

Reactienota

Cremerstraat-ontwerp voor fietsstraat en parkstrook

Juni 2015
Projectteam Fietsstraat en
parkstrook Cremerstraat

Gemeente Utrecht
Projectmanagementbureau

Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Toelichting op deze reactienota

De gemeente Utrecht wil dat de Cremerstraat in Utrecht West gebruikt kan worden als 'doorfietsroute'. Er is een ontwerp gemaakt dat laat zien hoe de Cremerstraat wordt ingericht als fietsstraat. In dat ontwerp is ook de toekomstige inrichting van de parkstrook langs het spoor meegenomen. Deze parkstrook zal na de spoorverbreding door ProRail en de aanleg van nieuwe kabels en leidingen door Eneco en Stedin opnieuw worden ingericht.

Het ontwerp heeft van 16 januari t/m 25 februari 2015 zowel digitaal als in papieren versie ter inzage gelegen. Op 27 januari heeft een informatieavond over het onderwerp plaatsgevonden. Daarna konden bewoners en andere belanghebbenden schriftelijk reageren op het ontwerp. In totaal heeft de gemeente zestien reacties ontvangen. Dat waren reacties van individuele bewoners, bewonersgroepen of van een belangenorganisatie. In totaal gaat het om 84 personen en één organisatie.

In deze reactienota reageert de gemeente op de opmerkingen, suggesties en wensen. De keuzes worden nog eens nader gemotiveerd of er wordt aangegeven of een opmerking heeft geleid tot het aanpassen van het ontwerp. De opmerkingen zijn gerubriceerd naar thema. Alle insprekers hebben een nummer gekregen, zodat ze hun reacties en het antwoord van de gemeente daarop gemakkelijk in het schema kunnen terugvinden.

Inspraakreacties op ontwerp fietsstraat en parkstrook

Nr.	Reactie	Antwoord
Algemeen		
1	Mooie plannen!	Hartelijk dank voor het compliment.
4	Ik zie minder het belang van een fietsstraat, maar het ontwerp ziet er mooi uit en kan zeker voor het Cremerplein een verbetering betekenen.	De gemeente streeft ernaar om het beeld van de straat groener te maken, onder ander door het Cremerplein te vergroten.
5	Ik vind het ontwerp geen echte verandering/verbetering van de huidige situatie.	Jammer dat u het voorstel geen verbetering vindt.
7	Het ontwerp en het straatbeeld zien er mooi uit.	Dank voor het compliment.
8	Op de plekken van de fietsenrekken na is het een mooi ontwerp.	Verschillende bewoners hebben gereageerd op de voorstellen voor het stallen van fietsen. Deze reacties zijn voor ons aanleiding om bij de uitwerking van het ontwerp nog eens goed naar de locaties van de fietsenrekken te kijken.

13	We zijn erg blij dat de weg wordt opgeknapt! De huidige knelpunten worden allemaal aangepakt: - De drie boompjes die de weg zo gevaarlijk versmallen in het westelijke deel; - De rare “knip” met z’n lastige bochten; - Het Cremerplein, waar verbazingwekkend hard wordt gereden; - Het smalle stuk, waar je een tegemoetkomende auto niet kunt passeren; - Het abominabel slechte wegdek; - De rare bochten om naar de Daalsetunnel te fietsen.	Wij constateren dat u het ontwerp op veel punten positief beoordeelt.
14	De werkzaamheden van Eneco, Nuon en Stedin voor o.a. stadsverwarming en data zo op elkaar afstemmen dat de straat of het park maar 1 x open hoeft en er zoveel mogelijk bomen behouden blijven.	Het is inderdaad niet wenselijk dat de straat of het park vaker open ligt dan nodig is. Daarom stemmen gemeente, nutsbedrijven en ProRail de uitvoering van hun plannen voor kabels en leidingen goed op elkaar af. Er wordt een integrale uitvoeringsplanning gemaakt.

83, 84, 85	In het bestemmingsplan is de groenstrook aangewezen als een ecologische zone en groen is weinig aanwezig in de wijk dus kostbaar. De Cremerstraat is een erftoegangsweg met bestemmingsverkeer en niet aangewezen als een doorgaande -fiets- route. Ook mag er niets aan de infrastructuur gewijzigd worden. Een fietsstraat van rood asfalt komt niet overeen met de authenticiteit van de wijk. Dit doet veel af aan het woonplezier. Voor het aanleggen van een doorgaande fietsroute zal het bestemmingsplan op meerdere punten aangepast moeten worden.	Als gevolg van de komst van Leidsche Rijn zijn er veel fietsers die tussen Leidsche Rijn en de Binnenstad pendelen. Een deel van die fietsers gebruikt de Cremerstraat. Omdat wij meer veilige en rustige fietsroutes in de stad aan het bestaande netwerk willen toevoegen, wordt de Cremerstraat ingericht als fietsstraat. Zo ontstaat er een alternatief voor de drukke Vleutenseweg. Dit vergroot de keuzemogelijkheden voor de fietser. Recente fietsstraten, zoals de Troelstralaan, Zandweg en Vaalserberg / Oeral / Hondsrug zijn op een vergelijkbare manier ingericht als de Cremerstraat straks ingericht zal worden. Wij vinden dat deze inrichting past goed bij dit type straten. Dat geldt ook voor de Cremerstraat. Een weg staat in het bestemmingsplan aangeduid als 'verkeersdoeleinden'. Hoe een weg ingericht is staat daar los van. Het bestemmingsplan hoeft hiervoor niet te worden aangepast. De Cremerstraat wordt in het oostelijke deel verbreed en daarnaast worden de parkeerplaatsen anders verdeeld. Hiervoor is beperkte ruimte nodig in de groenstrook (met bestemming 'groen'). Hiervoor moet inderdaad het bestemmingsplan worden gewijzigd. De gemeente zal hiervoor de procedure van een omgevingsvergunning "Afwijken bestemmingsplan" voeren. Ook de gemeente vindt het groen belangrijk. Het verlies aan groen wordt in het ontwerp volledig gecompenseerd door bij het Cremerplein en achter de Van Asch van Wijck school parkeerplaatsen op te heffen en een groene bestemming te geven.
------------	---	---

