

## Nota zienswijzen GMP+



De zienswijzeperiode duurde van 1 augustus t/m 22 september 2013 en is op 31 juli 2013 aangekondigd in De Molenkruier en op de gemeentelijke website.



Het concept GMP+, incl. bijlagenboek, heeft in genoemde periode bij de gemeentelijke centrale balie in het Stadhuis ter inzage gelegen.



De participatiegroep is door middel van een aparte brief per mail geattendeerd op de start van de zienswijzeperiode.



Binnen de zienswijzeperiode heeft op 5 september 2013 nog een informatieavond voor de participatiegroep plaatsgevonden, ter nadere verduidelijking van het geschrevene in het concept GMP+.



In onderstaande tabel is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen. Deze bevat de meest relevante onderdelen van de betreffende zienswijze.



In het kader van de Wet bescherming Persoonsgegevens zijn de namen van natuurlijke personen geanonimiseerd.

|    | <b>ZIENSWIJZE</b>   | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>  | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b>   |
|----|---|---|---|
| 1. | <p><i>Natuurlijk Rechtspersoon (anoniem gemaakt)</i><br/><i>Ontvangen: 18 augustus 2013 (per e-mail)</i></p> <p>"(...) Is het straks (<i>ook na 2020, red.</i>) nog mogelijk om met het openbaar vervoer van Galecop zonder overstappen naar Utrecht Centraal Station te reizen? (...) Ik vind dat een woonwijk als Galecop een rechtstreekse verbinding dient te hebben met het centraal station Utrecht. Overstappen, hoe goed ook geregeld, is ALTIJD vervelender, dus slechter, dan een rechtstreekse verbinding."</p>  | <p>Op aangeven van Nieuwegein staat in het vervoerplan van BRU dat de inzet is dat de busverbinding met Utrecht CS vanuit Galecop ook na 2020 intact blijft. Er hoeft niet te worden overgestapt. Daarnaast worden voor Galecop vanaf 2014 de volgende verbeteringen van kracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de verbinding met Rijnsweerd/De Uithof wordt geïntensiveerd;</li> <li>• Galecop krijgt een directe busverbinding met Leidsche Rijn/Maarsse (via Papendorp) en Houten.</li> </ul> <p>Mede gelet op de reactie van BRU (punt 4L), zullen wij niet meer inzetten op het transformeren van Westraven tot een hoogwaardig OV-knooppunt te maken waar de bussen uit Nieuwegein aantakken op de sneltram of verknoopt zullen worden aan een Utrechtse stadslijn.</p>   | <p>Pagina 32, 'Het OV-netwerk in 2030':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• derde maatregel ("Westraven (...) knooppunt rijden.") vervalt;</li> <li>• vierde maatregel ("Nu de tram (...) Utrechtse stadslijn.") wordt als volgt aangepast: "Omdat tram en bus ieder hun eigen markt bedienen blijven de buslijnen 74 en 77 via snelle routes naar Utrecht Centraal Station en de Utrechtse binnenstad rijden."</li> </ul> |
| 2. | <p><i>Natuurlijk Rechtspersoon (anoniem gemaakt)</i><br/><i>Ontvangen: 18 september 2013 (per e-mail)</i></p> <p>"In de bijlage gelieve u aan te treffen 3 lijsten met handtekeningen van de bewoners van het appartementencomplex gelegen aan de Zegelstede in Nieuwegein. De balconzijde is gelegen aan de A.C. Verhoefweg . Naast de gigantische geluidsoverlast veroorzaakt door de tram in de Olivettibocht komt daar in steeds heviger mate de overlast van fijnstof en geluidhinder door het verkeer op de A.C. Verhoefweg bij. Wij vragen u dringend om een bijdrage van vermindering van deze overlast door een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur in te stellen voor het deel van de A.C. Verhoefweg gelegen tussen de Zuidstedeweg en de kruising met de Richterslaan.</p> <p>De bewoners van de appartementen zijn</p> | <p>De A.C. Verhoefweg is een hoofdontsluitingsweg. Op dergelijke wegen heeft doorstroming van verkeer prioriteit. Dit houdt in dat op deze wegen de maximum snelheid bij voorkeur 70 km/h is. Snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/h heeft invloed op de hoogte van het geluidniveau. De berekende afname bedraagt ongeveer 2,5 dB. Ter plaatse van de woningen aan de Zegelstede zal deze afname wat minder zijn, omdat het zuidelijk deel van de A.C. Verhoefweg al 50 km/h is. Om de maximumsnelheid wel of niet te verlagen, moet een aantal zaken afgewogen worden. Doorstroming, verkeersveiligheid, milieuaspecten en kosten zijn hier o.a. van belang. Verlaging van de maximumsnelheid is niet alleen een ander bord plaatsen. De weg moet ook zodanig ingericht worden dat 50 km/h een logische snelheid is. Gezien bovenstaande ziet de gemeente op dit moment geen aanleiding om de maximum snelheid te verlagen.</p> | <p>Pagina 14, tussen de zinnen "De verwachting is (...) luchtkwaliteit voldoet." en "De Structuurvisie (...) laat zien.", de volgende zin invoegen: "In figuur 1 is te zien dat de luchtkwaliteit in Nieuwegein de laatste jaren verbeterd."</p> <p>De onderstaande figuur 'Figuur 1. Concentratie NO2 op verschillende meetpunten in Nieuwegein' opnemen in §2.1 van het GMP+.</p>   |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>  | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>  | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|--|---|-------------------------------------|
|  | <p>veelal bejaard tot hoogbejaard en zijn daardoor meer en meer aan huis gebonden. Het is een grote beperking voor ons om te moeten leven met gesloten ramen en deuren.”</p> | <p>Toch is het niet zo dat de Gemeente Nieuwegein helemaal niets doet om het woonklimaat te verbeteren. Eind 2013 wordt begonnen met de aanleg van stil asfalt op de A.C. Verhoefweg. Dit zal een afname van het geluid tot gevolg hebben van circa 2 tot 3 dB. Ter illustratie: een afname van 3 dB staat gelijk aan een halvering van de hoeveelheid auto's. Dit heeft dus een aanzienlijk effect op het geluidniveau. Deze maatregel heeft dus hetzelfde effect als de gevraagde snelheidsreductie. Ook voor de bewoners van de appartementen aan de Zegelstede.</p> <p>Voor de luchtkwaliteit is moeilijk te zeggen wat het effect zal zijn van een snelheidsverlaging. Wel is het zo dat op de Zuidstedeweg, waar nog niet zo lang geleden de snelheid verlaagd is van 70 naar 50 km/h de luchtkwaliteit verbeterd is. In hoeverre dit een gevolg is van de snelheidsverlaging is moeilijk te zeggen, omdat het beeld door de jaren heen is, dat de luchtverontreiniging in Nieuwegein afneemt (zie onderstaande figuur).</p> <p>Bij deze merken we nog op dat in heel Nieuwegein wordt voldaan aan de grenswaarden (Europese normen) voor zowel NOx als fijn stof. In het GMP+ staat (in §5.7, eerste uitgangspunt) dat wanneer de normen voor geluid- en of luchtkwaliteit worden overschreden, we ons beraden op te nemen maatregelen. Even is overwogen om een extra meetpunt voor NO2 in te richten langs de A.C. Verhoefweg, ter hoogte van de Zegelstede. Deze meting zou echter geen informatie toevoegen voor het beeld van de luchtkwaliteit in Nieuwegein. Bovendien is deze meting geen fijnstofmeting! Er is daarom besloten om geen extra NO2-meetpunt in te richten. Een fijnstofmeting is niet overwogen omdat dit geen extra informatie toevoegd en dit kostbare metingen zijn.</p> |                                     |

