-1-2021	Goederenvervoer. In uw Mobiliteitsvisie geeft u aan dat Nieuwegein zich richting de toekomst duurzaam ontwikkelt tot dé logistieke hotspot van de regio. Dit vraagt naar uw mening om aandacht voor de bereikbaarheid voor vrachtauto's en een duidelijke stadslogistiek. Gegeven de ligging van Nieuwegein aan twee hoofdtransportassen over water is de aandacht voor goederenvervoer over water echter vrij summier. Wij begrijpen dat uw raad onlangs een motie heeft aangenomen om heldere ambities uit te spreken ten aanzien van vervoer over water. Dit sluit ook aan bij het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer van de provincie dat zich o.a. richt op het stimuleren van goederenvervoer over water. Wij gaan daarom graag met u in gesprek om de ambities en mogelijkheden ten aanzien van goederenvervoer over water nader te verkennen. De afbeeldingen op pagina 14 (Hoe is de mobiliteit nu) en 15 (Waar willen we naartoe tot 2030) lijken zich nu geheel op personenmobiliteit te richten. Zou het misschien mogelijk zijn hier ook doelstellingen met betrekking tot goederenvervoer in op te nemen? Wij willen u de suggestie meegeven om bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie in een concreet Mobiliteitsprogramma een verdiepingsslag uit te voeren ten aanzien van logistiek en concrete kansen en	N.a.v. de motie is expliciet in de Mobiliteitsvisie opgenomen dat We de kansen van vervoer over water willen gaan verkennen. Wij willen dat regionaal oppakken en maken in dat kader ook graag gebruik van uw aanbod om het gesprek hierover met de provincie aan te gaan. De gehanteerde doelstelling behelzen impliciet ook het goederenvervoer, en hieraan wordt in de Mobiliteitsvisie ook die aandacht gegeven die nodig is om voor de toekomst een gezond en florerend transport- en logistiekklimaat te waarborgen.

	Datum	Opmerking	Reactie
		knelpunten te formuleren voor Het Klooster, Plettenburg en De Liesbosch. Stadsdistributie is in onze ogen een interessant onderwerp om niet alleen op lokaal, maar ook regionaal/stadsgewestelijk niveau te beschouwen. Wij denken graag hierover mee, evenals over manieren om de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen te faciliteren.	
Provincie Utrecht	22-1-2021	Duurzaamheid. De onderwerpen mobiliteit en leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het is dan ook logisch dat uw Mobiliteitsvisie een hoofdstuk over dit onderwerp bevat. Het hoofdstuk is echter vrij summier en bevat bijvoorbeeld geen concrete doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, zoals bijvoorbeeld CO2-reductie. Er lijkt geen (expliciete) koppeling met het Regionaal Mobiliteitsprogramma te zijn. Ten aanzien van laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen is er geen getalsmatige doelstelling geformuleerd. Kunt u aangeven waarom u hiervoor gekozen hebt? Hebt u ook concrete ambities ten aanzien van verduurzaming van uw eigen wagenpark of vereisten ten aanzien van de inzet van schone voertuigen bij partijen die door de gemeente worden ingehuurd of ingezet voor bijvoorbeeld werkzaamheden? De gemeente Nieuwegein is een voorloper op het gebied van waterstof, hebt u ideeën of	De concrete doelstellingen en uitwerkingen naar maatregelen worden meegenomen bij de uitwerking van het Mobiliteitsprogramma.

	Datum	Opmerking	Reactie
		ambities voor de doorontwikkeling hiervan? Tenslotte zijn wij benieuwd naar uw visie op de inzet van zero-emissiebussen in relatie tot de nieuwe OV-concessie.	
VVE Converso 1	22-1-2021	Deze visie gaat niet over individuele wegen. Maar op pagina 37 spreekt uw visie wel heel nadrukkelijk uit het 30-50-70 regime te handhaven. Ons inziens zou er veel meer ruimte moeten zijn om ook op de stadswegen (zoals de Plettenburgerbaan) naar aanleiding van een veranderende omgeving de snelheid aan te passen. Dat is in het verleden op verschillende andere plekken op de stadswegen ook gebeurt, bijvoorbeeld de Zuidstedeweg en Zandveldseweg, en onlangs nog een stukje van ca 100 meter op de 's-Gravenhoutseweg ter hoogte van de vernieuwde tramhalte Fokkesteeg.	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. Dit geldt ook voor de keuzes in het snelheidsregime.
VVE Converso 1	22-1-2021	Wij pleiten ervoor om naast bereikbaarheid ook het woongenot van (nieuwe) aanliggende wijken te betrekken in uw mobiliteitsbeleid, door het snelheidsregime voor stadswegen niet rigide te handhaven zoals u in uw visie aangeeft. Specifiek voor de Plettenburgerbaan pleiten wij voor 50 km/uur als maximaal toegestane snelheid.	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. Dit geldt ook voor de keuzes in het snelheidsregime.

	Datum	Opmerking	Reactie
Wijkplatform Doorslag	22-1-2021	Het wijkplatform zou graag zien dat de Roerdomplaan/Buizerdlaan aan weerszijden wordt voorzien van vrij liggende fietspaden en dat er, zeker op plaatsen waar schoolgaande jeugd deze weg meerdere keren per dag moet oversteken, voetgangersoversteekplaatsen worden aangelegd die zo worden uitgevoerd, dat ze de snelheid van het autoverkeer fors remmen.	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. Dit geldt ook voor de keuzes in fietsinfrastructuur en oversteekplaatsen.
Wijkplatform Doorslag	22-1-2021	De fietsroute aan de oostkant van onze wijk langs het water de Doorslag wordt intensief gebruikt voor wijkbewoners en bewoners van IJsselstein die niet met of auto naar Utrecht reizen. Een al jaren bestaand dramatisch knelpunt in de route is de oversteek over de Noordstedeweg naar de Herenstraat. Deze oversteek is, ook na een onlangs gerealiseerde reconstructie, nog steeds gevaarlijk en onoverzichtelijk en het drukke verkeer op de Noordstedeweg heeft vaak fietsfiles tot gevolg op de noord-zuid-fietsroute langs de Doorslag. Een aantal wijkbewoners mijdt dit kruispunt en fietst voor de veiligheid liever om. Het wijkplatform dringt aan op een ingrijpende aanpassing van dit knelpunt, bv. door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising van de noord-zuid-fietsroute met de Noordstedeweg.	De concrete uitwerking van de ambities naar samenhangende maatregelen en keuzes daarbij, vindt plaats in de volgende fase naar het Mobiliteitsprogramma. Dit geldt ook voor de keuzes in fietsinfrastructuur en oversteekplaatsen.