

Bestemmingsplan HOV-baan Transwijk

Vaststellingsrapport, behorende bij het vaststellingsbesluit



Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, oktober 2015

1. Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan HOV – baan Transwijk heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 12 juni 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen met het ontwerpbesluit hogere waarden (HW 1091) waarin Burgemeester en wethouders overwegen hogere waarden vast te stellen voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. De toelaatbare geluidsbelasting ("voorkeursgrenswaarde") wordt vanwege wegverkeer overschreden.

De periode waarbinnen zienswijzen 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 van de busbaan 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 bestemmingsplan worden een vrij liggende busbaan en onderdoorgangen onder het 5 Meiplein en het Anne Frankplein mogelijk gemaakt. Tevens wordt planologisch ruimte gecreëerd voor aanpassing van de wegen. Deze aanpassing is noodzakelijk om de busbaan te realiseren.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn 8 zienswijzen ingediend door:

Zienswijze	Adres	Plaats	Datum zienswijze
1	Postbus	Utrecht	6 juli 2015
2	Overste den Oudenlaan	Utrecht	13 juli 2015
3	Keulsekade	Utrecht	23 juli 2015
4	p/a Racinelaan	Utrecht	23 juli 2015
5	Overste den Oudenlaan	Utrecht	23 juli 2015
6	Postbus	Utrecht	23 juli 2015
7	Overste den Oudenlaan	Utrecht	19 juli 2015
8	Battutalaan	Utrecht	16 juni 2015

2. Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van ter inzage legging bij de raad ingekomen dan wel tijdig aan dit bestuursorgaan verzonden en kunnen dus in behandeling genomen worden.

3. Zienswijzen

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

Per zienswijze is afgesloten met een conclusie ten aanzien van de gehele of gedeeltelijke gegrond- of ongegrondverklaring ervan.

Indeling zienswijzenrapportage

I	Samenvatting van de zienswijzen	4
Zienswijze 1		5
Zienswijze 2		6
Zienswijze 3		9
Zienswijze 4		10
Zienswijze 5		11
Zienswijze 6		13
Zienswijze 7		15
Zienswijze 8		16
II	Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan	17
A.	Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen	19
III	Conclusie.....	20
IV	Integraal overzicht van de zienswijzen	22

I Samenvatting van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Geluidwerende voorzieningen

Indiener begrijpt dat er geluidwerende maatregelen nodig zijn aan een deel van de woningen die aan het traject liggen en dat de gemeente de kosten daarvan zal dragen. Indiener verzoekt gemeente haar tijdig op de hoogte brengen van de benodigde maatregelen zodat een en ander ingepland kan worden.

Daarnaast verzoekt indiener tijdig betrokken te worden bij het bepalen van de hoogte van de budgetten voor deze maatregelen.

Reactie:

In eerste instantie zal een (bouwkundig)onderzoek naar de eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen uitgevoerd worden. Als uit dit onderzoek blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, worden vervolgens de exacte bouwkundige maatregelen bepaald. Deze maatregelen worden besproken met de woningeigenaar/huurder en tenslotte worden de maatregelen uitgevoerd. De kosten voor de uitvoering van de geluidwerende maatregelen komen ten laste van de gemeente en de gemeente heeft hiertoe budget gereserveerd. Per woning zal daarbij bekeken worden welke kosten daarmee gemoeid zijn.

Indiener zal tijdig op de hoogte gebracht worden, zodat de werkzaamheden in overleg kunnen worden ingepland.

2. Ontsluiting kantoorgebouw aan de Koningin Wilhelminalaan

Het is voor indiener – en haar burens – belangrijk dat het pand van alle kanten van de kruising een goede ontsluiting heeft voor auto's, fietsen en voetgangers. De ontsluiting zoals die thans in de plannen zit is onvoldoende. Het pand is in dit plan alleen vanaf de Balijebrug enigszins te bereiken en niet vanaf de Overste den Oudenlaan, de Koningin Wilhelminalaan of de Europalaan. Volgens betrokkenen van de gemeente zou dit euvel in het definitieve ontwerp opgelost worden, echter vooralsnog is geen toereikende oplossing gevonden.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerp van de HOV-baan aangepast. In het definitief ontwerp wordt in beide richtingen een goede ontsluiting van het pand gecreëerd op de Koningin Wilhelminalaan tussen het Anne Frankplein en de Balijebrug. De aanpassing van het ontwerp heeft geen gevolg voor het bestemmingsplan.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Nut en Noodzaak van een HOV

HOV op dit traject is volgens de gemeente nodig, omdat de verwachting is dat er 1.800 bussen per dag over dit tracé gaan rijden. Daarvoor is een dubbele busbaan nodig om de doorstroming van ander verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) goed te laten verlopen.

