

Rapportage reacties Voorlopig ontwerp HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z80/ Busbaan Transwijk

1. Terinzagelegging

Het Voorlopig Ontwerp HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z80/busbaan Transwijk heeft met ingang van 12 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

De periode waarbinnen reacties op het Voorlopig Ontwerp konden worden ingediend eindigde op 23 juli 2015.

Plangebied en doelstelling

Het plangebied omvat de toekomstige busbaan, wegen, fietspaden en de daarbij behorende directe omgeving. Het traject loopt vanaf de dr. M.A. Tellegenlaan, via de Overste den Oudenlaan, het Anne Frankplein, de Koningin Wilhelminalaan, het 5 Meiplein en de Churchilllaan naar de Prins Clausbrug.

In het Voorlopig ontwerp zijn de vrij liggende busbaan en de onderdoorgangen onder het 5 Meiplein en het Anne Frankplein uitgewerkt en is de exacte situering aangegeven.

2. Ontvankelijkheid

De reactie op het voorlopig ontwerp zijn binnen de termijn verzonden en kunnen daarmee in behandeling genomen worden.

3. Reacties

Onderstaand zijn de ingediende reacties samengevat en direct aansluitend, per onderdeel, cursief van beantwoording voorzien.

Per reactie is afgesloten met een advies om de reactie over te nemen of niet over te nemen. Indien het Voorlopig ontwerp reeds voorziet in de vraag zoals gesteld in de reactie is “conform” opgenomen als advies. Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn 15 reacties binnen gekomen.

Samenvatting reacties Voorlopig ontwerp HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z80/Busbaan Transwijk en gemeentelijk commentaar

Reacties	Gemeentelijk commentaar	Advies
<i>Reactie 1</i> - Kan er rekening gehouden worden met geluiden “piepen en tikken” van de verkeerslichten bij de kruising Koningin Wilhelminalaan en de Bijniershoeklaan. Het liefst geen geluiden. - Kan de busbaan helemaal ondergronds worden aangelegd tussen het 5 meiplein en het Anne Frankplein als er toch geen haltes zijn opgenomen in dit deel van het gebied.	- Als het om de verkeerslichten gaat die gedacht zijn op deze locatie moet nog worden onderzocht en uitgewerkt hoe deze regeling wordt vormgegeven en wat dit betekent door evt. piepen of tikken. In dit stadium van het planproces worden hier nog geen uitspraken over gedaan. - Nee, omdat de buurt en het gemeentebestuur zich inzetten om er voor te zorgen dat de huidige bushalte bij de Bijniershoeklaan wordt gehandhaafd. Daarnaast is de aanleg van de onderdoorgangen noodzakelijk maar kostbaar. Het bestuur heeft hierbij de opdracht meegegeven om te zoeken naar mogelijkheden binnen het project om te bezuinigen. Uitbreiding van het project is daarmee niet aan de orde.	Niet overnemen Niet overnemen
<i>Reactie 2</i> de reconstructie van de kruising Churchilllaan / Marco Pololaan naar 1 richting maakt dat de circulatie en bereikbaarheid van de buurt verslechterd en meer verkeer door de woonbuurt gaat rijden	- De reactie is goed bekeken en gestreefd wordt om de huidige ontsluiting en circulatie in het ontwerp voor de busbaan Transwijk op te nemen en uit te voeren. Omdat nu al sprake is van sluipverkeer richting meubelboulevard moet goed worden uitgezocht met welke maatregelen de ontsluiting van de buurt het beste kan worden geregeld. - Uitwerking volgt in overleg met de werkgroep busbaan Transwijk en de wijkraad.	Overnemen
<i>Reactie 3</i> - Is het mogelijk om struweel tussen bomen in het plan op te nemen voor de aanwezige vogels omdat er in dit gebied al zo veel struweel verloren is gegaan - In hoeverre is er met Mitros gecommuniceerd over de geluidsisolatie van een aantal woningen	- In het plan worden zoveel mogelijk bomen opgenomen zodat er als het project gereed is evenveel of meer bomen binnen het plangebied komen te staan. Op de Koningin Wilhelminalaan tussen het Anne Frankplein en de Bijniershoeklaan wordt aan weerszijde struweel aangeplant. - Betrokken partijen binnen het gebied, waaronder Portaal en Mitros zijn als Stakeholder betrokken bij het project. Afspraak met contactpersoon van	Overnemen Conform

