

ACTIES VAN DEELNEMERS HET WIEL

- **Check je naam en organisatie.** Wie tekenen nog meer mee?
- **Review de koptekst in.** Waar ben je het niet mee eens, wat mis je? Graag zo concreet mogelijk. Houd de structuur intact. Let op: de concrete voorstellen zitten alleen in het laatste deel.
 - “Het noordwesten lijkt een blinde vlek” is de reden dat we bij elkaar zitten en elkaar versterken. Moet niet veel uitgebreider dan nu, want dat verliest het aan kracht. Kijk even of het helder is en of je het ermee eens bent.
 - “Meer samenhang tussen de netwerken” benadrukt de structuur die als onderleggen onder de visie ligt, en is de technische onderbouwing dat het Wiel rond moet zijn, en agendeert een aantal blinde vlekken of knelpunten. Hier en daar van een voorstel voorzien. Dit hoeft niet compleet te zijn.
 - “De knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken” bespreekt de belangrijkste problemen / knelpunten die we zien per schil of wijk. Hier zal nog het een en ander ontbreken. Maar ook hier: houdt het scherp. Details weglaten en we hoeven ook niet compleet te zijn.
- **Voorstellen.** Dit is een plattegrond en lijst van voorstellen. Puntsgewijs en concreet. Geen introducties of visies hier, gewoon benoemen wat we in de concrete plannen willen zien. Korte termijn en langere termijn.
- **Columns / toelichtende artikelen.** Die hangen hier nog niet in, stuur die apart rond ajb.

GRAAG DE COMMENTAAR FUNCTIE GEBRUIKEN, en TRACK CHANGES / WIJZIGINGEN VOLGEN aan houden.

Een wiel is rond

Reactie van Burgerplatform en denktank 'Het Wiel' op het Mobiliteitsplan 2040

Utrecht groeit stevig, maar er is geen plaats voor extra automobilititeit en op dit moment ook nauwelijks voor fietsers. Daarom wordt ingezet op ontmoediging van autobezit, upgraden van het fiets- en OV-netwerk en stimuleren van voetverkeer.

Burgerplatform en denktank Het Wiel noemt het bemoedigend dat het gemeentebestuur nu voor het eerst niet meer uitgaat van autonome groei van het autoverkeer. We steunen de ambitie om een mobiliteitshift én een schaalsprong in het OV te realiseren. Meer lopen, meer fietsen, meer OV; en dat vraag ook om een stedelijke verdichtingsstrategie waar nabijheid een sleutelbegrip is.

Maar we hebben zorgen:

1. Noodwesten lijkt een blinde vlek: een wiel is rond

Het noordwesten lijkt een blinde vlek in de mobiliteitsvisie. Het wiel met spaken moet worden rond gemaakt, zodat actuele en urgente mobiliteitsproblemen worden opgelost. Zowel OV als auto.

2. Netwerken moeten elkaar versterken, niet beconcurreren in de ruimte

We maken ons zorgen dat de plannen voor de verschillende onvoldoende op elkaar aansluiten netwerken (voetganger, auto, fiets, lokaal OV en HOV) en elkaar nu al in de krappe ruimte beconcurreren, terwijl de stad nog sterk moet groeien. Het is evident dat er steviger keuzes en prioritering moet worden gemaakt.

3. Knelpunten worden van binnen naar buiten niet consequent aangepakt

Om de gepresenteerde visie en groei te realiseren is meer ambitie en meer lef nodig dan we nu terugzien in concrete projectvoorstellen voor bijvoorbeeld Westplein, Westelijke Stadsboulevard, de Noordelijke Randweg NRU. We maken ons daar grote zorgen over.

Deze drie punten lichten we punt voor punt toe en concretiseren we in een concreet voorstel en een aantal toelichtende artikelen. Die artikelen zijn samenvattingen van het denkwerk van de verschillende bewonersgroepen die elkaar opvallend sterk aanvullen.

We gaan graag in gesprek om samen de mobiliteitsvisie met ambitie en lef te realiseren.