83, 84, 85	De doelstelling van Utrecht om fietsstad van Nederland of de wereld te worden komt er eigenlijk op neer om de beste te worden in iets waar we al de beste in zijn. Nederlanders fietsen van oudsher door weer en wind over alle vormen van wegdek, nemen risico's bij het overwinnen van obstakels op de kortste weg en vinden fietsen vooral doodnormaal. We staan al decennia lang bekend om onze fietsende cultuur en de veiligheid voor fietsers dankzij fietspaden gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Volgens CNN is de doelstelling om fietsstad van de wereld te worden in 2014 al bereikt zonder dat er extra comfortabel rood asfalt is gelegd op een verfijnd fietsroutenetwerk. Er is bovendien maar één organisatie in Nederland die fietsstadverkiezingen houdt: de . Een organisatie met slechts 33.000 leden (0.2% bevolking). Het als gemeente actief willen meedoen aan de doelstelling van "fietsstad van Nederland of de wereld worden" is een kostbare vorm van City Marketing aangezien we het al zijn; afgezien daarvan is het rendement verder ook discutabel.	In steden als Leiden, Zwolle en Groningen wordt meer dan 30 procent meer gefietst dan in Utrecht. Met name op de ritten van en naar de regio en naar Leidsche Rijn blijft het fietsgebruik in Utrecht achter op deze steden. De gemeente wil dat het fietsgebruik toeneemt, omdat fietsen gezond is en bijdraagt aan de bereikbaar houden van de stad. Utrecht ambieert om minimaal op het niveau van deze steden te komen. Daarbij wil Utrecht voor de fietser een kwaliteit bieden, die in veel gevallen voor automobilisten en openbaar vervoer reizigers heel gewoon is. Het streven om de beste fietsstad van de wereld te worden, is een hulpmiddel om die gewenste kwaliteit te bereiken.
Fietsstraat		

12, 83, 84, 85	Wij vragen de gemeente af te zien van het aanpassen van de Cremerstraat tot fietsstraat/doorfietsroute. Argumenten: – de bewoners hebben hierom niet gevraagd. – de hoofdfietsroute Vleutenseweg heeft voldoende capaciteit. – het laatste stukje fietspad door het verdomhoekje vraagt om ongelukken. – door de inrichting tot doorfietsroute zal er harder gereden worden in de Cremerstraat, zowel door (brom)fietsers als scooters als auto's. Dit leidt tot onveilige situaties voor kwetsbare fietsers, aanwonenden en overstekende kinderen. – de Cremerstraat zoals die nu is geeft een levendige beleving die beter bij een oudere stadswijk past dan een fietssnelweg. – de aanleg van de fietsstraat gaat ten koste van bomen en leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.	Als gevolg van de komst van Leidsche Rijn zijn er veel fietsers die tussen Leidsche Rijn en de Binnenstad pendelen. Een deel van die fietsers gebruikt de Cremerstraat. Omdat wij meer veilige en rustige fietsroutes in de stad aan het bestaande netwerk willen toevoegen, wordt de Cremerstraat ingericht als fietsstraat. Zo ontstaat er een alternatief voor de drukke Vleutenseweg. Doorfietsroutes horen bij de stedelijke hoofdinfrastructuur. Deze leggen wij niet alleen aan voor de directe omwonenden, maar voor alle fietsers in Utrecht en de regio. Het belang van de direct omwonenden staat dan ook niet altijd voorop. De Cremerstraat is nu geen doorgaande straat voor auto's. Daardoor is het een rustige straat, met weinig auto's. Het eenrichtingsverkeer en de 'knip' blijven, zodat het onaantrekkelijk blijft voor sluipverkeer. De auto's die wel door de straat rijden worden door de inrichting gedwongen om hun vaart te minderen. De rijbaan is smal en op cruciale plekken komen drempels. Duidelijke oversteekplaatsen zorgen ervoor dat voetgangers veilig kunnen oversteken naar de parkstrook. Het is inderdaad denkbaar dat er meer scooters of bromfietsers voor de Cremerstraat gaan kiezen. Zij dienen zich gewoon aan de snelheidsregels te houden. Recente fietsstraten, zoals de Troelstralaan, Zandweg en Vaalserberg / Oeral / Hondsrug zijn op een vergelijkbare manier ingericht als de Cremerstraat straks ingericht zal worden. Deze inrichting past goed bij dit type straten. Dat geldt ook voor de Cremerstraat. Een fietsstraat is overigens geen fietssnelweg. Onderdeel van het plan is een goede aansluiting op het fietspad Daalsetunnel. De huidige situatie daar zal sterk verbeterd worden. Meer fietsgebruik is juist goed voor de luchtkwaliteit. Dat scheelt immers (korte) autoritten.
----------------	--	---

13	Het profiel zal niet overal de gewenste breedte halen. Voor het smalle deel van de Cremerstraat is dat begrijpelijk, de ruimte is beperkt. Er wordt echter wel aan beide zijden van de weg geparkeerd, dat is veel hinderlijker dan aan een zijde parkeren. Fietzers houden een schuwafstand aan van geparkeerde auto's omdat de portieren wel eens onverwacht opengaan. Daardoor vallen jaarlijks vele ernstig gewonden en er zijn fietsers aan overleden (pagina 25 en 27). Er is 3,85 m beschikbaar (35 cm te weinig), dat betekent dat fietsers tegen de geparkeerde auto worden gedrukt of te krap worden gepasseerd.	De rijbaan van de Cremerstraat is tussen het Cremerplein en de van Lennepdwardsstraat in de huidige situatie ongeveer 3 meter breed. In het ontwerp wordt een rijbaan van 3.50 meter voorgesteld en aan weerszijden een rabatstrook van 0.20 meter. De nieuwe rijbaan wordt daarmee 3.90 meter breed. Er is gezocht naar een optimum, waarbij zo min mogelijk groen wordt aangetast. In de Cremerstraat zijn weinig parkeerbewegingen en het autoverkeer is beperkt. Er wordt voornamelijk geparkeerd door bewoners. In de hele buurt geldt betaald parkeren. Er zijn geen winkels of andere voorzieningen in de buurt die parkeerders aantrekken. Vanwege het geringe aantal dagelijkse parkeerbewegingen, denken wij dat het risico op botsingen tussen fietsers en openslaande portieren zeer klein is. Een rijbaan van 3.90 op het smalste deel vinden wij daarom in dit geval aanvaardbaar.
13	Er moet meer ruimte komen op plekken waar aan beide zijden van de weg wordt geparkeerd. Dat kan door de schrikstrook aan de zijde van de parkstrook 35 cm breder te maken. Het extra ruimtebeslag is dan minimaal, alleen op de plekken waar het het hardst nodig is.	De schrik- of rabatstrook is in het ontwerp minimaal 20 en maximaal 30 cm breed. Uw voorstel zou betekenen dat aan de parkzijde de rabatstrook aan de parkzijde 55 cm of 65 cm breed wordt. Dat zou meer verharding van het groen betekenen. Bovendien achten we het risico op botsingen met uitslaande portieken klein. Bij het ontwerpen van het profiel van de fietsstraat is gezocht naar een optimum, waarbij zowel met het belang van groen, als ook met het belang van verkeersveiligheid rekening is gehouden.
13	Bij langsparkeren is het beter als er een onderbroken rij parkeerplaatsen is. De uitstekende stoepen of stukjes groen steken vaak net voorbij de geparkeerde auto de weg op. Op pagina 35 kan de fietser, als hij iets te ver uitwijkt voor een tegenligger, makkelijk vallen over de stoepranden. Dus: houd parkeren zoveel mogelijk aan één zijde van de weg en zorg dat er geen "dingen" uitsteken tot vlak bij de weg.	In het ontwerp van de fietsstraat is het verlies aan groen, dat het gevolg is van de gewenste verbreding, gecompenseerd door op andere plekken groen toe te voegen. Ook de groenvakken waarnaar wordt verwezen, zijn toegevoegd om het straatbeeld groener te maken. Het verkleinen van deze uitstekende vakken vinden we daarom niet gewenst. Dit deel van de Cremerstraat is eenrichtingsverkeer en doodlopend. Van tegenliggend autoverkeer is alleen sprake wanneer een auto een parkeerplaats uitrijdt. Een extra strook zorgt ervoor dat de automobilist kan stoppen voor voorbij rijdende fietsers. Het is daarom niet waarschijnlijk dat een fietser moet uitwijken voor een tegenligger (auto) en daardoor ten val komt.