Indieners hebben ernstige twijfels over de noodzaak van deze oplossing en denken dat het juist een averechts effect zal hebben op de doorstroming van het verkeer. Zij voeren daarbij de volgende argumenten aan:

- De maatregel gaat ten koste van veel groen. Zowel op het Anne Frankplein als in het parkje aan de Overste Den Oudenlaan staan veel hoge oude bomen. Al deze bomen worden gekapt omwille van de HOV-baan;
- De verkeerssituatie is de laatste jaren sterk verbeterd. Er zijn door het jaar heen zeker op het Anne Frankplein en de Overste Den Oudenlaan praktisch geen files en opstoppen meer. Belangrijke redenen hiervoor:
 - Afsluiting Croeselaan. De Overste Den Oudenlaan en van Zijstweg was een 'sluiproute' om vanaf de A2 richting centrum en verder te gaan. Bij de Rabobank is nu een afsluiting gekomen, zodat er nu veel minder verkeer richting centrum gaat;
 - Graad van Roggenweg richting Jaarbeurs. Door de aanpassing van de Graad van Roggenweg gaat nu veel verkeer naar de Jaarbeurs via de A2 en de Graad van Roggenweg.

Reactie:

Noodzaak HOV-tracé

Voor een complete onderbouwing van de noodzaak van de reconstructie van het tracé wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Groen

Op basis van het concept ontwerp van de busbaan met de 2 onderdoorgangen is in kaart gebracht welke consequenties het realiseren van het project, waaronder de daarvoor noodzakelijke voorafgaande verlegging van kabels, leidingen en rioleringen, voor de bomen in het plangebied heeft. Op basis van deze gegevens is door de Nationale Bomenbank een tweetal onderzoeken uitgevoerd.

In het 1^e 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. Waar mogelijk zijn bomen gespaard, zoals bij de keuze voor een loop van fietspaden die weliswaar voor de fietser niet optimaal is, maar waardoor meer bomen gespaard konden worden.

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. 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 487 binnen in de nieuwe situatie zal worden gerealiseerd binnen het plangebied waarbij het streven is een hoger aantal te realiseren.

De meeste bomen in het midden van het Anne Frankplein worden verplant. Slechts enkele van deze bomen worden gekapt. De grote (waardevolle) bomen aan de noordwestzijde van het Anne Frankplein worden gehandhaafd. Aan de buitenring van het plein worden veel bomen gekapt verwijderd.

Doorstroming van het verkeer

Het is aan te nemen dat de recente genoemde maatregelen in de huidige situatie tot een betere doorstroming hebben geleid. De basis voor het ontwerp van de nieuwe infrastructuur wordt echter onder meer gevormd door prognoses van het auto- en busverkeer voor de toekomst, berekend op basis van het gemeentelijke prognosemodel VRU 3.1. In deze prognoses is rekening gehouden met de groei van het autoverkeer, onder meer als gevolg van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in bijvoorbeeld het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Hierbij is ook rekening gehouden met het aantal te verwachten buslijnen. Met de reconstructie die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is een vlotte afwikkeling van het verkeer in de toekomst gewaarborgd.

2. Afstemming van de plannen voor de HOV met de andere ruimtelijke plannen in de omgeving.

De Kanaalweg 59 is in ontwikkeling. Gepland is de aanvoer van bouw materiaal via de ventweg aan de Overste de Oudenlaan. In de plannen van de HOV gaat deze 'ingang' verdwijnen. De HOV geeft juist een ontsluiting aan op de Koningin Wilhelminalaan, maar de mensen (bedrijven Mitros, bewoners) hebben dan alleen toegang vanaf de richting Balijelaan!