| ZIENSWIJZE   | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN  | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+   |
|--|--|--|
|  |  | <p>Figuur 1. Concentratie NO<sub>2</sub> op verschillende meetpunten in Nieuwegein</p> |
| <p>3. <i>Transport en Logistiek Nederland, Regio Noord-West, mede namens Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport (EVO)</i><br/> <i>Ontvangen: 19 september 2013 (per e-mail)</i><br/>         "De reactie gaat vooral in op de onderdelen van het mobiliteitsplan die verband houden met bevoorrading van de stad en het goederenvervoer over de weg en neemt daarover diverse adviezen mee. Zie onderstaande bijlage.<br/>         De centrale ligging van Nieuwegein biedt inderdaad kansen. TLN en EVO zijn gaarne</p> | <p>De insteek van gemeente Nieuwegein is om wanneer er problemen en/of vraagstukken leven, daar met de betrokken partijen en/of belangenbehartigers te zoeken naar een oplossing of maatregelen. Tevens staat het een ieder vrij om te allen tijde de gemeente ongevraagd van advies te voorzien, al dan niet gepaard gaand met een overleg. Heel praktisch en snel dus. Wij geven er daarom de voorkeur aan om de huidige werkwijze voort te zetten.</p> <p>In reactie op de algemene adviezen:<br/>         a. Het GMP+ houdt hiermee rekening. Zie hiervoor</p> | <p>Geen aanpassing.</p>  |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>  | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>   | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|--|--|-------------------------------------|
|  | <p>bereid om mee te denken in het benutten daarvan en is beschikbaar voor overleg en advies. Bijvoorbeeld inzake de ontwikkeling van onderdelen van het Uitvoeringsprogramma zoals: het Kwaliteitsnet Goederenvervoer, onderzoek naar de mogelijkheden van goederen-uitleverpunten en het stimuleren van het gebruik van schonere voertuigen. TLN en EVO pleiten daarom voor structureel overleg via een permanente adviescommissie die het college van B&amp;W gevraagd en ongevraagd adviseert over de bevoorrading van de stad en het goederenvervoer in de stad.”</p> <p><i>(Red.: De "onderstaande bijlage" bevat algemene adviezen waarin het GMP+ niet meer wordt genoemd. Deze adviezen gaan over de volgende onderwerpen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>a. Trends: just in time, kleine voorraad, e-commerce, thuislevering.</i></li> <li><i>b. Aandacht voor stedelijke bevoorrading vanaf het begin.</i></li> <li><i>c. Doorstromingsmaatregelen/logistieke routes.</i></li> <li><i>d. Bevoorradingsstructuur in het gebied.</i></li> <li><i>e. Bestrating: sterk, vlak en stil.</i></li> <li><i>f. Inrichting ruimte obstakelvrij, zonder hoogteverschillen.</i></li> <li><i>g. Gezamenlijk ontvangstpunt.</i></li> <li><i>h. Ruimte voor laad- en losplaatsen = minder hinder.</i></li> <li><i>i. Wees creatief met kleuren.</i></li> <li><i>j. Diefstalveiligheid.</i></li> <li><i>k. Afvalinzameling.</i></li> <li><i>l. Beperkingen in tijd voorkomen.)</i></li> </ul> | <p>paragraaf 6.2 van het GMP+.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Gemeente Nieuwegein ziet transport en logistiek niet als sluitpost bij de ontwikkeling of herinrichting van stedelijke gebieden. Ter illustratie: de invoering van 'Binnenstadservice'. Goederenvervoer is dan ook een nadrukkelijk onderdeel in het GMP+.</li> <li>c. Het Nieuwegeinse wegennet maakt deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (zie paragraaf 6.1 in het GMP+). Prioriteit geven aan bevoorradende verkeer is echter niet altijd mogelijk i.v.m. voorrang die in het GMP+ gegeven wordt aan fietsverkeer en openbaar vervoer.</li> <li>d. Verkeersveiligheid vinden wij heel belangrijk. Het GMP+ houdt hier nadrukkelijk rekening mee (zie paragraaf 6.2).</li> <li>e. &amp; f. &amp; i &amp; j &amp; k. Het Handboek Stedelijk Tapijt dat binnenkort aan het gemeentebestuur wordt aangeboden zal rekening houden met inrichtingseisen. Daarnaast wordt bij iedere verandering rond winkelcentra vanuit de discipline Geluid gekeken wat de akoestisch meest geschikte inrichting is.</li> <li>g. In het GMP+ staat dat de gemeente met het bedrijfsleven wil bekijken welke mogelijkheden er zijn voor lokale goederenuitleverpunten (zie paragraaf 6.2).</li> <li>h. &amp; j. Het GMP+ houdt rekening met laden- en lossen. Gemeente Nieuwegein faciliteert de laad- en losvoorzieningen in het openbare gebied, met inachtneming van eisen aan inrichting en gebruik (zie paragraaf 6.2).</li> <li>k. Binnenstadservice voorziet ook in het meenemen van afval.</li> <li>l. Op dit moment is het instellen van venstertijden geen actie in het GMP+. Wanneer dit in een andere kader wel ter sprake komt, zullen wij uw aanbeveling bij onze overwegingen meenemen</li> </ul> |                                     |