13	De strookjes van klinkers worden wel heel erg smal. Heeft het nog zin om zo'n smalle strook aan te leggen? De klinkerstrook moet overfietsbaar zijn, behoorlijk vlak, niet glad. Zorg dat de strook weinig onderhoud nodig heeft. Bestraat de klinkers overdwars in plaats van in de lengterichting. Leg de klinkerstroken bij de parkeervakken in specie. Dat de klinkerstrookjes effect hebben op de bomengroei (pagina 43) is een fabeltje.	De rabatstrook van klinkers moet inderdaad overfietsbaar, vlak en onderhoudsvriendelijk zijn. In het Definitief Ontwerp wordt een gedetailleerd en technisch ontwerp gemaakt van de rabatstrook. De suggesties zullen daarbij worden meegenomen. Het argument dat een rabatstrook van klinkers gunstig is voor de bomengroei is bij nader inzien niet sterk (pagina 43). Deze zin is verwijderd uit het rapport.
13	Drempels in fietsroutes moeten terughoudend worden toegepast. Er moeten er zo min mogelijk van komen in de Cremerstraat, maar de snelheid moet wel voldoende laag blijven. Plateaukruisingen suggereren gelijkwaardigheid van de kruisende wegen. De Cremerstraat heeft voorrang, daarom zijn plateaukruisingen ongewenst. Om met een plateau dezelfde snelheidsremmende werking te hebben als een drempel, moet bovendien het plateau steiler zijn. Daarmee zijn ze minder comfortabel voor fietsers. Vanzelfsprekend moeten drempels in asfalt worden uitgevoerd.	Er is hier gekozen voor drempels en plateaus, uitgevoerd in klinkers, met name vanwege het visuele aspect (niet te veel asfalt), met daarbij ook de accentuerende werking. De definitieve materiaalkeuze (klinkers of asfalt) zal in de volgende fase (Definitief Ontwerp) gemaakt worden. Van een plateau gaat een attentieverhogende waarde uit. Een plateau accentueert duidelijker dat er sprake is een 'bijzonder punt' dan een voorrangsregeling alleen. Bestuurders uit zowel de zijstraten als op de Cremerstraat moet hier opletten; de conflictsnelheid komt lager te liggen. Een plateau past ook beter binnen de 30 km/h-structuur van de wijk. Uitritconstructies bijvoorbeeld dienen voornamelijk om de overgang naar 50km/h-wegen te accentueren, terwijl van alleen voorrangstekens een minder snelheidsremmend effect uit gaat. De plateaus zullen worden ondersteund met een voorrangsregeling op de Cremerstraat.

13	Bij de wegversmalling moet de breedte van 1,6 meter worden gehouden, conform de paaltjesrichtlijn van het Fietsberaad. Maak het weggedeelte dat officieel fietspad is zo lang mogelijk. Dat biedt op termijn de mogelijkheid om er een onverplicht fietspad van te maken, zodat scooters via de Vleutenseweg worden geleid.	De wegversmalling ter hoogte van de Justus van Maurikstraat heeft in dit ontwerp inderdaad een breedte van 2 x 1,7 meter. Het belangrijkste argument hiervoor is dat de rijbaan dan niet hoeft te worden versmald. Het document waarnaar de u verwijst ("Keuzeschema sanering paaltjes op fietspaden") wordt door de gemeente Utrecht gebruikt bij het ontwerpen van locaties met paaltjes. In het Definitief Ontwerp (DO) zal de wegversmalling gedetailleerder ontworpen worden, conform de richtlijnen uit deze publicatie van het Fietsberaad. Over de meeste fietspaden mogen ook scooters rijden. De gemeente is vooralsnog niet van plan om de status van de genoemde wegversmalling dusdanig te veranderen dat scooters niet zijn toegestaan.
14	Wij zijn blij dat het ontwerp streeft naar een schone, veilige en groene doorgaande fietsroute richting station en Daalsetunnel.	Er wordt inderdaad een ontwerp gemaakt voor een nieuw fietspad tussen Daalsetunnel en de Cremerstraat.
14	Zorg voor een goede, veilige en comfortabele aansluiting van de fietsstraat op de Daalsetunnel. Dit is essentieel voor nut en gebruiksgemak van de hele fietsstraat.	Wij zijn het eens met deze opvatting. Daarom zullen we de fietsverbinding tussen Daalsetunnel en Cremerstraat herstellen.