	Mitros is om na vaststelling van het bestemmingsplan met corporaties te kijken wanneer de isolatie van de betreffende woningen kan worden uitgevoerd. Hierbij wordt nagestreefd om dit zoveel mogelijk te combineren met geplande onderhoudswerkzaamheden van de corporatie.	
--	--	--

Reacties	Gemeentelijk commentaar	Advies
<i>Reactie 4</i> De geplande 12 parkeerplaatsen ter hoogte van de Koningin Wilhelminalaan 63 – 117 zijn te weinig voor het complex. Vraag is om meer parkeerplaatsen te creëren.	In de huidige situatie is er voor de flat de mogelijkheid om zo'n 12 auto's op de ventweg te parkeren. In het voorlopig ontwerp voor de "busbaan Transwijk" worden deze 12 parkeerplaatsen aan de kant van de bebouwing aangelegd. Hierbij is rekening gehouden dat alle in- oprit voor de garages wordt vrijgehouden. In het plan is niet voorzien in de aanleg van extra parkeerplaatsen.	Conform
<i>Reactie 5</i> - De bereikbaarheid van de woningen 52–58 aan de Overste den Oudenlaan is onvoldoende als het ontwerp zo wordt uitgevoerd. - Hoe is geluidsbelasting op de woningen 52–58 aan de Overste den Oudenlaan onderzocht en gemeten - Kan de busbaan niet verder van de woningen worden aangelegd	- Naar aanleiding van de reacties is het ontwerp van de HOV-baan aangepast. In het ontwerp wordt een aansluiting opgenomen die ervoor zorgt dat in beide richtingen een goede ontsluiting wordt gecreëerd op de Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en Balijebrug. - In de toekomst zal met de ontwikkeling van het Defensieterrein ook de interne ontsluiting voor het gebied worden uitgewerkt, maar deze ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en Voorlopig Ontwerp. - Voor het gehele plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek is een toelichting over de gevolgde werkwijze opgenomen. In de bijlage zijn alle berekeningen te vinden. Alle bijlagen zijn op de website van Busbaan Transwijk terug te vinden. - In het ontwerp is een zorgvuldige afweging gemaakt hoe de kruising op het Anne Frankplein er uit moet gaan zien inclusief de inpassing van de onderdoorgang ten behoeve van de busbaan. Daarbij is ook gekozen om de grote bomen aan de Noordwestkant van het plein zoveel mogelijk te behouden. Dit betekent dat de busbaan niet verder van de woningen Overste den Oudenlaan 52–58 kan komen.	Overnemen Conform Niet overnemen

- Is er onderzoek naar mogelijke trillingen gedaan	- Ja, ook dit onderzoek is te vinden op de website. In het onderzoek zijn aanbevelingen opgenomen om te voorkomen dat er last van trillingen kan gaan ontstaan.	
<i>Reactie 6</i> - Nut en noodzaak van de aanleg van de busbaan is niet aanwezig. Doorstroming is de laatste jaren al verbeterd	- De gemeente Utrecht heeft met het RWS en BRU afspraken gemaakt over het realiseren van een snelle en hoogwaardige openbaarvervoerverbinding in Utrecht en omgeving. Om deze doelstelling te realiseren is de aanleg van de vrije tram/busbaan noodzakelijk - Het kan kloppen dat door in het recente verleden uitgevoerde reconstructies, zoals het 24-oktoberplein, de Overste den Oudenlaan en de knip Croeselaan sprake is van een betere doorstroming van het verkeer. - De basis voor het ontwerp van de infrastructuur wordt onder andere gevormd door prognoses van het auto- en busverkeer zoals vastgelegd in het gemeentelijke prognosemodel VRU 3.1. In deze prognoses is rekening gehouden met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals in het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Daarnaast dienen we rekening te houden met het aantal te verwachten buslijnen die in de toekomst gaan rijden. Door de reconstructie die mogelijk wordt gemaakt zal sprake zijn van een nog betere doorstroming.	Niet overnemen
<i>Reactie 7</i> - hoeveel groenstrook blijft er voor nummer 54 Overste den Oudenlaan bestaan en blijft de ventweg bestaan	- De groenstrook tussen de ventweg en woningen blijft gelijk. Ook de ventweg blijft bestaan maar loopt niet verder dan het laatste huis nr 52 door. De ventweg wordt deels een gecombineerde ontsluitingsweg en fietspad. De groenzone aan de westzijde van de ventweg wordt kleiner omdat in dit deel de onderdoorgang wordt gerealiseerd	Niet overnemen
<i>Reactie 8</i> - Laat maar komen.	- De positieve reactie wordt gewaardeerd	Conform
<i>Reactie 9</i> - Graag voorrang voor fietsers bij Anne Frankplein, kruising Bijniershoeklaan en 5 Meiplein - Lage verlichting zodat voetgangers geen gebruik gaan	- Op het Anne Frankplein en het 5 Meiplein komen vrijliggende fietspaden die in de verkeersregeling worden opgenomen. Bij de kruising van de Bijniershoeklaan worden de fietsers zoveel mogelijk buiten de	Niet overnemen