|    | ZIENSWIJZE   | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN   | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+  |
|----|--|---|---|
|    |  | en zonodig met u in overleg treden.   |   |
| 4. | <p><i>Bestuur Regio Utrecht</i><br/> <i>Ontvangen: 20 september 2013</i><br/> <u>Algemeen</u></p> <p>a. BRU vindt de opbouw van het mobiliteitsplan consistent, de ambities zijn, niet onbelangrijk in deze financieel krappe tijden, realistisch en het stuk is zeer volledig. BRU is bovendien gecharmeerd van de koppeling tussen mobiliteit en milieu die het stuk legt.</p> <p><u>Programma Fiets</u></p> <p>b. aanvullend netwerk lijkt van te beperkt belang om op te nemen;</p> <p>c. regionale netwerk komt niet helemaal overeen met het netwerk zoals BRU dat in haar concept fietsvisie heeft opgenomen;</p> <p>d. ambitie om met de fiets een meer duurzaam vervoersysteem te krijgen kan hoger;</p> <p>e. goed dat de visie ook focust op kleine maatregelen, die zijn belangrijk om fietsers serieus te nemen.</p> <p><u>Acties Fiets</u></p> <p>f. acties om fietsdiefstal te verminderen worden gemist;</p> <p>g. verkorten wachttijden bij verkeerslichten.</p> <p><u>Voetgangers</u></p> <p>h. lopen is ook een belangrijke vervoerwijze voor werkers. Het bepaalt in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van de werkomgeving. Met een grote werkgelegenheid in Nieuwegein zeker een punt van aandacht.</p> <p><u>Openbaar vervoer</u></p> <p>i. het concept Mobiliteitsplan sluit goed aan bij de 'Regionale OV-visie' van BRU en het 'Streefbeeld OV' dat BRU op dit moment</p> | <p>a. (geen reactie nodig)</p> <p>b. Bij wegwerkzaamheden op de andere netwerken blijkt dit aanvullende netwerk van harte welkom zijn als alternatieve route(s).</p> <p>c. De Jupthase-Vreeswijksestraatweg staat in de concept fietsvisie van BRU als onderdeel van het regionale netwerk opgenomen. Deze moet in het GMP+ terugkomen.</p> <p>d. Wij vinden dat we al behoorlijk ambitieus zijn, met de realiteit daarbij niet uit het oog verliezend. In het kader van Nieuwegein Fietsstad streven we ernaar het fietsnetwerk naar een hoog niveau brengen op gebied van veiligheid, volledigheid (ontbrekende schakels), herkenbaarheid (rode deklagen, bewegwijzering), comfort en kwaliteit. Daarbij wordt ook ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, zoals de elektrische fiets, bakfiets etc. Voor het verbeteren van het fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen beschreven in de Fietsnota Nieuwegein 2004. Deze zijn nog altijd van kracht (zie bijlage 3 van het concept GMP+). Om het hoofdfietsnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven worden de inrichtingseisen voor het regionale en stedelijke hoofdfietsnetwerk en het aanvullende netwerk opgenomen in het Handboek Stedelijk Tapijt (handboek voor inrichting openbare ruimte) dat binnenkort aan het gemeentebestuur ter vaststelling wordt aangeboden.</p> <p>e. (geen reactie nodig)</p> <p>f. In het GMP+ staat opgenomen dat diefstal en/of vernieling van de fiets zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Zoals onder meer door gratis openbare stallingen (bewaakte bij inpandige openbare fietsenstallingen) en stallingsvoorzieningen met</p> | <p>a. Geen aanpassing.</p> <p>b. Geen aanpassing.</p> <p>c. De Fietsnetwerkk kaart op pagina 23 wordt hierop aangepast met de Jupthase-Vreeswijksestraatweg - Ambachtsweg (incl. de juiste kleuraanduiding 'Regionaal hoofdn netwerk' in de legenda).</p> <p>d. Geen aanpassing.</p> <p>e. Geen aanpassing.</p> <p>f. Pagina 24, §3.2, 1<sup>e</sup> alinea: na de laatste zin ("De stallingen (...) of de bakfiets.") de volgende tekst toevoegen:<br/> <i>"Dat extra inzet op het thema fietsdiefstal nodig is bewijst het feit dat het aantal fietsdiefstallen de laatste tijd sterk is toegenomen. Tot en met september 2013 bedroeg het aantal fietsdiefstallen al 274, wat een sterke toename is ten opzichte van 2012 (208 fietsdiefstallen (in 2011: 232)). Duidelijke 'hotspot' betreft de Noordstedeweg. Gezamenlijk gaan gemeente en politie aan de slag om het aantal fietsdiefstallen tegen te gaan."</i></p> <p>g. Geen aanpassing.</p> <p>h. Geen aanpassing.</p> <p>i. Geen aanpassing.</p> <p>j. Pagina 31, 'Dragend netwerk 2020'. Laatste zin van de alinea over lijn 77 ("Het traject (...) het volgende traject.") vervalt.</p> <p>k. • Pagina 58, laatste alinea §6.5, laatste zin vervangen door "Voor</p> |

|  | ZIENSWIJZE  | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN   | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+   |
|--|---|---|--|
|  | <p>aan het ontwikkelen is;</p> <p>j. de wens voor een Servicelijn van stadscentrum naar Vreeswijk ter vervanging van huidige lijn 77 komt echter niet overeen met deze beleidsstukken. De doorgaande verbinding wenst BRU te behouden om doorgaande reizigers naar Utrecht niet met een onnodige overstap op te schepen;</p> <p>k. brugwachters worden beter op de hoogte gesteld van de komst van een bus, zodat de brug dan nog even dicht blijft. Indien nodig wordt in de route extra buffertijd opgenomen om eventuele vertragingen teniet te doen;</p> <p>l. het lijkt BRU niet in het belang van de Nieuwegeinse reiziger de nu doorgaande buslijnen uit Nieuwegein te laten eindigen bij Westraven en mensen daar over te laten stappen op de tram. Verknopen aan een stadslijn werkt niet, de stadslijnen zitten op zichzelf al vol. Bus en tram bedienen een eigen markt, overstappen kan maar wordt geen verplichting. Westraven gaat niet tegelijkertijd dezelfde functie vervullen als busstation Vianen. Het is derhalve niet waarschijnlijk dat snelwegbussen die op de A12 rijden via knooppunt Westraven gaan rijden;</p> <p>m. de passage over de Spoorlijn Utrecht-Breda kan iets steviger uitgewerkt worden. Als wensbeeld kan de gemeente Nieuwegein uitspreken een groot voorstander te zijn van een dergelijke verbinding. Op die manier kunnen we als regio enige druk op het Rijk houden om dit onderwerp op de agenda te laten staan.</p> | <p>aanbindmogelijkheden bv.).</p> <p>Dit laat onverlet dat het aantal fietsdiefstallen de laatste tijd sterk toeneemt. We zitten nu al op 274 fietsdiefstallen (t/m september 2013), wat een sterke toename is ten opzichte van 2012 (208 fietsdiefstallen (in 2011: 232)). Duidelijke 'hotspot' betreft de Noordstedeweg. Gezamenlijk gaan gemeente en politie aan de slag om het aantal fietsdiefstallen tegen te gaan. Dit zal o.a. bestaan uit de volgende acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• er worden werkafspraken gemaakt met Stadstoezicht en politie over hoe om te gaan met meldingen van gestolen fietsen, waar op te letten, etc.;</li> <li>• informatie delen m.b.t. tot 'hotspots', tijden en locaties, meldingen, etc., om werkzaamheden en surveillance politie en Stadstoezicht op elkaar af te stemmen;</li> <li>• inzet lokfiets bij hotspotlocaties;</li> <li>• gezamenlijke acties Stadstoezicht en politie m.b.t. controleren fietsen;</li> <li>• communicatie (artikel Molenkruier over aanpak + gratis fietsenstallingen, Twitter, gemeentewebsite).</li> </ul> <p>g. Staand (afgeleid) beleid bij het (her)schrijven van programma's voor verkeerregelinstanties (vri's), is dat de wachttijd voor fietsers zo kort mogelijk dient te zijn, door bv. fietsers 2x per cyclus groen licht te geven. Op basis van het GMP+ zal dit nogmaals kritisch worden nagekeken. Ook wordt bij het opstellen van het Handboek Stedelijk Tapijt bekeken of verkorten van fietswachttijden mogelijk is. Echter, in de door de Raad vastgestelde Startnotitie – dat in het concept GMP+ is overgenomen – staat opgenomen dat we geen maatregelen nemen die de kwaliteit van het OV in negatieve zin beïnvloeden (zie hoofdstuk 4). In zulke gevallen heeft het OV prioriteit.</p> | <p>de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer is het wenselijk om de stremming van de bruggen voor de recreatievaart te vervroegen naar 16.00 uur en te verlengen tot 18.30 uur."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagina 58, 1<sup>e</sup> actie vervangen door "Met Rijkswaterstaat in overleg treden om de spitsperiodes van de bruggen te verlengen met een half uur eerder en later. Bruggen gaan dan tussen 16.00 en 18.30 uur niet omhoog."</li> </ul> <p>l. Pagina 32, 'Het OV-netwerk in 2030':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• derde maatregel ("Westraven is getransformeerd (...) knooppunt rijden.") vervalt;</li> <li>• vierde maatregel ("Nu de tram (...) Utrechtse stadslijn.") wordt als volgt aangepast: "Omdat tram en bus ieder hun eigen markt bedienen blijven de buslijnen 74 en 77 via snelle routes naar Utrecht Centraal Station en de Utrechtse binnenstad rijden."</li> </ul> <p>m. Pagina 32, 'Het OV-netwerk in 2030', zesde maatregel ("Nieuwegein wil (...) van Nieuwegein.") wordt als volgt aangepast: "Nieuwegein is groot voorstander van de aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht-Almere met een station ter hoogte van Nieuwegein. Nieuwegein zal bij voorkeur in regionaal verband alle mogelijkheden aanwenden om dit belangrijke onderwerp bij het Rijk</p> |