Ondertekend door de gezamenlijke belangengroepen vereniging in Burgerplatform en denktank 'Het Wiel',

Ontwikkeldgroep Lombok Centraal (Guus Haest)

Platform West (Jurjen Lerou)

Ronduit Weg (Marcel Bayer)

Centrum (Ben Nijssen, Marianne Elsackers)

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd (Bouwe van den Ende, Gijsbert Croes)
Overvecht (Annette van den Bosch)
Zuilen (Karin Luidens, Lokke, Eric Nijst)
Verkeerswerkgroep Ondiep (??)

Arnoud Teljeur
Nico Holvast

1. Het noordwesten lijkt een blinde vlek

Noordwest, West en Overvecht (110.000 inwoners) herkent zich zeer in de geschetste problematiek, maar ziet **een blinde vlek voor het noordwesten** van Utrecht. De investering in mobiliteit op alle fronten blijft achter. [Mede doordat de ruimtelijke investeringen ook achterblijven.] Daardoor ontstaat een incompleet wiel en dus onevenwichtige voetganger-, auto-, fiets-, OV-systemen. Nota bene: het noordwesten betreft 50 procent van de stad binnen de ring.

Het noordwesten heeft **actuele, urgente mobiliteitsproblemen** die veelal in het verleden zijn ontstaan, bijvoorbeeld met het opheffen van de aansluiting op de A2. Er zijn complexe dossiers als de Westelijke Stadsboulevard (WSB), de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de herinrichting van het Westplein. Die moeten op korte termijn aangepakt worden om het wiel te laten functioneren.

Een wiel is rond. Kijken we naar de aansluiting voor autoverkeer, en naar de nieuwe plannen voor (hoogwaardig) OV, dan constateren we dat het wiel niet rond is. Het is gebroken en er missen spaken. Daardoor zijn verbeteringen in centrumgebied niet mogelijk (Zie verkeersstudie Noordwest), en kun je je ambities dus niet realiseren. Wetende dat met binnenstedelijke uitbreiding zal de druk alleen maar toenemen...

Als het wiel consequent niet wordt rondgemaakt in het noordwesten, dan blijven de problemen bestaan. Maar erger: Verdere stedelijke ontwikkeling is dan minder goed mogelijk, en dat heeft uiteindelijk negatieve consequenties voor de kwaliteit van bijvoorbeeld Overvecht en Zuilen met een risico af te glijden. Zie toelichting 1: Het gebroken Wiel in het noordwesten

2. Meer samenhang tussen de netwerken

We maken ons grote zorgen over de samenhang tussen de schillen (van binnen naar buiten), en verschillende systemen (auto, OV, fiets, voetganger) die over elkaar heen liggen.

- **Er lijkt onvoldoende ruimte om alle netwerken over elkaar heen te leggen.** In de plaatjes worden ze steeds losgetrokken, maar uiteindelijk gaat het over dezelfde ruimte. Met name de hoofdadere raken overvol met autoverkeer, hoogwaardig OV, fietsers en lokaal verkeer. Hoe kun je én de doorstroom verhogen, en veilige oversteekplaatsen over diezelfde weg realiseren? We vragen verdere detaillering om de haalbaarheid aan te tonen.

Voorbeeld. Hoe combineert het drukke autoverkeer met hoogwaardig OV dat over hetzelfde stuk asfalt van de WSB rijdt? Je zou willen dat de snelbus doorrijdt, zodat dat een aantrekkelijk alternatief wordt, maar gaan we dan busbanen aanleggen ten koste van lokaal groen of aan aantrekkelijk fietspad? Zie ook Toelichting 2: Overvecht

- Het **terugdringen van autoverkeer door compartimentering** de stad in en uit via de spaken van het wiel heeft onverminderd prioriteit om binnenstedelijke capaciteit vrij te maken voor de fiets en OV (1). We missen concrete voorstellen, want alleen de knip Catharijnesingel en Ledig Erf is onvoldoende om dit doel te bereiken.