Het Defensie terrein dreigt door de ontwikkeling ingesloten te worden door het kanaal en de HOV-baan. Een van de doelstellingen van de gemeente is juist dat deze 'blokkade' in het midden van de stad wordt ontsloten. Door de HOV voorafgaand aan de ontwikkeling van dit terrein vast te leggen, worden de mogelijkheden tot een prettige ontsluiting zeer beperkt.

De plannen zijn dus onvoldoende op elkaar afgestemd.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerp van de HOV-baan aangepast. In het definitieve ontwerp wordt een goede ontsluiting gecreëerd op de Koningin Wilhelminalaan tussen het Anne Frankplein en de Balijeburg. De aanpassing van het ontwerp heeft geen gevolg voor het bestemmingsplan. De ontsluiting voor het bouwverkeer van Kanaalweg 59 vindt overigens plaats vanaf de Koningin Wilhelminalaan en niet vanaf de Overste de Oudenlaan.

Door de vaststelling van het bestemmingsplan ontstaat er geen blokkade om in de toekomst te komen tot een goede ontsluiting van het defensie terrein. In de toekomst zal met de ontwikkeling van het defensie terrein ook de interne ontsluiting voor het gebied worden uitgewerkt.

3. Inpassen van woningen Overste den Oudenlaan 52-58 in de toekomstige plannen voor het Defensie terrein.

Inpassing van de woningen aan de Overste den Oudenlaan in de toekomstige plannen voor defensie terrein moet volgens indiener mogelijk zijn, omdat Mitros het gebied niet gaat ontwikkelen en het pand op de hoek tot hoofdkantoor heeft gerenoveerd. Hierdoor kunnen bomen op terrein behouden blijven. Dit is volgens indiener van belang vanwege de bijzondere vogelsoorten die ter plaatse zijn gesignaleerd.

In het plan van de HOV staat dat de afslag van de van Zijstweg naar de Kanaalweg wordt afgesloten. De Kanaalweg is echter een doorgaande fietsroute die druk gebruikt wordt door fietsers en voor recreatief verkeer. Die doorgaande route, liefst zonder stoplichten, dient gehandhaafd te worden.

Reactie:

Als de planvorming rondom de herinrichting van het Defensie terrein start, zal onderzocht worden of de woningen Overste den Oudenlaan 52-58 ingepast kunnen worden. Dan zal ook het behoud van de bomen en aanwezigheid van flora en fauna op het terrein nader beschouwd worden.

De aansluiting van de Kanaalweg op de Van Zijstweg maakt geen onderdeel uit van dit plan. Het ontwerp van de oversteek van de Kanaalweg over de Van Zijstweg - Van

*Tellengenlaan maakt onderdeel uit van de uitwerking van de HOV-baan langs de Van Zijstweg en Van Tellegenlaan. Dit zal in een apart (bestemmingsplan)traject nader uitgewerkt worden.
De fietsroute langs de Kanaalweg is overigens een van de Top 5-fietsroutes van de stad en zal dus blijven.*

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Onjuist tracé voor de warmtetransportleiding

Het tracé voor de warmtetransportleiding zoals weergegeven in de verbeelding (Leiding) komt niet overeen met het tracé zoals is afgestemd tussen de Gemeente Utrecht en Eneco Warmtenetten B.V. Verzocht wordt het correcte tracé op te nemen in de verbeelding.

Reactie:

In overleg met indiener Eneco warmte is het tracé voor de warmtetransportleiding aangepast op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Conclusie: de zienswijze leidt tot aanpassing van de verbeelding van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

1. Strijd met Utrechts verkeersbeleid

Indiener vindt het een slecht plan dat strijdig is met het Utrechtse verkeersbeleid "aantrekkelijk en bereikbaar". De Koningin Wilhelminalaan wordt in dit plan van een fraaie weg omgeturnd in een asfaltplak met een verkeersriool. Deze weg moet ook aantrekkelijk blijven. Daarvoor moeten de volgende maatregelen genomen worden:

- verander de bestaande rijstroken in de busbaan,
- voeg geen verharding toe en
- laat de bomen staan.