| ZIENSWIJZE   | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN  | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+   |
|--|--|--|
| <p><u>Auto</u><br/>n. §7.4: het RVM-programma midden Nederland is het regionale vehikel om RVM-acties uit te voeren en dus is het logisch om de teksten ook daarbij aan te laten sluiten.</p> <p><u>Mobiliteitsmanagement</u><br/>o. inzet op voldoende (kwalitatief en kwantitatief) fietsstallingen bij OV-haltes en rond OV-knopen kan wat duidelijker uitgewerkt worden.</p> | <p>h. Hier is nadrukkelijk aandacht voor. Zie paragrafen 3.4 tot en met 3.6. Dit geldt voor geheel Nieuwegein, dus ook voor werkgebieden.</p> <p>i. (geen reactie nodig)</p> <p>j. Deze passage in het GMP+ is gebaseerd op de Regionale OV-visie. Bij de uitwerking van deze visie in het 'Streefbeeld 2020' wordt nu door BRU, op basis van voortschrijdend inzicht, een belangrijke verbetering voorgesteld, waar wij van harte mee kunnen instemmen.</p> <p>k. Observatie leert dat dit in de praktijk vaak moeilijk te verwezenlijken is. Misschien wordt dit veroorzaakt doordat steeds meer bruggen op afstand worden bediend en de veiligheidsmarges daardoor groter zijn dan bij bruggen met brugwachters aanwezig (minder goede inschatting algeheel verkeersbeeld, brug moet helemaal op en gaat pas dicht wanneer laatste vaartuig op veilige afstand is). Vandaar ook onze wens om in ieder geval in de gevoelige avondspitsperiode de stremming van de bruggen voor de recreatievaart te verlengen van 18.00 tot 18.30 uur.<br/>Observaties en meldingen hebben tot het voortschrijdend inzicht geleid om voor te stellen de stremming van de bruggen voor de recreatievaart in de gevoelige avondspitsperiode ook een half uur te vervroegen van 16.30 naar 16.00 uur.</p> <p>l. Voortschrijdend inzicht heeft bij BRU tot een andere keuze geleid, waarin bus en tram ieder hun eigen markt bedienen. Het handhaven van de directe buslijnen naar Utrecht heeft uiteraard onze warme steun.</p> <p>m. Het verheugt ons in BRU een medestander te vinden voor deze treinverbinding en niet afwijzend reageert op onze wens om met de komst van deze spoorlijn ook een station ter hoogte van Nieuwegein te willen laten</p> | <p><i>op de agenda te houden."</i></p> <p>n. Pagina 60, H7, direct na de zin "...betrouwbare verkeers- en reisinformatie", toevoegen<br/>": Provincie Utrecht is Programmamanager van het VERDER project Regionaal Verkeersmanagement. Gemeente Nieuwegein is hierbij aangesloten."</p> <p>o. Geen aanpassing.</p> |



|    | ZIENSWIJZE  | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN  | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+ |
|----|---|--|------------------------------|
|    |   | <p>realiseren. Met genoeg zullen wij daarom in het GMP+ steviger inzetten op deze ontbrekende schakel in het spoorwegnet.</p> <p>n. De relatie tussen RVM en de rol van Provincie als Programmamanager kan inderdaad duidelijker worden beschreven.</p> <p>o. Het GMP+ heeft hier aandacht voor (zie hoofdstuk 3.2). Het OV-knooppunt in de binnenstad is inmiddels een OV-Fiets locatie. Het mobiliteitsbeleid van gemeente Nieuwegein is erop gericht om het uitbreiden van het aantal OV-Fiets locaties te stimuleren en te faciliteren. Verdere uitwerking van dit punt zal gebeuren in de fase van de uitwerking van het beleid uit het GMP+. We zullen daarbij graag de expertise van BRU inzetten.</p>  |                              |
| 5. | <p><i>Stichting COSBO Nieuwegein (Senioren) Ontvangen: 21 september 2013</i></p> <p>a. zien in concept GMP+ niet terug dat het 'ouderenproof' is;</p> <p>b. dringt er opnieuw op aan om in algemene zin in het GMP+ op te nemen dat het mobiliteitsplan 'ouderenproof' zal zijn en dit o.a. heel expliciet uit te werken in het Handboek Stedelijk Tapijt in samenspraak en cocreatie met de wijknetwerken;</p> <p>c. vindt dat er een minimalistische positie wordt ingenomen ten aanzien van de lucht- en geluidskwaliteit door te kiezen voor het voldoen aan wettelijke normen. Ouderen zijn vaker chronisch ziek, waarbij omgevingsfactoren een rol kunnen spelen;</p> <p>d. pleit er voor dat voor anker gaat bij de kwaliteit van de leefomgeving en daarmee de kwaliteit leven van uw inwoners, ook de senioren dus, en dat de menselijke waardigheid en de menselijke maat leidend zal zijn;</p> | <p>a. Wij zien juist wel degelijk dat in het GMP+ ook het thema toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen met een beperking ('ouderenproof'), terug te vinden is (m.n. in hoofdstuk 3), zij het niet precies met dat woord. O.a. met het verleiden tot het gebruik dan andere modaliteiten dan de auto, verbeteren van de bereikbaarheid in algemene zin en m.n. voor ouderen van zorg- en winkelvoorzieningen, het (verder) terugdringen van luchtverontreiniging en het verhogen van de verkeersveiligheid, wordt bereikt dat ook voor de ouderen in Nieuwegein de woonomgeving (weer) stuk plezieriger wordt.</p> <p>b. In de 'Maatschappelijke agenda Nieuwegein 2013-2018' wordt het onderwerp 'ouderenproof' als één van de goede praktijkvoorbeelden (uit 2005) genoemd. Inmiddels voert gemeente Nieuwegein geen doelgroepenbeleid meer, maar een 'inclusief-beleid'. Dat houdt in dat alles wat we als gemeente willen, dit voor alle inwoners te gebruiken is, dus ook voor ouderen. Dit principe</p> | Geen aanpassing.             |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>   | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>   | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|---|--|-------------------------------------|
|  | <p>e. dringen aan op samenwerking met huisartsen, GGD Midden Nederland en zorgverzekeraars.</p> | <p>hanteren we dan ook bij bv. beeldsvorming (dit GMP+ is daar een voorbeeld van) en in de recente stadsgesprekken van het college van B&amp;W.</p> <p>In het algemeen wordt onder 'ouderenproof' verstaan dat ouderen kijken waar hun gemeente verbetering behoeft om ook als senior prettig in Nieuwegein te blijven wonen. De ouderen(organisaties) nemen dus het voortouw. Dat heeft de COSBO Nieuwegein gedaan door, op uitnodiging van de gemeente, actief deel te nemen aan het totstandkomingsproces van het GMP+. Omdat het begrip 'ouderenproof' een breed begrip is, is het moeilijk te vatten in een beleidsdocument over verkeer en vervoer. Daarom is in het GMP+ ook als actie opgenomen om, met het voetgangerbeleid als kapstok, is samenspraak met u en andere belangbehartigers op dit gebied, handen en voeten te geven aan de uitwerking van dit onderdeel in het bijzonder en op het aspect 'ouderenproof' in het bijzonder. Ons inziens zitten de gemeente en de COSBO dus op één lijn.</p> <p>c. De relatie tussen de grenswaarden en de volksgezondheid is inderdaad op dit moment moeilijk aan te geven. Wel is het zo dat bij de tot standkoming van de grenswaarden volksgezondheid weldegelijk het uitgangspunt geweest. De normen komen dus niet zomaar uit de lucht vallen. Er gaan stemmen op om de relatie in de volgende evaluatie van het Europese luchtbeleid expliciet aan te geven. De vraag is of dat nodig is. De verwachting is namelijk, dat over 6 tot 8 jaar het merendeel van de dieselloortuigen met gesloten roetfilter rijdt en de totale koolstof-uitstoot zeer gering is (bron: TNO). Samenvattend kan gesteld worden dat toetsen aan de grenswaarden zoals die er op dit moment zijn het beste is wat de Gemeente</p> |                                     |