Voorbeeld. We vinden dat de gemeente met betrekking tot de herinrichting van het Westplein (Zone A) op twee gedachten blijft hinken. Om bovengronds hogere kwaliteit en veilige overstek van voetgangers en fietsers te krijgen conform de uitgangspunten van Zone A is een maximum aantal van 6.000 – 8.000 motorvoertuigen per etmaal de grens, en géén ongelijkvloerse kruising. Die zou juist meer verkeer genereren. Zie ook Toelichting 3: Westplein

- We zien de **intentie om fietsverkeer andere routes te laten nemen**, maar er is vervolgens weinig concreetheid hoe het doorgaand fietsverkeer (op een natuurlijke wijze) geremd gaat worden om niet (meer) dwars door het oude centrum te fietsen. Deze ontwikkeling baart ons zorgen. Daarnaast hebben we zorgen met betrekking tot plekken waar snelfietsroutes aansluiten op routes voor langzaam fietsverkeer.
- **En: Kun je van één fietsnetwerk uitgaan**, gegeven het feit dat dit al lang geen homogene groep meer is? De snelheidsverschillen variëren tussen stapvoets en 25 km/h of meer. We maken ons grote zorgen over de veiligheid. We vragen verdere detaillering van de ontwerpprincipes van het fietsnetwerk, een analyse van de benodigde vrije ruimte en de impact op de andere netwerken.
- **Het voetgangersnetwerk komt onvoldoende in beeld.** Met name tussen de A-gebieden en rondom de OV knooppunten. Voldoende ruimte en veilige oversteken zijn randvoorwaardelijk om voetgangersverkeer te stimuleren. De huidige onveiligheid voor voetgangers aan centrumzijde van Utrecht CS laat de urgentie hiervan zien. Welke ontwerpprincipes hanteren we hier?

Voorbeeld. Het centrumgebied rond de Weerdsloop is een monumentaal stadsgezicht dat het verdient zich te ontwikkelen tot de Poort van Noord. Een voetgangersgebied pur sang dat een relatie heeft met de Oudenoord, Kaatstraat en Votulast as. Maar waar ook fietsers 'om de noord' worden ingepland. Hoe werken die netwerken samen? Zie ook Toelichting 3: Poort van Noord

De knelpunten op basis van het Wiel van binnen naar buiten aanpakken

Bovenstaande punten van zorg kunnen we concreter maken voor de verschillende delen van de stad. We denken dan van binnen naar buiten, zonder het totaalplaatje uit het oog te verliezen.

Het oude centrum

Het oude centrum van de stad (binnen de singel) moet een grote aantrekkingskracht houden voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Onze belangrijkste kanttekeningen bij het mobiliteitsplan:

1. Bereikbaarheid voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en andere alternatieven moet voldoende blijven.
2. De grote en vooral tijdens de spits problematische fietsstromen dwars door het historische stadscentrum moeten worden vermeden; mede door de toenemende complexiteit van fietsverkeer (e-fietsen, snelfietsen, bakfietsen). We hebben grote twijfels bij de haalbaarheid om fietsverkeer om het centrum te leiden. Die plannen moeten beter uitgewerkt worden. En wat is plan B?

Wijken in het nieuwe centrum (A-Zone)

De oudere 19^{de} eeuwse woonwijken (zoals Lombok, Pijlsweerd, Vogelenbuurt, Wittevrouwen ...), die als een ring om de historische binnenstad liggen, worden onderdeel van het centrumgebied en flinke delen zijn als Zone A aangemerkt. Dat biedt geweldige kansen voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Onze belangrijkste kanttekeningen bij het mobiliteitsplan:

1. De doorgaande verbindingen voor auto, OV en fiets zetten de principes van Zone A onder druk. Doorgaand autoverkeer moet verder teruggedrongen worden. Doorgaand fietsverkeer en (hoogwaardig) OV-assen moeten met neer zorg worden aangewezen, ingepast en uitgevoerd.
2. We missen concrete ideeën om bewoners van deze bestaande wijken te verleiden naar ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven en wellicht financiële prikkels?