83, 84, 85	De Cremerstraat is geen goede keuze als doorfietsroute. Argumenten: – de achtertuinen van de aanwonenden in het verdomhoekje komen direct uit op het fietspad, wat een zeer onveilige en dus onwenselijke situatie oplevert. – sinds de bouw van het relaishuis van ProRail is de route via de Cremerstraat langer geworden dan de hoofdfietsroute over de Vleutenseweg. Er is dus geen sprake meer van tijdswinst. Het argument dat de Cremerstraat geen stoplichten heeft en dus sneller zou zijn is te weinig steekhoudend. De ervaring leert dat fietsers stelselmatig door rood rijden. Bovendien is de Vleutenseweg zo ingericht en geoptimaliseerd dat het oponthoud voor fietsers minimaal is en comfort en snelheid optimaal. – een fietsstraat heeft geen juridische status en is daarom slechts een zeer luxe ingerichte 30km/u zone welke dankzij de inrichting en het ontbreken van toezicht op handhaving van de verkeersregels een verhoogd risico geeft op ongevallen. Er komen 7 zijstraten uit op de Cremerstraat en verkeer van rechts heeft nu eenmaal voorrang ongeacht het feit dat de inrichting en borden weggebruikers anders doet geloven. De huidige inrichting van de Cremerstraat als 30km/u zone vol snelheidsbeperkende maatregelen voldoet nu zeer goed voor de verkeersveiligheid, zolang niet aangetoond kan worden dat fietsstraten dankzij hun inrichting werkelijk veiliger zijn. – Met het reduceren van de huidige 20 dwingende snelheidsbeperkende maatregelen tot 7 plateaus waarbij het geheel vrijblijvend is om de snelheid aan te passen wordt de Cremerstraat effectief gewijzigd in een uitnodigende racebaan voor alle weggebruikers. De aantrekkende werking van herkenbaar rood asfalt in combinatie met bewegwijzering, routeplanners en apps naast de toename in pakketdiensten a.g.v. internet aankopen zal de verkeersdruk doen toenemen. Of er dan nog sprake is van een toegenomen veilige situatie voor fietsers is zeer discutabel. Bovendien is een deel van de straat doodlopend en zijn er geen goede keermogelijkheden opgenomen in het plan. Met het toenemende aantal fietsers een extra gevaarlijke situatie.	Een onderdeel van het plan is een goede aansluiting op het fietspad Daalsetunnel. Er zal daarom een nieuwe fietspad worden aangelegd, die inderdaad achter de achtertuinen van de woningen aan de Goeverneurstraat (het zogenaamde “Verdomhoekje”) komt te liggen. Tussen de schuur en het nieuw fietspad komt een trottoir, zodat bewoners niet meteen op het fietsstraat staan. Tijdwinst is geen doel voor de aanleg van deze fietsstraat. Meer routekeuze, het aanbieden van meer veilige en rustige fietsroutes en het bieden van meer kwaliteit op het fietsnetwerk zijn argumenten om de Cremerstraat in te richten als fietsstraat. Een fietsstraat is inderdaad een weg voor gemengd verkeer, die op een fietsvriendelijke manier is ingericht. De meeste straten in verblijfsgebieden zien er uit als ‘autostraten waar ook fietsers mogen rijden’. Maar als het gaat om drukke fietsroutes waar maar weinig auto’s rijden, dan ligt het meer voor de hand om die straten in te richten als ‘fietsstraten waar ook auto’s mogen rijden’.
------------	--	--

(Fiets)parkeren		
2	In het ontwerp zijn voor de uitgang van de brandgang tussen de huisnummers 182/184 en 186/188 parkeervakken gesitueerd. Dit maakt de brandgang verminderd bereikbaar voor fietsen, brommers en scooters en zal ertoe leiden dat er meer over het trottoir gereden wordt. Dit komt niet ten goede aan de veiligheid. Ik verzoek u de brandgang tussen de huisnummers 184 en 186 in ieder geval goed bereikbaar te houden en ook te kijken naar de bereikbaarheid van brandgangen op andere locaties in de Cremerstraat. Is de volgende oplossing mogelijk: het verschuiven van parkeerplaatsen zodat er vijf aaneengesloten zitten tussen 166 en 184 en de verkeersdrempel en trottoirverbreding voor nummer 176 te verplaatsen naar de brandgang?	Dit is een terechte observatie. In de meer gedetailleerde uitwerking van het Definitief Ontwerp (DO) wordt geprobeerd om de parkeerplaatsen te verschuiven, zodat de brandgang vanaf de straat goed bereikbaar is voor fietsen, scooters en brommers.
3	Het is niet waar dat de parkeerplaatsen achter de Asch van Wijckschool vaak niet gebruikt worden. Bij bijeenkomsten in het cultureel centrum staat het er behoorlijk vol en kunnen bewoners van de Cremerstraat hun auto moeilijk kwijt. Ook op het Cremerplein is sprake van parkeerdruk als het MCI in gebruik is. En is er rekening mee gehouden dat er, bij verkoop van woningen, de kans bestaat dat nieuwe bewoners twee auto's hebben i.p.v. een of geen?	Zowel uit parkeertellingen als uit meerdere verzoeken van bewoners blijkt dat deze parkeerplaatsen in de meeste gevallen minimaal bezet zijn. Ook is een veelgehoorde klacht dat hier vaak hangjongeren zijn vanwege de beperkte sociale controle ter plaatse. Daarom wordt een deel van de parkeerplaatsen verwijderd. Het MCI heeft begin 2015 de huur van het gebouw opgezegd. Dat betekent dat er geen kerkdiensten meer worden gehouden. De parkeernormen van de gemeente houden geen rekening met twee auto's per woning.
3	Blijft het haaksparkeren aan de parkzijde ter hoogte van huisnummer 358 gehandhaafd en komen er op die plek geen langsparkerplaatsen?	Nee, hier komen langsparkerplaatsen. Alleen op het deel tussen de Justus van Maurikstraat en het Cremerplein worden de haaksparkerplaatsen gehandhaafd.
12	Wij willen de schuine parkeerplekken tegenover ons huis behouden, geen langsparkeren. Bij langsparkeren is er minder zicht op het park en meer kans op ingetikte autoruiten.	Langsparkeren heeft bij de inrichting van een fietsstraat de voorkeur, vooral wanneer er weinig ruimte is. De automobilisten kunnen dan veiliger in parkeren. Het gevolg is inderdaad dat er op sommige plekken minder zicht is op het park. De parkeerplekken zijn verdeeld over de straat, zodat er tussen de plekken nog wel zicht is op het groen.