maken van het fietspad - Auto's bij voorkeur ondergronds	verkeersregeling gehouden - Qua verlichting wordt standaardverlichting gemeente Utrecht toegepast die voldoet aan het handboek Openbare ruimte en NSVV richtlijn. - Het plan voorziet wel in onderdoorgangen voor het openbaar vervoer maar niet in onderdoorgangen voor de auto's omdat Utrecht kiest voor het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en niet voor de auto.	Niet overnemen Niet overnemen
<i>Reactie 10</i> - De reconstructie van de kruising Churchilllaan / Marco Pololaan naar 1 richting maakt dat de circulatie en bereikbaarheid van de buurt verslechterd en meer verkeer door de woonbuurt gaat rijden	- De reactie is goed bekeken en gestreefd wordt om de huidige ontsluiting en circulatie in het ontwerp voor de busbaan Transwijk op te nemen en uit te voeren. Omdat nu al sprake is van sluipverkeer richting meubelboulevard moet goed worden uitgezocht met welke maatregelen de ontsluiting van de buurt het beste kan worden geregeld. - Uitwerking volgt in overleg met de werkgroep busbaan Transwijk en de Wijkraad.	Overnemen
<i>Reactie 11</i> - Er is onvoldoende rekening gehouden met opmerkingen die eerder zijn gemaakt door de wijkraad	- Door de wijkraad is aandacht gevraagd voor het ontsluiting en circulatie van de wijk als de Marco Pololaan 1 -richting wordt gemaakt. Die reactie is goed bekeken en gestreefd wordt om de huidige ontsluiting en circulatie in het ontwerp voor de busbaan Transwijk op te nemen en uit te voeren(uitwerking volgt zie antwoord op reactie 10). - Het standpunt ten aanzien van de bushalte wordt gedeeld door het bestuur van de gemeente Utrecht. Het college van B&W hecht er veel waarde aan dat de bushalte bij de Lomanlaan blijft bestaan, omdat met name ouderen in buurt hier gebruik van maken. Met de vertegenwoordigers van de Regiotram is deze voorkeur besproken en ook in het overleg van de gemeente en de provincie over de lijnvoering is dit als aandachtspunt besproken. De gemeente Utrecht, die formeel geen zeggenschap heeft over de lijnvoering van het OV, Zet zich daarom vanuit verschillende invalshoeken in om de bushalte te behouden. - Ten aanzien van het verliezen van groenvoorzieningen en bomen wordt opgemerkt dat een zorgvuldige afweging is gemaakt. Op basis van het concept ontwerp van de busbaan met de 2	Overnemen Overnemen Conform