Uitlegwijken/aanpalende stadscentra

Om de stad liggen stedelijke gebieden met eigen centra die middels OV verbonden zijn met elkaar en met de stad. In de vervoersmix kent de auto een groter aandeel dan in Zone A.

Onze belangrijkste kanttekeningen bij het mobiliteitsplan:

1. De aansluiting op (hoogwaardig) OV via de spaken, maar ook voor onderlinge bereikbaarheid van Overvecht, Zuilen en Oog in Al via het Wiel, is nu onvoldoende in de visie opgenomen. We vragen dat verder uit te werken.
2. Belangrijkste punten WSB
3. Belangrijkste punten Zuilen & Overvecht.

OV/Snelweg hubs

Naast werkgelegenheid in het centrum, is er hoogwaardige werkgelegenheid langs de snelwegring.

Snelweg hubs worden gekenmerkt door een combinatie van werken en wonen. Dit om het gebied ook buiten kantoortijden leefbaar te maken. De ontsluiting voor het autoverkeer én OV is hier optimaal omdat een goede automobilititeit werkenden aantrekt van ver buiten de regio. Met nieuwe OV-infrastructuur worden forensen zoveel mogelijk gestimuleerd om met het open vervoer te reizen en gegeven de capaciteitslimieten van Utrecht CS ook zo veel mogelijk buiten het Utrecht Centraal Station om.

Zo wil de gemeente twee nieuwe tramlijnen realiseren: vanaf Utrecht Centraal langs de Merwedekanaalzone naar Laaggraven - al dan niet met een aftakking naar P+R Papendorp (waar wonen en werken wordt gecombineerd). Bij Laaggraven sluit deze aan op de bestaande tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein; en aan nieuwe tramlijn van Laaggraven naar het nieuwe intercitystation Lunetten/Koningsweg, waar deze aansluit op de bestaande tramlijn naar het USP. Deze lijn wordt vanaf USP doorgetrokken naar Zeist.

De grootste uitdaging ligt volgens ons in het terugdringen van het stedelijke autoverkeer. Dit met name in combinatie met een ambitie om een substantieel deel van de werkgelegenheid voor de bewoners van de regio Utrecht binnen 15 minuten fiets, loop of OV-afstand van de woning te brengen. (het punt van een fors volumes forensen blijft, dat lost je hiermee niet op!; wat is de volume-verhouding tussen beide groepen cq soort oplossingen!?) Dit vraagt veel aandacht van de gemeente om burgers en ondernemers daarin mee te nemen. In de volgende paragrafen zullen we duiden waar we stappen missen dan wel spanning zien bij keuzes waarbij het ene wel wordt gedaan, maar het andere niet. Uiteindelijk is voor de bewoners, bezoekers en ondernemers belangrijk dat de totale puzzel past, omdat dit de gewenste kwaliteit van leven geeft die op een duurzame en daarmee lange termijn houdbaar is.

Voorstellen

Tenslotte gaan we in op de maatregelen voor de korte en lange termijn, zoals de gemeentepannen voorzien en waar wij het anders zien en net een stapje verder willen zetten. De ambitieuze plannen voor de stad van de toekomst met de noodzakelijke schaa sprong, moeten niet de korte termijnverbeteringen in het mobiliteitssysteem gaan overschaduw en.

Hierbij roepen we de gemeente dan ook op prioriteit te geven aan stappen met betrekking tot het realiseren van de beoogde kwaliteitsslag aan de westkant van de stad.