3, 14	Ik ben het niet eens met de fietsenstalling op de stoep naast de woningen op de Cremerstraat vanaf de Justus van Maurikstraat.	De genoemde principes voor de fietsenstallingen zullen in de volgende fase, (Definitief Ontwerp (DO)), verwerkt worden in het ontwerp.
14	Hindert uitzicht op park en geeft meer onrust in naastgelegen woon- en slaapkamers.	Voor het deel tussen de Justus van Maurikstraat en het Cremerplein geldt dat er nu een vrij brede stoep is aan de huizenzijde. Aan de overkant is slechts beperkt ruimte door de aanwezigheid van parkeerplaatsen en bomen. Het ligt voor de hand een zonering aan te brengen op de brede stoep, waarbij een zone bestemd kan worden voor fietsenrekken. Er blijft zo nog een voldoende brede stoep over, terwijl ook het parkeren gehandhaafd kan worden. Echter, uw argument nemen we serieus. In de volgende fase zal verkend worden hoeveel fietsenrekken op elk deel van de Cremerstraat gerealiseerd moeten worden. Indien dit aantal beperkt is, bestaat er zeker de mogelijkheid om deze tussen de parkeerplekken te plaatsen, voor de bomen. Zo blijft de stoep vrij van fietsen.
8, 82	Geen fietsenrek voor Cremerstraat 266 en 350, liefst helemaal nergens aan de huizenkant in de straat.	Zie vorige reactie, dit is zeker een optie bij een beperkte behoefte. Dit zal in de DO-fase verder bekeken worden.
8	De straat is nu juist mooi "open", dat moet zo blijven. Het fietsenrek staat nu aan de overkant en dat is prima. Eventueel met het fietsenrek uitwijken naar het verbrede stuk van het Cremerplein, op de plek van de afgeschafte parkeerplaatsen.	
82	Fietsenstallingen aan de huizenkant maken het trottoir visueel minder aantrekkelijk en verminderen het vrije uitzicht.	
10	Fietsenstalling 292 graag aan de overzijde, niet voor de deur.	Zie vorige reactie, dit is zeker een optie bij een beperkte behoefte. Dit zal in de DO-fase verder bekeken worden.

3	Als er fietsenrekken worden geplaatst komt de wijk vol te staan met fietsen. Stallingen aan de overkant van de weg ter plekke van de huidige rekken en liefst gesloten boxen.	Het beleid is dat er voldoende rekken komen om fietsen te stallen in woonstraten. Gesloten boxen ofwel fietstrommels gaan ten koste van parkeerplaatsen en belemmeren het ruimtelijk beeld, zoals ook tijdens de informatieavonden door enkele aanwezigen is aangegeven. In opdracht van de gemeente Utrecht verzorgt U-stal de plaatsing en het beheer van fietstrommels. Meer informatie hierover vindt u op: www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/fietstrommels.
14, 82	Zorg voor voldoende fietsenrekken. Het huidige aantal rekken is onvoldoende.	In de DO fase zal de stallingsbehoefte op de verschillende delen van de Cremerstraat onderzocht worden. Dat kan via een bewonersonderzoek of door het aantal fietsen op straat te tellen. Deze behoefte wordt vertaald naar aantallen rekken en op de DO tekeningen verwerkt.
14	De uitsparingen voor de bomen tussen de haakse parkeerplaatsen in de zone Justus van Maurikstraat-Cremerplein staan nu met gras ingetekend. Door de betreding en berijding die daar te verwachten valt zal dit snel slijten en een rommelig beeld geven. Liever deels verhard en ruimte maken voor fietsparkeren.	Zie vorige reactie, dit is zeker een optie bij een beperkte behoefte. Dit zal in de DO-fase verder bekeken worden.
82	Voer een onderzoek uit naar de stalbehoefte van fietsen, aangezien deze momenteel al groter is dan het aantal stallingen. Vooral op het doodlopende gedeelte van de Cremerstraat. In de Cremerstraat wordt veel gebruik gemaakt van de fiets, laat de vrijgekomen ruimte door het opheffen van autoparkeerplaatsen ten goede komen aan fietsenstallingen.	In de DO fase wordt de stallingsbehoefte op de verschillende delen van de Cremerstraat nader onderzocht. Deze behoefte wordt vertaald naar aantallen rekken en op de DO tekeningen verwerkt.
82	In een dermate compleet ontwerp horen de fietsenstallingen gespecificeerd te zijn naar aantal, type, kosten en exacte locatie. Hierover moeten de bewoners kunnen meepraten. Ook moeten de stallingen in het budget worden opgenomen.	In de DO fase wordt de stallingsbehoefte voor de verschillende delen van de Cremerstraat onderzocht. Deze behoefte wordt vertaald naar aantallen rekken en op de DO tekeningen verwerkt. Bewoners krijgen de gelegenheid om hierover mee te praten.

Afval/prullenbakken		
3	Er wordt gesproken over het niet plaatsen van prullenbakken. Ik wijs erop dat er heel veel afval uit auto's op straat wordt gegooid. Misschien zijn prullenbakken hiervoor niet de oplossing, maar kan er iets anders tegen gedaan worden?	Er komen inderdaad niet meer prullenbakken. Helaas zijn er nog steeds mensen die hun afval op straat gooien. Dit is een landelijk probleem. Elkaar durven aanspreken op dit ongewenste gedrag en af en toe zelf zwerfafval opruimen zijn mogelijke oplossingen.
Verlichting / lantaarnpalen		
9	Lantarenpalen 301 en 304 zijn kapot.	Na de informatieavond is dit gemeld bij de verantwoordelijk ambtenaar met het verzoek om de verlichting te repareren.
11	Huidige verlichting in parkstrook handhaven.	Er zijn destijds lantaarnpalen in het park gekomen, vanwege de hondentoiletten die midden in het park lagen. In het ontwerp worden de hondentoiletten aan de straatzijde gesitueerd. Hierdoor kan het licht van de straat deze plekken verlichten en is de noodzaak voor verlichting in het park niet meer aanwezig.
15 t/m 81	Het park is 's avonds echt heel donker. Door het park bij herinrichting te verlichten op een prettige en misschien zelfs natuurvriendelijke manier kan het park voor iedereen veiliger en prettiger worden.	Natuurvriendelijke verlichting blijft lastig. De gemeente spant zich in om de hoeveelheid openbare verlichting terug te dringen tot waar het echt noodzakelijk is en in parken en parkachtige gebieden en langs water helemaal geen verlichting aan te brengen. Tenzij dit noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat er een onvermijdbare doorgaande route door een park gaat. Maar zelfs dan wordt nog kritisch bekeken of verlichting niet storend is voor de natuur.
82	Ik verzoek de gemeente de straatverlichting op te nemen in het ontwerp, uniform in de gehele straat en groenstrook, en de keuze voor het type verlichting te onderbouwen. Ik doel specifiek op het doodlopende gedeelte van de Cremerstraat. Neem de kosten hiervan mee in het ontwerp en betrek hierbij het onderhoudsbudget. Het is efficiënt om dit gelijktijdig met de aanleg van de fietsstraat te doen. Goede verlichting is van belang voor de veiligheid.	In de volgende fase wordt een verlichtingsplan gemaakt voor de Cremerstraat. Daarbij wordt ook gekeken of de verlichting op sommige plekken moet worden verbeterd. We zullen ook de verlichting bij het doodlopende stuk bekijken. Waar nodig worden lantaarnpalen toegevoegd of verplaatst.