	onderdoorgangen is in kaart gebracht welke consequenties het realiseren van het project, en de daarvoor noodzakelijke voorafgaande verlegging van kabels, leidingen en rioleringen, voor de bestaande bomen in het plangebied heeft. Op basis van deze gegevens is door de Nationale Bomenbank een tweetal onderzoeken uitgevoerd. – In het 1e onderzoek is gekeken naar: boomsoort, diameter, levensverwachting en kwetsbaarheid. In het 2^e onderzoek is gekeken naar: boomsoort, diameter, verplantbaarheid en de voorkeur om wel of niet te verplanten. – Op basis van de eerdere gegevens en de resultaten van de onderzoeken is een bomenplan voor het gehele projectgebied opgesteld. Met in acht neming daarvan is het ontwerp van de HOV-baan opgesteld. Daar waar alternatieven mogelijk zijn voor de inrichting van de HOV-baan zijn bomen gespaard. Dit heeft ertoe geleid dat bijvoorbeeld de loop van fietspaden soms niet optimaal is, maar wel aanvaardbaar. Als er geen alternatief voor handen is, is de afweging gemaakt of de te verwijderen bomen verplantbaar zijn. Er worden circa 129 bomen verplant, waarvan circa 69 binnen het plangebied worden herplant. Voor circa 60 bomen wordt een locatie elders in de stad gezocht. Voor het hele gebied is een plan gemaakt voor de nieuw aan te planten jonge bomen, zodat de te kappen bomen worden gecompenseerd. Zo ontstaat voor de toekomst een kwalitatief hoogwaardig groengebied. Taakstellend voor het plan is dat minimaal het huidige aantal bomen van 478 in de nieuwe situatie zal worden gerealiseerd, waarbij het streven is een hoger aantal te realiseren. Specifiek ten aanzien van het behoud van de bomen op en rond het Anne Frankplein wordt opgemerkt dat de bomen in het midden van het plein voornamelijk worden verplant. Slechts enkele van deze bomen worden gekapt. De grote (waardevolle) bomen aan de noordwestzijde van het Anne	
--	--	--

	Frankplein, tegenover de woning van reclamant, worden gehandhaafd. Voor het overige worden aan de buitenring van het plein wel veel bomen verwijderd.	
<i>Reactie 12</i> Goed dat er bij HOV-haltes rekening wordt gehouden met blinden en slechtzienden. Kunt u daarnaast ook rekening houden met mensen in een rolstoel, kindervan, rollator, enz. Dit zowel bij HOV-haltes als in de directe omgeving.	Binnen de gemeente Utrecht is afgesproken dat we ons conformeren aan de afspraken in het kader van Agenda 22 op het gebied van toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Voor de inrichting van de openbare ruimte worden de gemeentelijke (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) en de landelijke ontwerprichtlijnen gehanteerd. In deze ontwerprichtlijnen zijn de toegankelijkheid van de haltes (en omgeving) voor blinden en slechtzienden, rolstoelgebruikers en mensen met een kindervan en rollator uitgangspunt.	Conform
<i>Reactie 13</i> Wens om geen boom aan de zijkant van het huis te planten omdat bewoner vrij uitzicht willen houden	De woning Eysingalaan staat met de zijkant aan de ventweg van de Koningin Wilhelminalaan (KWL) op ruime afstand van huidige bomenrij. In de huidige situatie gaat het niet direct uitzicht maar om bezonning van een deel van de tuin. De woning heeft uitzicht aan de zijkant. De geplande bomen langs de heringerichte KWL komen op een ruime afstand te staan. De nieuwe bomen zullen niet eerder dan in 2019 worden geplant. Van belemmering van uitzicht en bezonning is geen of nauwelijks sprake als gevolg van de aanleg van de Busbaan Transwijk.	Niet overnemen
<i>Reactie 14</i> - Ten gevolge van het ontwerp bestemmingsplan en de daaruit voortvloeiende aanleg van de nieuwe vierbaans autoweg en de tweebaans busbaan en het daardoor in hoge mate toenemende auto- en busverkeer neemt de luchtvervuiling door uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) in hoge mate toe, hetgeen ernstige gezondheidsrisico's voor reclamanten als bewoners met zich meebrengt. - De toename van dit auto en busverkeer brengt extra geluid met zich mee, dit blijkt uit de aanvraag voor	- Er is in 2014 (d.d. 2 april 2014) een luchtbeoordeling opgesteld, waaruit blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, voor zowel fijnstof als voor stikstofdioxide. Met de NSL-Rekentool-2015 zijn de berekeningen in juni 2015 geactualiseerd, hetgeen de conclusies in de luchtbeoordeling van april 2014 bevestigt. Er zijn daarom geen beperkingen om het plan uit te voeren - In de reactie wordt ten onrechte de conclusie getrokken dat in de praktijk sprake is van een toename van de geluidsbelasting van de woningen. Dit	Niet overnemen Niet overnemen