Voorstellen korte termijn

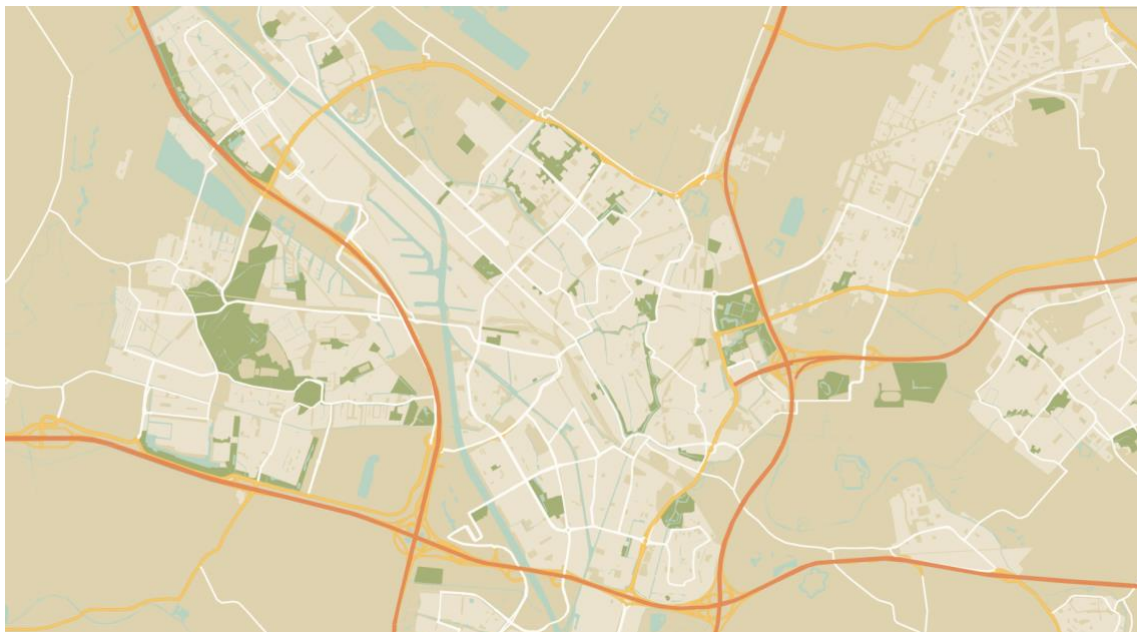
Aanpassingen in bestaande voortellen en ontwerpen die ons inziens daardoor bijdragen aan realisering van de mobiliteitsvisie 2040. Met lef en ambitie.

Zie ook tabel 1 en de plattegrond.

1. Inrichten van de kop van de Amsterdamsestraatweg en Oudenoord conform principes van Zone A. Knip paardenveld zetten om doorgaand autoverkeer te weren. Fietsstraten inrichten en vergroenen.

2. Inpassen van een fietsroute om de noord. Conform ontwerpprincipes Zone A zou het doorgaand fietsverkeer niet over de Herenweg, maar over de Weerdsingel WZ moeten worden geleid.
3. Verkennen van een integraal ontwerp voor de Poort van Noord waarbij het gebied binnen de singel en de omgeving Weerdsdijk als één gebied worden ontwikkeld.
4. Verlagen van doelstelling op Westplein naar 6.000-8.000 autobewegingen per etmaal met een gelijkvloerse kruising voor fietsers. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door de knip Paardenveld.
5. (etc aanvullen met onderstaand)

*Plattegrond: Knelpunten en concrete voorstellen. Met nummers verwijzen naar de tekst. **Gijs maakt dit in de finale versie. Wellicht meerdere kaarten nodig.***



TEKST HIERONDER OMVORMEN TOT BOVENSTAAND FORMAT.

1. Ruimte maken voor de fiets en de voetganger .. en het OV dus... Doorpakken om het doorgaan autoverkeer door het centrum tot nul terug te brengen. Doorpakken om doorgaand ov/fietsverkeer door het historische stadscentrum zoveel mogelijk terug te brengen. Te denken valt bv aan een snelle west-oost hoofdfietsroute via Hooggelegen, de Weg der Verenigde Naties, Merwedekanaal, Croeselaan, Station Vaartse Rijn, Gansstraat, Rubenslaan, Galgenwaard, Science Park. Combineren van buslijnen door de inrichting van een OV-plein aan de oostkant van de stad, meer snelbussen om het centrum heen en op termijn wellicht een tram door het oude stadshart ter vervanging van alle bussen op het traject west-oost.