|    | ZIENSWIJZE   | CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN   | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+  |
|----|--|---|---|
|    |  | <p>Nieuwegein kan doen.</p> <p>d. In hetgeen er bij de reacties op a. en b. al gezegd is, komt dit tot uitdrukking.</p> <p>e. We beginnen altijd te kijken naar welke kennis en expertise wij zelf 'in huis' hebben: binnen de gemeente, maar ook bij belangenbehartigers zoals de uwe. Wanneer het noodzakelijk wordt geacht kan ook advies bij de specialisten die u noemt worden ingewonnen.</p>   |   |
| 6. | <p><i>Fietsersbond Nieuwegein</i><br/> <i>Ontvangen: 22 september 2013 (per e-mail)</i></p> <p>a. De in het GMP gepresenteerde ambitie om een inhaalslag te maken als het gaat om het verbeteren van het fietsnetwerk juicht de Fietsersbond natuurlijk toe. Fietsknelpunten die de Fietsersbond al lange tijd aankaart bij de gemeente, zoals de voor fietsers gevaarlijke situatie op het Liesboschterrein en het ontbreken van een fietsverbinding langs de A27, zijn opgenomen. Dat is mooi.</p> <p>b. Wat missen we in het GMP? Zichtbaar kiezen voor een inhaalslag voor de fiets. Echter, wat we missen is een zichtbare inhaalslag op de kaart van het fietsnetwerk. En een zichtbare neerslag van de status van de fiets ten opzichte van andere modaliteiten, zoals auto en OV. Moeten we uit de volgorde van de hoofdstukken fiets-OV-auto afleiden dat de fietser voorrang krijgt op OV en auto? En zo ja, waar dan? Als je de kaarten van het auto-, OV- en fietsnetwerk op elkaar legt, zie je dat op de wijkwegen de auto, bus en fiets van dezelfde route gebruik maken. Bij kruisingen van wijkwegen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen) en fietspaden moet de</p> | <p>a. Goed om te lezen dat de Fietsersbond ons enthousiasme deelt. Zij wordt dan ook bij vele aspecten op het gebied van de fiets betrokken.</p> <p>b. In de door de Raad vastgestelde Startnotitie staat opgenomen dat we geen maatregelen nemen die de kwaliteit van het OV in negatieve zin beïnvloeden (zie hoofdstuk 4). Er wordt in het GMP echter geen voorkeur uitgesproken voor fiets boven ov. Beiden staan op gelijke voet, vandaar de doelstelling om 50% van het aantal verplaatsingen met ov en/of fiets te laten afwikkelen.</p> <p>Ook is in deze startnotitie vastgelegd dat in woonwijken qua inrichting prioriteit wordt gegeven aan de fiets. Alleen daar waar buslijnen die tot het dragend netwerk behoren met het fietsnetwerk kruisen, heeft het OV-belang prioriteit (ook uit overweging van verkeersveiligheid). Zie hiervoor hoofdstuk 3 van het GMP+. Maar de busroutes vallen in de meeste gevallen samen met (hoofd)fietsroutes.(de wijkwegen). Dat bijt dus helemaal niet.</p> <p>En qua voorrang liggen onze lijnen niet ver uit elkaar: de fietser op het hoofdnetwerk heeft op kruisingen voorrang, tenzij op de kruisende weg OV rijdt of op de kruisende weg ook een drukkere fietsroute is gelegen. Dat laatste geldt ook voor een kruising tussen 2 hoofdfietsroutes.</p> | <p>a. Geen aanpassing.</p> <p>b. Pagina 24, 1<sup>e</sup> alinea §3.2, de volgende zin toevoegen na de laatste zin: "<i>We willen ook letterlijk meer voorrang aan de fiets gaan geven: uitgangspunt is dat de fietser op het hoofdnetwerk op kruisingen voorrang heeft, tenzij op de kruisende weg OV rijdt of op de kruisende weg ook een drukkere fietsroute is gelegen. Dat laatste geldt ook voor een kruising tussen 2 hoofdfietsroutes.</i>"</p> <p>c. Geen aanpassing.</p> <p>d. II. Pagina 23, kaart 2: doorsteek tussen (Nieuwe) Heemsteedsebrug (route) en Schipperspad als ontbrekende schakel nr. 8 opnemen.<br/> Pagina 24: opsomming 'ontbrekende schakels' uitbreiden met "<i>8. Een verbinding tussen (Nieuwe) Heemsteedsebrug (route) en Schipperspad.</i>"</p> |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>   | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>   | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|---|--|-------------------------------------|
|  | <p>fietser bijna altijd voorrang geven aan kruisend auto- en busverkeer. In een GMP verwachten wij een heldere keuze, en die zou in onze ogen moeten zijn: in Nieuwegein heeft de fietser voorrang op kruisend auto- en OV-verkeer, behalve op de gebiedsontsluitingswegen van categorie I (stadsautowegen).</p> <p>c. Kiezen voor voorrang en comfort voor de fiets op herkenbare doorfietsroutes. Doorfietsroutes, dat zijn autoluwe routes door de wijken die nu al gebruikt worden door fietsers. Drie ervan zijn ooit bewegwijzerd: de Galecopperroute, de Fokkesteegroute en de Batauroute. Deze routes zijn echter nog steeds slecht herkenbaar en nog een nadeel: op sommige stukken, die door woonerven gaan hobbelt je een ongeluk over alle drempels. Op het 700 meter korte stukje Mendes da Costalaan (onderdeel van de Galecopperroute) liggen maar liefst 13 drempels en plateau's, waar de fietser op en af moet hobbelen. De meest venijnige twee zijn er onlangs bij gekomen, vlakbij de aansluiting van de Noordstedeweg. En bij kruisingen met wijkwegen moet je voorrang geven aan het drukke verkeer. Op 1 op ons wensenlijstje staat dus ombouw van deze routes tot Fietsstraten, met rood asfalt zonder drempels en in de voorrang. In Houten wordt dit model al jaren met succes toegepast. De Fietsstraat zien wij graag toegepast op de volgende straten: Mendes da Costalaan, Nedereindseweg, Berger-Biltse-Baarnseveste, Helmkruid, Zonnebloemstraat-Waterbiestunnel-Liesmonde (route naar Vianen), Randijk,</p> | <p>c. Voor het verbeteren van het fietsnetwerk zijn kwaliteitseisen beschreven in de Fietsnota Nieuwegein 2004. Deze zijn nog altijd van kracht (zie bijlage 3 van het GMP+). Welke van die drempels in Mendes da Costalaan daarmee in strijd zijn zal nader worden onderzocht en geadviseerd.</p> <p>Zie reactie en aanpassing b. voor de aanvulling over voorrang van fietsroutes.</p> <p>In het GMP+ wordt bewust (nog) niet gesproken over fietsstraten. Het zou te kortzichtig zijn om dit concept van buurgemeente fietsstad Houten over te nemen zonder eerst te onderzoeken of de routes die de Fietsersbond noemt de juiste en enige wegen zijn om omgebouwd te worden tot fietsstraat, het daar ook wenselijk is i.r.t. andere functies van die wegen en of het dan ook fysiek mogelijk is. Fietsstraten kan één van de verschijningsvormen zijn die de fietser een prominenter plek op de weg geven, maar niet de enige. Het GMP+ sluit hierin ook niets uit. Bij de uitwerking van het GMP+ zal de Fietsersbond zeker betrokken worden en zal ook dit ter tafel komen voor nadere studie en advies.</p> <p>d. I. Zoals alle wegen op het Liesboschterrein zijn ze niet in eigendom, beheer en onderhoud bij de gemeente. De zeggenschap hierover is dus zeer beperkt. Het bedoelde fietspad staat momenteel ter discussie bij de eigenaar en huurder. De weg direct parallel ten oosten hiervan gelegen (Ringwade) kan dezelfde verbinding tussen (de straat) De Liesbosch en het Liesboschpad (langs de A12) verzorgen, waarna men via het viaduct onder de A12 Utrecht bereikt. Deze verbinding is ook opgenomen in de Fietsvisie van BRU en staat als ontbrekende schakel opgenomen omdat er nog geen fietsdoorsteek tussen de Ringwade en het Liesboschpad is.</p> <p>II. De kaart geeft inderdaad de (gewenste)</p> |                                     |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>  | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>   | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|--|--|-------------------------------------|
|  | <p>Tuimelaar-Koekoekslaan (gecombineerd met aanleg van een fietsdoorsteek naar de Randijk). Ook zien we graag voorrang voor de fiets en een verhoogde kruising op het fietspad Duetlaan - Spinethof (Galecopperroute) boven het verkeer op de Sweelincklaan. Bijkomend voordeel is, dat het autoverkeer op deze laan extra afgeremd wordt.</p> <p>d. In de kaart van het fietsnetwerk staan enkele fouten en onduidelijkheden:</p> <p>I. Als ontbrekende schakel staat aangemerkt het fietspad langs de oostzijde van het Merwedekanaal op het Liesboschterrein. Er is daar echter al meerdere jaren een fietspad.</p> <p>II. De weergave is niet consequent: de Nieuwe Heemstedsebrug staat wel ingetekend, maar is nog niet aanwezig. Maar dit komt wellicht omdat de situatie in 2030 wordt aangehouden? Wat ontbreekt is een aansluiting van deze brug op het westelijke fietspad langs het Lekkanaal. Het zou mooi zijn als Waternet (eigenaar van het voormalige terrein van de Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland) toestemming zou verlenen om een fietspad over hun terrein aan te leggen (de huidige doorsteek heeft bordjes Verboden Toegang). Een nieuwe aansluiting biedt veel voordelen voor de inwoners van Vreeswijk. Zij vermijden de drukke route langs de Hollandhaven en de kruising met VRI's met de Ambachtsweg.</p> <p>III. Waarom staan in deze kaart trouwens zoveel verschillende fietsnetwerken aangegeven? Regionale, stedelijke, aanvullende.... Onduidelijk wat de status</p> | <p>situatie in 2030 weer.</p> <p>Het 'Waternetfietspad' is een goede suggestie voor nader onderzoek tijdens de uitwerking. Dit soort handige doorsteekjes kan opeens voor veel mensen een reden zijn om voor bepaalde verplaatsing eerder de fiets te pakken. We zetten deze als 8<sup>e</sup> ontbrekende schakel in het GMP+.</p> <p>III. Fietsers zijn onder te verdelen in verschillende doelgroepen: fietsers die hoofdzakelijk van regionale verbindingen gebruik maken, fietsers die vooral van de stedelijke verbindingen binnen de gemeente gebruik maken, recreatieve fietsers. Door verschillende fietsnetwerken aan te geven proberen we rekening te houden met alle doelgroepen. Immers, mobiliteit is voor iedereen.</p> <p>In §3.1 van het GMP+ staat de toelichting bij de verschillende netwerken en hoe zij zich van elkaar onderscheiden.</p> |                                     |