ontheffing (verhoging) van de huidige geluidsnorm door de Gemeente Utrecht. Deze toename van geluid zorgt voor reclamanten als bewoners voor geluidhinder in en om onze woning wat onder andere kan resulteren in slaapverstoring, oververmoeidheid en ernstige gezondheidsklachten – In het voorlopig ontwerp is de ventweg die via de tweebaansweg op de Overste den Oudenlaan toegang verleent tot onze woning afgesloten waardoor de woning van reclamant onbereikbaar is geworden.	vraagstuk dient langs twee lijnen beschouwd te worden; een juridische en een feitelijke. Voor de juridische beschouwing in het kader van de Wet geluidhinder dient het akoestische effect van de huidige situatie met het nieuwe plan beschouwd te worden (huidig vs toekomst) en het effect ten opzichte van eerder juridisch toegestane waarden (oude Hogere waarden). De eerder toegestane geluidbelasting ten tijde van de planologische besluitvorming (HW besluit 8 november 1988) was relatief laag. De huidige geluidsbelasting na realisatie van het project zorgt, ondanks het aanbrengen van geluidsreducerend wegdek, voor een toename op de verdieping van 2 dB ten opzichte van de situatie in 1988. Echter, de feitelijke geluidsbelasting van de Overste den Oudenlaan neemt af ten opzichte van de bestaande situatie mede door het aan te brengen geluidreducerend asfalt op een deel van Overste den Oudenlaan, absorptie tunnelwand en verdiepte ligging HOV baan. Op de begane grond van de woning is sprake van een afname van 56 naar 54 dB en op de verdieping van 57 naar 56 dB. Er is derhalve in de praktijk geen sprake van een akoestische verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (planeffect). Hierdoor is er ook geen sprake van negatieve gezondheidseffecten in relatie tot geluid ten gevolge van de planvorming. Kortom, door de systematiek van de Wet geluidhinder (waardoor vergeleken dient te worden met situatie 1988) is weliswaar sprake van een juridische verslechtering, maar feitelijk neemt de geluidsbelasting door de plannen op de woning van appellant af. – Naar aanleiding van de reacties is het ontwerp van de Busbaan Transwijk aangepast. In het ontwerp wordt een aansluiting opgenomen die ervoor zorgt dat in beide richtingen een goede ontsluiting wordt gecreëerd op de Koningin Wilhelminalaan tussen Anne Frankplein en Balijebrug. Voor	Overnemen
---	--	------------------

- Aanleg HOV leidt tot onverkoopbaarheid van de woning van reclamanten. Bovenstaande punten dragen er aan bij dat onze woning in waarde daalt en onverkoopbaar is geworden. Dit is voor reclamanten onacceptabel.	aanpassing van het ontwerp is geen aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Tevens wordt opgemerkt dat de ontsluiting voor de bouw van Kanaalweg 59 plaatsvindt vanaf de Koningin Wilhelminalaan, van het door reclamant vermeende bouwverkeer over de Overste de Oudenlaan is geen sprake. - In de toekomst zal met de ontwikkeling van het Defensierrein ook de interne ontsluiting voor het gebied worden uitgewerkt, maar deze ligt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan en Voorlopig Ontwerp. - Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is een risico analyse opgesteld (Risicoanalyse tegemoetkoming in planschade inzake HOV-Zuidradiaal traject Croeselaan- Prins Clausbrug Utrecht, 3 januari 2012). Deze is in september 2015 geactualiseerd (Risicoanalyse tegemoetkoming in planschade inzake HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland te Utrecht, 14 september 2015). Op basis van dit laatste rapport is geconcludeerd dat voor de woning van indiener sprake kan zijn van een mogelijke waardedaling van 2-5% van de waarde van de woning. - De mogelijke waardedaling leidt niet tot onverkoopbaarheid van de woning.	Niet overnemen
<i>Reactie 15</i> - Bewoners van het complex Koningin Wilhelminalaan 63 - 117 parkeren nu voor de deur op straat. Bewoonster geeft aan dat dit geen officiële parkeerplekken betreft waardoor bewoner bang is dat er geen nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	- In de huidige situatie is er voor de flat de mogelijkheid om zo'n 12 auto's op de ventweg te parkeren. In het voorlopig ontwerp voor de "busbaan Transwijk" worden deze 12 parkeerplaatsen aan de kant van de bebouwing aangelegd. Hierbij is rekening gehouden dat alle in- oprit voor de garages wordt vrijgehouden. In het plan is niet voorzien in de aanleg van extra parkeerplaatsen.	Conform