Reactie:

Het plan is, anders dan indiener aangeeft, niet in strijd met het verkeersbeleid uit Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (5 juli 2012 vastgesteld door de Gemeenteraad), zoals toegelicht in paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

De Koningin Wilhelminalaan maakt zowel onderdeel uit van de HOV-zuidradiaal tussen station Utrecht Centraal en het station Vleuten, als van het netwerk van stedelijke verbindingswegen. Voor de doorstroming van het openbaar vervoer is het van belang dat als deel van de Zuidradiaal op de Koningin Wilhelminalaan een busbaan wordt aangelegd. In de huidige situatie liggen op de Koningin Wilhelminalaan 2 à 3 rijstroken, met over grote delen busstroken in een zijligging. Dit wordt omgebouwd naar een busbaan in middenligging en één rijstrook per rijrichting voor het autoverkeer. Per saldo wordt er dus geen verharding toegevoegd.

Taakstellend voor het plan is dat minimaal het huidige aantal bomen van 487 in de nieuwe situatie in het plangebied zal worden gerealiseerd, waarbij het streven is een hoger aantal te realiseren. Van de aanwezige bomen in de huidige situatie worden circa 129 bomen verplant. Circa 69 bomen worden binnen het plangebied herplant en voor circa 60 bomen wordt een locatie elders in de stad gezocht. Voor het gebied is daarnaast een plan gemaakt voor nieuw aan te planten jonge bomen, zodat de te kappen bomen worden gecompenseerd.

Door de herinrichting ontstaat voor de toekomst een aantrekkelijke, duurzame en veilige HOV-baan, in een kwalitatief hoogwaardig groen gebied.

2. Plan zou gericht moeten zijn op vermindering van verkeer in plaats van op het faciliteren van verkeer.

Zoals hiervoor is betoogd, wordt op andere plekken in de stad niet zozeer gekeken naar wat er aan verkeer volgens het model zou moeten rijden. Er wordt gekeken hoe het verkeer verminderd kan worden. Op welke wijze is de noodzakelijke capaciteit van het wegontwerp tot stand gekomen? Er wordt sinds 2006 al aan dit bestemmingsplan en het huidige ontwerp gewerkt, maar er is sindsdien wel het een en ander veranderd in de stad.

Reactie:

In de loop der jaren zijn de ontwerpen steeds getoetst aan de meest actuele verkeersprognoses.

Zie verder de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 2 onder het kopje Doorstroming van het verkeer.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Toename luchtvervuiling c.q. vermindering van de luchtkwaliteit

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 indiener en als bewoners met zich meebrengt.

Reactie:

In 2014 (d.d. 2 april 2014) is een luchtbeoordeling opgesteld, waaruit blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, voor zowel fijnstof als voor stikstofdioxide.

De berekeningen zijn op 22 september 2015 geactualiseerd. Uit de memo, die toegevoegd zal worden als bijlage, blijkt nogmaals dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Er zijn daarom geen belemmeringen vanuit luchtkwaliteit om het bestemmingsplan vast te stellen.

2. Toename Geluidsoverlast

De toename van dit auto en busverkeer brengt extra geluid met zich mee, dit blijkt uit de aanvraag voor ontheffing (verhoging) van de huidige geluidsnorm door de Gemeente Utrecht. Deze toename van geluid zorgt voor indiener en als bewoners voor geluidhinder in en om onze woning wat onder andere kan resulteren in slaapverstoring, oververmoeidheid en ernstige gezondheidsklachten.

Reactie:

Indiener trekt ten onrechte de conclusie dat in de praktijk sprake is van een toename van de geluidsbelasting van de woningen.

Voor de uitvoering van de Wet geluidhinder moet het akoestische effect van het nieuwe plan onderzocht worden en het effect ten opzichte van eerder vastgestelde Hogere waarden. De eerder toegestane geluidbelasting ten tijde van de planologische besluitvorming (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, en dus op de woning van indiener, neemt af ten opzichte van de bestaande situatie, mede door het aan te brengen geluidreducerend asfalt op een deel van Overste den Oudenlaan, een geluidabsorberende tunnelwand en een verdiepte ligging van de HOV-baan. Op de begane grond van de woning neemt de geluidbelasting af met 2 dB (van 56 naar 54 dB) en op de verdieping met 1 dB (van 57 naar 56 dB). Het plan heeft daarmee geen negatieve gezondheidseffecten in verband met geluid.

3. Onbereikbaar worden van de woning van indiener

Op het ontwerp bestemmingsplan is de ventweg die via de tweebaansweg op de Overste den Oudenlaan toegang verleent tot onze woning afgesloten waardoor de woning van indiener onbereikbaar is geworden.