|    | <b>ZIENSWIJZE</b>   | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>  | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|----|---|---|-------------------------------------|
|    | is. Bij het regionale fietsnetwerk zou je verwachten dat er goede verbindingen zijn naar alle buursteden. De zuidzijde van Nieuwegein moet het echter zonder regionale verbinding doen.   |   |                                     |
| 7. | <p><i>Natuurlijk Rechtspersoon (anoniem gemaakt)</i><br/> <i>Ontvangen: 19 september 2013 (per e-mail)</i></p> <p>a. "Ik en mij vrouw wonen hier als sinds 1989 en hebben het verkeer steeds drukker zien worden. Zeker nu de nieuwe binnenstad zijn voltooiing nadert. Het verkeer is fors toegenomen en zal zeker nog meer toenemen als het seniorencomplex De Dichter volledig in gebruik zal zijn genomen. Tevens zien we dat het vrachtverkeer is toegenomen. Dat is zeker niet alleen bestemmingsverkeer zoals de bevoorrading van het Makado centrum, maar ook o.a. Saturnus e.d."</p> <p>b. "De laatste jaren is de gemiddelde snelheid fors toegenomen met alle risico's van dien."</p> <p>c. "Tevens zien we veel sluipverkeer, verkeer dat via onze wijk naar andere wijken gaat."</p> <p>d. "Met dit alles is er ook een forse toename van geluid- en luchtvervuiling."</p> <p>e. "Nu bestond er een plan van de gemeente dat in 2012 gerealiseerd zou worden. Om de snelheid uit het verkeer te halen op de Richterslaan, zou er ten hoogte van het Makado Centrum een verkeersdrempel gelegd worden om de snelheid ter plaatse te verlagen naar 30 km/u. Dit is nooit gerealiseerd. Sterker nog, er is onlangs een nieuwe drempel neergelegd welke geschikt is om met 50 km/u te passeren. Nu stel ik en meerdere inwoners van de wijk, zo bleek tijdens de</p> | <p>a. De Richterslaan valt onder de in het GMP+ genoemde categorie II-wegen (5.1 'Autonetwerk 2030'). Dat zijn wegen met een streefwaarde van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De Richterslaan valt hier binnen. De beleidslijn in het GMP+ is om verkeer zoveel mogelijk te verleiden om van die wegen en routes gebruik te maken die het meest geschikt voor de betreffende verplaatsing zijn. Dat daar ook verkeer bij zit dat toch andere routes neemt, is nooit geheel uit te sluiten.</p> <p>b. De Richterslaan valt onder de in het GMP+ genoemde categorie II-wegen. Dat zijn wegen waar het snelheidsregiem (maximaal) 50 km/u is. Uit snelheidsmetingen uit 2010 blijkt dat de maximumsnelheid door het merendeel van de voertuigen (85%) niet wordt overschreden. Een beeld dat bij de functie en inrichting van deze weg past.</p> <p>c. Uit kentekenonderzoek uit 2010 blijkt dat er op de Richterslaan, Sluyterslaan en Zwanenburgstraat in enige mate sprake is van doorgaand verkeer. Het aandeel doorgaand verkeer ten opzichte van het bestemmingsverkeer is niet zodanig groot dat gesproken kan worden van sluipverkeer of sluiproutes. Wij hebben geen signalen dat die situatie thans is verslechterd.</p> <p>d. De Richterslaan valt in het algemeen binnen de geldende normering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidbelasting. De enige uitzondering daarop vormen de woningen Richterslaan 161-177, die onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder</p> | Geen aanpassing.                    |