2. Stimuleren Urban Living in het historische stadscentrum en de woonwijken in de schil daar omheen. Dat betekent aantrekkelijke gemengde woon-werkgebieden, met vitale stedelijke voorzieningen, waaronder groen, op loop- en fietsafstand. In de regel hoort daar autobezit voor de deur op termijn niet meer bij. In het stadscentrum en de wijken daaraan grenzend is nog minimaal parkeermogelijkheid bij de woning. Buiten de fiets en aanverwant individueel transport is er op de P+R locaties ook deelmobiliteit beschikbaar voor mensen die toch van een auto gebruik willen maken.

3. Veilig en aantrekkelijker maken woongebieden in de voor- en naoorlogse stadswijken. Autobezit is daar nog wel mogelijk, maar wordt door consequent ruimtelijk en mobiliteitsbeleid ontmoedigd. Denk aan werkgebieden op maximaal 15 minuten fietsen, aanpassen weginrichting en overal 30km/u met uitzondering van wijkverbindingswegen. Voorkeursinrichting voor wijkverbindingswegen is 2x1 in combinatie met verkeersmanagement t.b.v een balans tussen doorstroming en het realiseren van gedrag met betrekking tot het nemen van de gewenste route (lees om de stad). ...GH knips / afslagbeperkingen + extra ontsluiting NW – A2 ...

Plus dus de punten uit de bijlage invoegen...>

- meer binnenstedelijk kleinschalig openbaar vervoer; regionale bussen minder door de stad, maar via enkele spaken 'buitenom' en/of zonder stops in de stad (eventueel lichte versie tram op stadsas - USP maar liever niet; geen metro)

JL: Ik begrijp de behoefte om te komen tot minder busvervoer op de stadsas. Deze buslijnen komen ook deels voort uit behoefte (vanuit de regio) om in het centrum te willen zijn. Als je bijna alle routes naar het centrum afsluit of afremt dan blijft alleen een route via Utrecht CS over. Ik heb mijn twijfels of een dergelijk verzoek voldoende draagvlak heeft bij alle belanghebbenden. Ik ben hier dan ook niet voor!

- betere aansluiting provinciale snelfietsroutes - stedelijke fietsroutes > meer spreiden en differentiëren richting CS + om het centrum heen; *bijvoorbeeld: de fiets-A2 Woerden via Leidseweg-centrum / CS ontlasten door alternatieve routes, oa ML King-Graadt v Roggenweg-Croeselaan/Jaarbeurs/CS e.v; ook (m) eerdere afslagen Leidseweg > Graadt v Roggen/Croeselaan/CS; (geen route Zuilen-Daalsetunnel Westplein - CS; en geen ongelijkvloerse kruising). Toegankelijke fietsroutes is de kern van het maken van een fietsstad. Wij zijn ook een voorstander zijn van communicatiecampagne om te wijzen op gedrag, Tevens moet de overgang van een fietssnelweg naar het stedelijk netwerk duidelijker kunnen worden aangegeven en waar nodig dus ook beter met passende infrastructuur gefaciliteerd worden*

- minder doorgaande auto's door Noordwest en langs het centrum, dat is: op Westplein eo, AMS eo, Weerdsingel, Votulast en ook de WSB > knips maken Paardenveld, AMS, Weerdsingel, (suggesties doen voor hoe dat zou kunnen ...?!) Cartesiusweg (oneens JL) > biedt mogelijkheden voor echt betere, aantrekkelijke herinrichting van Westplein eo, WSB en AMS eo

- de NRU op tenminste drie plekken / verkeerspleinen gaan verdiepen

- steviger inzetten op gedrag: spreiden spits van auto én fiets = spreiden van leer-, werk- en winkeltijden; meer thuiswerken & leren + het door werkgevers, onderwijs en gemeente doel (groep) gericht stimuleren en 'belonen' van gebruik fiets en OV (arbeidsvoorwaarden, harde afspraken)

- parkeren auto in Binnenstad van de straat naar P op afstand; garages delen met fietsers + voor hen meer (in pandige) parkeerplekken maken; voetganger en fietser (JL vervangen door bewoners > GH beter nog: beide: bewoners én fietsers meer ruimte bieden, met voor beide eigen prioriteit-zones / straten

- in centrumgebieden (A-zones) en stadswijken per nú 30 km invoeren; dit met (kleine) fysieke aanpassingen + informatie & handhaving stevig ondersteunen

- gaan experimenteren met waterbussen op de singel; en op het traject P + R Westraven-Merwedekanaal-Jaarbeurs-centrum + ook met goederenvervoer (JL oneens: voegt te weinig toe en gaat te kosten van sport/recreatie op het Merwede kanaal).