Groen/ecologie		
4	Kunnen wij op het oostelijk deel wat smallere parkeervakken krijgen, waardoor er meer ruimte komt voor groen?	De parkeerplaatsen in het oostelijke deel zijn al smal gehouden om groen te sparen, namelijk ongeveer 1.80 cm, of even breed als in de huidige situatie. Smaller vinden wij niet acceptabel. De standaard maat voor langsparkeervakken is 2.0 meter.
5	Maak er een groene strook van, zonder auto's en met groen in de parkeervakken.	Er is onvoldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen aan de woningzijde van de Cremerstraat te leggen. In de toekomstige situatie komen er dus opnieuw parkeerplaatsen aan de parkzijde. De inzet is om de parkeerplaatsen aan de parkzijde een groene verharding te geven.
12	Zoveel mogelijk de oorspronkelijke inrichting van het park behouden en zo werken dat in beginsel geen bomen en struiken weggehaald of beschadigd worden. Dit is o.m. beter voor de biodiversiteit. Herinrichting uitsluitend: – als schadeherstel bij werkzaamheden en dan met vergelijkbare beplanting. – om ervoor te zorgen dat meer groepen dan nu het park kunnen gebruiken.	Om de biodiversiteit in het park zo groot mogelijk te houden worden alle bomen en struiken die we kunnen behouden in het nieuwe ontwerp ingepast.
12	Beter groenbeleid en onderhoud van de parkstrook. Dit gaat verrommeling voldoende tegen; een grootscheepse herinrichting is dan niet nodig.	Tijdens de bewonersavonden werd gepleit voor een beter en intensiever beheer van de park- en groenstrook. De budgetten voor groenonderhoud staan al lang onder druk. De gemeente streeft naar een sober en doelmatig onderhoud. Binnen de huidige budgetten zijn mogelijkheden voor een intensiever beheer beperkt. De gemeente stimuleert groenbeheer door bewoners. Wanneer bewoners een deel van de groenbeheer op zich willen nemen, dan is dat mogelijk. Een mooi voorbeeld daarvan is de Cremertuin die helemaal door bewoners wordt beheerd. Op dit moment is het beheerniveau van de groenstrook langs het oostelijke deel van de Cremerstraat lager dan die van de parkstrook langs het westelijke deel. De intentie is om het beheerniveau van de groenstrook gelijk te trekken aan dat van de parkstrook.
14	Zoveel mogelijk bomen maar ook uitgegroeid bosplantsoen behouden. Aan de bomen wordt weinig waarde toegekend, maar ze hebben voor ons een hoge beeldwaarde omdat ze spoor en bebouwing deels aan het zicht onttrekken.	Het uitgegroeid bosplantsoen bevindt zich grotendeels op het talud van het spoor. In het kader van de spoorverbreding zal het talud worden verbreed. Daar kan het uitgegroeid bosplantsoen niet worden behouden. Het bosplantsoen wordt dus niet gerooid omdat er weinig waarde aan zou worden toegekend.

14	De positie van het heestervak met de rode kornoelje lijkt niet goed ingetekend, nl. te ver naar het westen. Op de luchtfoto op p. 6 van de pdf is de juiste positie te zien bovenaan de bladzijde. Ook hopen wij dat de kornoelje behouden blijft.	Dit is een juiste observatie. We hebben het rode kornoeljevak nu op de juiste positie ingetekend. Dit heestervak zal behouden blijven.
14	Er zijn veel egels in het gebied. Kunnen daarvoor “rommelhoekjes” worden gecreëerd waar ze kunnen schuilen en hun winterslaap kunnen houden?	Om de biodiversiteit in het park zo groot mogelijk te houden worden alle bomen en struiken die we kunnen behouden in het nieuwe ontwerp ingepast, zie ook eerdere opmerking. Het toevoegen of het behouden van rommelhoekjes vinden wij een goed idee, dat in de volgende fase (Definitief Ontwerp) verder bekeken zal worden.
83, 84, 85	In de huidige inrichting staan er bomen direct naast de weg. De fietsstraat zou breder worden dan de huidige dwingend snelheidsverlagende smalle weg waardoor die bomen verloren gaan. Het betreft 30 tot 50 jaar oude bomen welke dan vervangen zouden worden voor jonge aanplant welke gemiddeld ongeveer 15% van de huidige boomgrootte zijn. In de periode tussen de aanvang en beëindiging van de werkzaamheden van ProRail, waarschijnlijk tot aan 2019/2020 als alles meezit, is de route zeer zeker niet meer aantrekkelijk om door te fietsen want het is een lelijke, smerige en gevaarlijke bouwput. Voordat de Cremerstraat weer een aantrekkelijke park- en groenstrook heeft, gaat er na aanplanting minstens 10 jaar overheen. Dus pas in 2030 kan de Cremerstraat weer als een beetje aantrekkelijke doorfietsroute worden bestempeld. Alles wat fietsers nu stimuleert om de Cremerstraat als aantrekkelijke doorfietsroute te kiezen is dus lang weg en wordt slechts vervangen door asfalt op een route die doodloopt.	In het ontwerp is geprobeerd om de bestaande bomen die direct langs de Cremerstraat staan zo veel mogelijk te behouden. Dit is helaas niet mogelijk. In totaal moeten er 9 bomen verdwijnen om de aanleg van de fietsstraat mogelijk te maken. Andere bomen in het oostelijke deel van de Cremerstraat komen dicht bij de straat te staan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt alles in het werk gesteld om deze bomen te behouden. De nieuwe bomen zullen een minimale stamomtrek van 18 – 20 centimeter krijgen. Als gevolg van de werkzaamheden van ProRail en Eneco zullen helaas veel bomen verdwijnen. Voor deze bomen worden nieuwe bomen aangeplant. Het kost inderdaad tijd voordat de nieuwe bomen en de beplanting in de parkstrook weer zijn aangegroeid. Maar ook ‘jong’ groen kan aantrekkelijk zijn om langs te fietsen. De opmerking dat de doorfietsroute Cremerstraat straks dood loopt is niet juist. Er komt een nieuw fietspad dat de Cremerstraat verbindt met het fietspad onder de Daalsetunnel.
Honden uitlaatgebied		
12	Op dit moment sluit het intensieve gebruik als hondenuitlaatplek het gebruik door anderen vrijwel helemaal uit. Wij vragen de gemeente om hier een passende oplossing voor te vinden en niet meer te gedogen dat honden door het hele park los lopen.	De parkstrook wordt inderdaad intensief gebruikt als uitlaatgebied voor honden. Een groot deel van de parkstrook heeft de status van hondenspeelweide of hondentoilet. In het ontwerp zijn kleine en duidelijk afgebakende hondentoiletten opgenomen en is het gebied waar honden los mogen lopen (de speelweiden) kleiner gemaakt.