|  | <b>ZIENSWIJZE</b>  | <b>CONCEPTBEANTWOORDING NIEUWEGEIN</b>  | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b> |
|--|--|---|-------------------------------------|
|  | <p>Wijknetwerkvergadering, voor om van de gehele Richterslaan een 30 km/u zone te maken. Zo ontmoedig je het vrachtverkeer en het sluijverkeer, wat hier niets te zoeken heeft, deze route te kiezen. Het hardrijden is dan van de baan. De politie moet dan wel gaan handhaven! Het verkeer wordt minder, het lawaai wordt minder en dus de luchtvervuiling ook. (...)"</p> | <p>vallen. Het ministerie heeft in mei 2013 een onderzoeksubsidie aan de gemeente Nieuwegein toegezegd voor onder meer de woningen aan de Richterslaan. Deze wordt het komende half jaar ingezet om te toetsen of voldaan wordt aan de geluidnorm in de woning (43 dB). Zo ja, dan krijgt de eigenaar van de woning een aanbod om op kosten van de overheid geluidwerende maatregelen aan de gevel aan te laten brengen.</p> <p>e. Bij nadere uitwerking van de voorgenomen maatregel om t.h.v. het Makadocentrum een 30km/h-regime op de Richterslaan in te stellen, is het nader inzicht verkregen dat een (te) klein stukje weg met 30km/h het doel om de verkeersveiligheid aldaar te verhogen niet zou gaan dienen. Wij zijn inmiddels van mening dat het de duidelijkheid van de verkeerssituatie voor weggebruikers niet ten goede komt, hetgeen dan juist de verkeersonveiligheid zou verhogen. Een mogelijk averechts effect dus. Dit vinden wij onwenselijk. De gewenste snelheidsreductie wordt via de herinrichting van de oversteek bereikt. Het instellen van een stukje 30km/h-weg diende primair als doel het attentieniveau te verhogen in nadering van deze oversteek. Een attentieniveauverhogende maatregel bleef echter wel wenselijk. In overleg met het wijkplatform is er daarom voor gekozen om de oversteek (verder) te accentueren door middel van LED-verlichting in het wegdek. Deze LED-verlichting maakt de oversteek de gehele dag duidelijk zichtbaar wanneer er mensen willen oversteken of aan het oversteken zijn. Ons inziens is ook met deze set aan maatregelen het beoogde doel te behalen.</p> |                                     |

## Aanvullende, ambtelijke wijzigingsvoorstellen

Tijdens de inspraakperiode en het opstellen van de zienswijzennota heeft voortschrijdend inzicht of nieuwe ontwikkelingen geleid tot het doen van de navolgende voorstellen tot aanpassing van het concept GMP+:

|    | OORSPRONKELIJKE TEKSTPASSAGE  | AANLEIDING TOT WIJZIGINGSVOORSTEL   | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+  |
|----|---|-------------------------------------|---|
| 1. | Titelpagina: "Concept Gemeentelijke Mobiliteitsplan+, 2030" en "Concept voor participatie en inspraak".                     | Het definitief worden van het GMP+. | Verwijderen van de tekst: <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Concept" voor "Gemeentelijk Mobiliteitsplan+, 2030"</li> <li>• "Concept voor participatie en inspraak"</li> </ul>   |
| 2. | In het voorwoord " <b>Nieuwegein verleidt...</b> ": Complete voorwoord " (...) wethouder Verkeer en Duurzame Ontwikkeling". | Het definitief worden van het GMP+. | <p><b>"Voorwoord van de wethouder</b><br/> <i>Voor u ligt het GMP+; gebaseerd op de uitgangspunten, vastgesteld door de Raad in de startnotitie. Dank zij de creatieve en kritische inbreng van belanghebbenden en belangstellenden tijdens het inspraakproces is getracht om tot een zo groot mogelijk draagvlak te komen.</i></p> <p><i>De kracht van Nieuwegein is haar centrale ligging in Nederland. Haar uitdaging is om deze kracht zoveel mogelijk te benutten. Toevoer en doorvoer van verkeer is daarbij essentieel. Dit is zowel belastend voor het milieu, als bevorderlijk voor de economie!</i></p> <p><i>In een periode met financiële tegenwind is het extra uitdagend om een visie en een daarbij behorende ambitie uit te spreken en vast te leggen. Wij vinden echter dat juist in een periode van financiële krapte keuzes gemaakt moeten worden op basis van onderbouwde visies en ambities. Realiteitszin is daarbij onmisbaar.</i></p> <p><i>Na jaren van groei staat Nieuwegein nu voor de uitdaging om de kwaliteit van wonen, werken en recreëren verder te</i></p> |