- optimaliseren en alternatieven ontwikkelen voor het gebruik P + R Westraven
- idem voor collectieve, efficiëntere bezorgdiensten en het goederenvervoer

Voorstellen lange termijn (ook uit schema bijlage 'ingeplakt')

- betere balans / mengen wonen & werken: Lage Weide, USP, Papendorp, Laagraven > zet verdergaande stappen + nu ook Rijnenburg ontwikkelen voor wonen (en werken), inclusief een aftakking van de tramlijn daarheen + ... wat past uit overzicht van Jurjen meepikken?
- meer aandacht voor een passende = betere aansluiting van de diverse provinciale snelfietsroutes op het stedelijk fietsnetwerk + actief reguleren en voorlichting geven over de beste passende / gewenste route-keuzes door fietsers (zie ook bij gedrag in de kolom hiernaast)
- een extra auto-ontsluiting Noordwest naar A2 via Lage Weide aanleggen = 'de ontbrekende spaak'; dit biedt tevens mogelijkheden voor een doorontwikkeling van Lage Weide tot een hoogwaardig gebied met veel meer gemengde functies (ook wonen, mogelijk P + R); het maakt bovendien een betere afwikkeling van mn het autoverkeer - maar ook van de fiets - in Zuilen, Ondiep en Overvecht mogelijk
- geen verbreding van de A27 maar juist meer & beter OV, passender fietsnetwerken (& parkeren) en enkele heel specifieke verbeteringen van het wegennet (oa NRU, extra ontsluiting NW-A2), die verbreding van de A27 overbodig maken; de middelen daarin investeren ipv van in die verbreding

4. Gebruik maken van de stedelijke groei om de schaa sprong in het OV zo snel mogelijk te realiseren, en daarbij de OV-ring rond de stad compleet te maken (past ook mooi bij de plannen voor een Ringpark). Dus niet alleen de tramlijn LRC-Laaggraven-Lunetten-Science Park-De Bilt-Zeist. Deze doortrekken door Rijnenburg naar IJsselstein en op termijn ook de andere kant op via Lage Weide-langs de Noordelijke Randweg naar De Bilt/Bilthoven. ... GH suggestie Annet tramlijn Overvecht..??.. Nieuwe kansen te over voor woon-werkgebieden aan die lijn (aanvulling dus van de OV-hubs).

Maak ook gebruik van de inricht van het nieuwe station Lunetten/Koningsweg om een spoorlijn aan te leggen langs de A27 ipv de uitbreiding van de met nieuwe stroken snelweg. Bij voorkeur als start van een treinverbinding Hilversum - Utrecht Lunetten/Koningsweg – Vianen – Gorinchem - Breda. Een verbreding van de snelweg is ons inziens niet nodig en er zijn genoeg alternatieven om de huidige problematiek op te lossen.

5. De schaa sprong in de mobiliteit veel meer in stadsregionaal verband zien. Als Utrecht de ambitie heeft om een metropool te worden, moet worden afgestapt van het denken in puur gemeentelijke belangen. Dat betekent dat er een OV-netwerk wordt gebouwd dat de stad en regio optimaal verbindt met onder meer een gesloten OV-Ring en spaken naar alle bevolkingsconcentraties van betekenis in de regio. De fysieke uitleg van zo'n OV-netwerk dient gepaard te gaan met een mentale 'schaalsprong'. OV is niet de laatste optie om je te verplaatsen, maar de eerste als het gaat om afstanden van meer dan 15 minuten. ...en hoe gaan we dat bevorderen / beïnvloeden?