6, 15 t/m 81	Dagelijks worden ten minste 149 honden in de parkstrook uitgelaten, ook door wandelaars van buiten de wijk. Het is het enige lange losloopgebied in de wijde omgeving (620 meter lang). In het nieuwe ontwerp is het losloopgebied verkleind tot twee kleine veldjes met een totale lengte van 100 meter. Dit is veel te weinig en slecht voor het (honden)welzijn en de veiligheid. Argumenten: –door het inperken van het losloopgebied ontstaat een situatie dat een bepaalde groep hondenbezitters naar de veldjes komen, hun honden loslaten en vervolgens een uur blijven staan. Zo ontstaat een soort hangplek voor honden. –100 meter losloopgebied verdeeld over twee veldjes is onvoldoende om de huidige groep honden veilig en verantwoord te laten lopen, spelen en ontspannen met soortgenoten omdat het moeilijker is honden met verschillende karakters uit elkaar te houden. –een langgerekt park en dus een wandeling van heen en terug 1,5 km. komt de beweging van zowel baas als hond ten goede. –de lange wandelingen van nu zorgen voor veel sociale contacten en vriendschappen tussen zowel mensen als dieren. Wij helpen elkaar als er problemen zijn en vooral als het vroeg donker is, is het prettig om elkaar te treffen en samen op te lopen. –als vaste wandelaars voelen wij ons betrokken en verantwoordelijk voor een veilig, schoon en leefbaar park en waarschuwen de politie als er (en dat gebeurt vaak) onwenselijk gedrag wordt geconstateerd. –in het nieuwe plan zal er “meer ruimte zijn voor ander gebruik waar ook andere (jonge) gebruikers zich veilig voelen” (paragraaf 5.4). Als hondenliefhebbers, maar vaak ook ouders, zijn wij juist blij dat de voorzieningen gescheiden zijn. Er zijn in de nabije omgeving voldoende faciliteiten voor spelende kinderen en recreanten.	Uit uw reactie blijkt dat de parkstrook een belangrijke ontmoetingsfunctie heeft voor hondenbezitters. De aanwezigheid van de honden en hun baasjes heeft een positief effect op de veiligheid van het park. Deze functie zal de parkstrook ook in de toekomst kunnen vervullen. We constateren echter ook dat de begrenzing van de hondentoiletten op dit moment niet duidelijk is vormgegeven. Het is daardoor niet duidelijk waar de hondenpoep wel moet worden opgeruimd en waar niet. Verder moet rekening worden gehouden met het belang van wandelaars en hardlopers zonder honden. Zij ervaren soms overlast van de loslopende honden. Dit zijn de argumenten om de hondentoiletten te verkleinen en duidelijker in te richten en het gebied waar honden los mogen lopen te verkleinen. Naar aanleiding van uw inspraakreactie hebben we besloten om een extra speelweide voor honden aan te wijzen in de parkstrook. Ook daar mogen de honden loslopen. In de rest van de parkstrook mogen uiteraard ook honden komen, maar dan wel aan de lijn.
--------------	--	--

In/ uitritten		
7	Bij de Cremerstraat 299 komen twee woningen met garages aan de zijkant van de percelen. Op de kaart staan de huidige opritten wel ingetekend, maar komen uit op een rij parkeervakken. Hier moet een in- en uitrit ingetekend worden.	In de omgevingsvergunning is inderdaad rekening gehouden met de aanleg van twee nieuwe inritten. Het ontwerp is aangepast en er is ruimte gereserveerd voor de aanleg van twee nieuwe inritten.
7	De huidige opritten bij Cremerstraat 299 komen ongelukkig uit ten opzichte van de geplande garages en doen het ontwerp van het park geen recht. Is het mogelijk de oprit te verplaatsen (naar het oosten) en het pad schuin te leggen of naar de perceelrand te laten meanderen?	Zie de bovenstaande opmerking.
Verkeerscirculatie		
1	Het lijkt mij handiger dat de doorfietsroute volledig een voorrangsweg is, ook b.v. bij het Cremerplein. Dan is het pas echt een doorfietsroute.	Bij het Cremerplein heeft de doorfietsroute ook voorrang op het verkeer uit de zijstraten.
3	Blijft de Cremerstraat nog wel doodlopend voor auto's?	Ja, de Cremerstraat blijft doodlopend waar dit nu ook al het geval is. De verkeerscirculatie wordt niet veranderd.
Kabels en leidingen		
14	Een goede plek voor kabels/leidingen van Eneco, Nuon en Stedin zou de 2 meter schrikstrook in klinkerverharding in de zone J. van Maurikstraat-Cremerplein kunnen zijn. Daar blijven ze ook bereikbaar voor evt. onderhoud.	Kabels en leidingen worden alleen verplaatst naar een ander tracé indien dit volgens de nutsbedrijven noodzakelijk is. In het kader van de spoorverbreding zal Stedin nog kabels moeten verleggen. Het tracé wordt in overleg met de gemeente bepaald. De genoemde schrikstrook biedt wellicht een goed alternatief voor een tracé door de parkstrook. In het ontwerp van de fietsstraat is rekening gehouden met de huidige ligging van de kabels en leidingen.
13	Boven kabels en leidingen kan asfalt worden toegepast (pagina 23). Kabels en leidingen onder fietsroutes zijn ongewenst, laat ze zoveel mogelijk in het park en onder het voetpad leggen.	In het ontwerp van de fietsstraat liggen kabels en leidingen in de parkstrook of onder parkeerstrook. In het kader van spoorverbreding gaat Stedin nog kabels verleggen. In overleg met de gemeente wordt hiervoor het tracé bepaald. Stedin legt bij voorkeur een kabel in een groenstrook of onder een verharding van klinkers of tegels.
Trottoirs		