|  | OORSPRONKELIJKE TEKSTPASSAGE | AANLEIDING TOT WIJZIGINGSVOORSTEL | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+   |
|--|------------------------------|-----------------------------------|--|
|  |                              |                                   | <p><i>verhogen. Een goed verkeer- en vervoersysteem levert daaraan een belangrijke bijdrage. Demografische ontwikkelingen en blijvende toename van de mobiliteit stellen steeds hogere eisen aan het verkeerssysteem. Dit geldt voor jong en oud en zeker ook voor de minder validen onder ons. Nieuwegein wordt met snel toenemende vergrijzing geconfronteerd. Uit onderzoek is gebleken dat oudere deelnemers zich zo lang mogelijk zelfstandig willen blijven verplaatsen. Dit stelt andere eisen aan de infrastructuur en verkeerssystemen.</i></p> <p><i>Zo verdient de kwaliteit van het openbaar vervoer een continue verbetering. Nieuwegein Fietsstad kan ervoor zorgen dat inwoners vaker de auto laten staan en daardoor bijdragen aan een beter leefklimaat. Nieuwegein beschikt daarom in de binnenstad naast prachtige parkeervoorzieningen ook over gratis bewaakte fietsstallingen. Tegelijkertijd is binnen bepaalde woonwijken de parkeerdruk erg hoog. In het GMP+ zal bekeken moeten worden hoe we dit kunnen oplossen. Daarbij mag de (vracht)autodoorstroming op de belangrijkste wegen van Nieuwegein niet in het gedrang komen: het is een noodzakelijke voorwaarde voor de groei van de Nieuwegeinse economie.</i></p> <p><i>De wereld rond ons heen staat niet stil. Vanuit de provincie, de regio Utrecht en omliggende gemeenten worden we geconfronteerd met plannen en beleidsvoornemens. Het blijft van belang om vanuit Nieuwegein hier goed en alert</i></p> |

|  | OORSPRONKELIJKE TEKSTPASSAGE | AANLEIDING TOT WIJZIGINGSVOORSTEL | VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+   |
|--|------------------------------|-----------------------------------|--|
|  |                              |                                   | <p><i>op te reageren.</i></p> <p><i>Nieuwegein wil een duurzame, gezonde en schone stad zijn; toekomstbestendig voor de inwoners van nu en later, een prettige leefomgeving voor iedereen die hier woont, werkt, naar school gaat en recreëert. Het verkeer en vervoer moet daarin faciliteren. Daarbij is het goede versterken en het nadelige gevolg voorkomen of beperken.</i></p> <p><i>Dit zijn slechts enkele voorbeelden van vraagstukken die allemaal in het GMP+ aan de orde komen. Omdat niet aan alle wensen van de verkeersdeelnemers voldaan kan worden, moeten er keuzes worden gemaakt; keuzes op kortere en langere termijn. Deze keuzes worden in het GMP+ gemaakt. Ik wil iedereen bedanken die tot nu toe meegedacht heeft over de oplossingsrichtingen en mogelijke keuzes, waardoor er een conceptvisie ligt, gereed voor Raadsbehandeling. Door deze visie hopen wij de Nieuwegeiner te verleiden tot functionele mobiliteit! Het uiteindelijke doel van het GMP+ is dan ook om op een veilige en comfortabele manier zo snel mogelijk van A naar B te bewegen met zo weinig mogelijk belasting voor het milieu!</i></p> <p><i>Hartelijk dank!</i></p> <p><i>Namens het college van Burgemeester en wethouders,<br/>Hans Reusch, wethouder Verkeer en Duurzame Ontwikkeling"</i></p> |

|    | <b>OORSPRONKELIJKE TEKSTPASSAGE</b>   | <b>AANLEIDING TOT WIJZIGINGSVOORSTEL</b>   | <b>VOORSTEL TOT AANPASSING GMP+</b>  |
|----|---|--|--|
| 3. | Pagina 4, 'Samenvatting':<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• "Samenvatting (voorlopige samenvatting, wordt aangepast na inspraak)" aanpassen naar "Samenvatting".</li> <li>• "Ons leefmilieu (...) gemeten en getoetst."</li> </ul>        | De invoeging van figuur 1 'Concentratie NO2 op verschillende meetpunten in Nieuwegein' t.g.v. zienswijze 2.    | Na de zin "Ons leefmilieu (...) gemeten en getoetst." de volgende zin toevoegen: "De luchtkwaliteit in Nieuwegein wordt langzaam maar zeker beter."  |
| 4. | H3, pagina 21, " 'Wist u dat...' Nieuwegein streeft naar het behalen van de titel 'Nieuwegein Fietsstad 2014' "   | Nieuwegein is helaas niet genomineerd voor deze titel van de Fietsersbond.                                     | Tekst aanpassen naar " 'Wist u dat...' Nieuwegein streeft naar het behalen van de titel 'Nieuwegein Fietsstad 2016' "  |
| 5. | H3, pagina 24, " 'Wist u dat...' Ook OV-fiets héél goedkoop is: <a href="http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/ontdekovfiets/ontdekovfiets/spelregels/kosten.html">http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/ontdekovfiets/ontdekovfiets/spelregels/kosten.html</a> " | In september 2013 zijn op parkeerterrein West een achttal OV-Fietskluizen geplaatst en in gebruik genomen.     | Tekst aanpassen naar " 'Wist u dat...' OV-Fiets ook beschikbaar is in Nieuwegein en héél goedkoop is: <a href="http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/ontdekovfiets/ontdekovfiets/spelregels/kosten.html">http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/ontdekovfiets/ontdekovfiets/spelregels/kosten.html</a> "  |
| 6. | Ontbrekende tekstpassage over laadpunten elektrische voertuigen in een blauwe parkeerzone.  | Het aantal aanvragen voor laadpunten begint gestaag op gang te komen, ook voor plekken in blauwe parkeerzones. | Pagina 45, na "Ontheffingen (...) verleend", de volgende zin toevoegen: "E-laadpunten maken geen deel uit van blauwe zones. Wanneer in een blauwe zone vraag is naar een E-laadpunt zal de gemeente hierin faciliteren en het parkeervak hierop aanpassen. Wanneer de vraag naar E-laadpunten in of bij blauwe zones toeneemt, wordt op basis van parkeerdruk bepaald of en zo ja, in welke mate dit mogelijk is." |
| 7. | Pagina 34, §4.3: "Dit kan gehaald worden door wachttijden voor het wegverkeer bij bruggen te beperken."   | Op kaart 6 staan 2 OV-knelpunten op kruispuntlocaties, en deze zin heeft betrekking op slecht één ervan.       | Vornoemde zin aanvullen met "en door een reconstructie van de kruispunten Galecopperlaan-Batauweg en Hollandhaven-Ambachtsweg-Weg van de Binnenvaart."   |
| 8. | Pagina 58, §6.6: "3. Gemeente Nieuwegein streeft naar realisatie van de regionale haven op Het Klooster."   | Het onderwerp bevindt zich nog in de onderzoeksfase.   | "3. Gemeente Nieuwegein onderzoekt de realisatie van de regionale haven op Het Klooster."  |