82	Ik verzoek de gemeente de trottoirs op te nemen in het ontwerp en de keuze voor het type bestrating te onderbouwen. Het niet meenemen van de trottoirs in de herinrichting zal leiden tot een mooie nieuwe fietsstraat naast een verouderd trottoir. Ik doel specifiek op het doodlopende gedeelte van de Cremerstraat. Neem de kosten hiervan mee in het ontwerp en betrek hierbij het onderhoudsbudget. Het is efficiënt om dit gelijktijdig met de aanleg van de fietsstraat te doen.	Het uitgangspunt is om bestaande materialen zoveel mogelijk opnieuw te gebruiken. Dit wordt vooral ingegeven door de kosten. Dit betekent onder meer dat het bestaande trottoir blijft liggen. In de volgende fase wordt onderzocht welke delen van het trottoir zo slecht zijn, dat vernieuwing wenselijk is. Hiervoor moet nog wel extra budget gevonden worden.
Verharding/materiaalgebruik		
14	Keuzetype voor halfopen verharding graag met bewoners afstemmen. Het ene type is zeer geslaagd, het andere niet.	Het is inderdaad waar dat de uitstraling verschilt per type halfopen verharding. In het Definitief Ontwerp (DO) wordt een materiaal gekozen. Bewoners krijgen de gelegenheid om op het DO te reageren.
83, 84, 85	Op dit moment wordt de straat als 'rommelig van inrichting' gekenmerkt. De rommeligheid is veroorzaakt door de gemeente Utrecht door structureel te kiezen voor de allergeedkoopste oplossing in aanleg, herstel en onderhoud. Daardoor heeft deze straat in de afgelopen 50 jaar minimaal 3 verschillende soort klinkers in 5 verschillende kleuren gekregen want dat was de goedkoopste oplossing. Nu wordt het milieu aangegrepen om subsidiëring aan te vragen voor het asfalteren van de Cremerstraat vanwege fietscomfort welke de CO2-emissie van gemotoriseerd verkeer moet gaan terugdringen. Wederom de allergeedkoopste oplossing van de gemeente Utrecht en DESA rood voor fietsers is in theorie de komende 100 jaar onderhoudskosten vrij. In theorie, want over 2 decennia is DESA herkenbaar rood smerig vaal grijs met roze stippeltjes en zijn de reparaties van verre zichtbaar door de afwijkende kleuren van nieuw materiaal bij herstelwerkzaamheden. Om buurtverloeding tegen te gaan is dan volledig herasfalteren noodzakelijk.	De herinrichting van de straat zien we als een kans om het straatbeeld te wijzigen van rommelig naar evenwichtig. De theoretische levensduur van een wegverharding (de ontwerp levensduur) is 20 jaar. In de praktijk beperkt zich het onderhoud van een asfaltweg tot het vervangen van de deklaag. Door het afslijten van de bitumen huid aan het oppervlak van de wegverharding wordt de steenslag in het asfaltmengsel zichtbaar; of dit als lelijk ervaren wordt is een subjectief oordeel. Door in de ontwerp fase de noodzakelijke aandacht te geven aan de ligging van kabels en leidingen en de kwaliteit van huis- en kolkaansluitingen wordt het plaatselijk opbreken van asfalt ten behoeve van toekomstige werkzaamheden hieraan tot een minimum beperkt. Opbrekingen in elementenverhardingen leiden eveneens tot reparaties en onvlakheid.

83, 84, 85	Er wordt beweerd dat asfalt vanwege het fietscomfort mensen verleidt tot vaker fietsen. Dit is een aanname waarvoor elke fundering ontbreekt. Daarnaast geeft een goed onderhouden klinkerbestrating nagenoeg hetzelfde fietscomfort als asfalt. Het enige wat wel bewezen is dat mensen vaker voor een geasfalteerde route kiezen, mits het hun uitkomt. De marketingcommunicatie waarde van meer rood asfalt voor fietsers is voor Utrecht ook discutabel want we zijn volgens CNN al fietsstad van de wereld. DESA rood vereist een hele goede afwatering en mag niet boven gasleidingen omdat het niet-permeabel is. Met de klimatologische veranderingen is het onzeker wat de toekomst met het weer gaat doen behalve dat er heel erg veel meer water uit de lucht zal komen vallen. In combinatie met de huidige plannen voor de OTC is het onzeker of asfalt dan nog een veilige keuze is met betrekking tot het risico op calamiteiten. Utrecht heeft nu al €160 miljoen aan achterstallig onderhoud en asfalt maakt waterhuishouding gecompliceerder dan een klinkerbestrating.	De vlakheid van een klinkerbestrating is in de praktijk moeilijker te handhaven dan van een asfaltverharding. Er moet vaker gerepareerd worden en het leidt sneller tot onvlakheid en daardoor discomfort. Het toepassen van rood asfalt voor hoofdfietsroutes is gemeentelijk beleid. Ook veroorzaken elementenverhardingen meer verkeersgeluid dan asfaltverhardingen. Een goede afwatering is essentieel voor elke weg. Een deklaag DESA rood maakt hierop geen uitzondering en vraagt daarom niet om speciale voorzieningen. Het is in principe onwenselijk dat er kabels en leidingen (met uitzondering van riolen) onder de rijloper van een wegprofiel gesitueerd worden. In het waterbeleid van de gemeente Utrecht wordt bij nieuwe plannen rekening gehouden met toename van neerslag in de toekomst. Aanleg van grotere riolen, bergingsvoorzieningen, infiltratievoorzieningen en open water zijn enkele oplossingen die toegepast worden om toekomstige wateroverlast te voorkomen.
------------	---	--