Reactie:

Zie de reactie op zienswijze 2, onderdeel 2.

4. Aanleg HOV leidt tot onverkoopbaarheid van de woning van indiener

Bovenstaande punten dragen er aan bij dat onze woning in waarde daalt en onverkoopbaar is geworden. Dit is voor indiener en onacceptabel.

Reactie:

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 actualisatie van de risicoanalyse wordt aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd. De mogelijke waardedaling leidt niet tot onverkoopbaarheid van de woning.

Conclusie: de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De volgende bijlagen zullen worden toegevoegd aan het bestemmingsplan:

- Memo Actualisatie luchtberekeningen HOV-baan Transwijk Kanaleneiland (Z80)Luchtkwaliteit 22 september 2015;
- Risicoanalyse tegemoetkoming in planschade inzake HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland te Utrecht, 14 september 2015.

Zienswijze 6

1. Marco Pololaan

Indiener maakt zich zorgen over de ontsluiting van Kanaleneiland-Zuid vanaf de doorgaande verkeersader Churchilllaan. Indiener voert daarbij de volgende argumenten aan die pleiten voor het handhaven van tweerichtingverkeer op de Marco Pololaan:

- a) de Marco Pololaan is ontworpen als ontsluitingsweg voor Kanaleneiland-Zuid. Deze in een richting afsluiten is een onlogische zaak;
- b) de door gemeente aangevoerde alternatieven kunnen indiener niet overtuigen:
 - de Amerikalaan tussen Marco Pololaan en Beneluxlaan is een woonstraat waar op korte termijn de uitrit van een parkeergarage van werk- en bezoekslocaties ook zijn ruimte zal vragen. Dit verdraagt zich slecht met een ontsluitingsweg;
 - bovendien is de afrit van de Beneluxlaan naar de Amerikalaan onoverzichtelijk en dus bij veel doorgaand verkeer gevaarlijk;
 - de Rooseveltlaan is de begeleidingsweg van de ARK-zone met speelvoorzieningen voor de huizen aan de andere zijde van de weg. Door hoge verkeersdrempels is doorgaand verkeer op deze weg recentelijk ontmoedigd. Het desondanks hardrijdende verkeer over de Rooseveltlaan (onder de brug door) naar de Amerikalaan moedigt niet aan op deze route nog meer nadruk te leggen;
 - wil men de wijk in via de Vasco da Gamastraat, dan stuit men op het daar gelegen winkelcentrum, dat veel parkeerbewegingen oplevert. Deze omgeving wordt verkeertechisch nu al als onveilig ervaren;
- c) er ligt nu al een busbaan op de bedoelde plek en de bedoelde verkeersbewegingen vinden plaats, zonder dat dit tot problemen leidt. .

Reactie:

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. Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de uitwerking van verkeersmaatregelen. Beide varianten passen binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Indiener zal op de hoogte gehouden worden van de uitkomst van de studie.

2. Busontsluiting Transwijk

Vervolgens wil indiener nog ingaan op de kwestie van de bushalte op de Koningin Wilhelminalaan hoek Lomanlaan. Indiener heeft 2 uiteenlopende reacties van de gemeenten gekregen op de vragen hieromtrent. Gezien deze verschillende reacties blijft indiener graag aangesloten op de wijze, waarop de discussie tussen de gemeente en de provincie hierover zich ontwikkelt.

Reactie:

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.

Ook op dit punt zal indiener zal op de hoogte gehouden worden.

3. Verkeersdoorstroming

Indiener maakt zich zorgen over de integraliteit van de aanpak van de verkeersdoorstroming. Aan indiener is toegezegd dat hij betrokken zou worden in de uitwerking van SRSR (Nota Slimme Routes, Slim Regelen.). In het kader van de aanleg van de busbaan gaan twee van de door ons genoemde negen knooppunten op de schop. Bewoners kunnen hier op twee wijzen overlast van ondervinden: verminderde

bereikbaarheid van hun buurt en spontaan ontstane sluiproutes door hun buurt. Met nadruk vraagt indiener dan ook bij de uitwerking van SRSR dit aspect mede met hem te overleggen.

Reactie:

Het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar wordt momenteel uitgewerkt in de Nota Slimme Routes, Slim Regelen. Deze vormt het nieuwe gemeentelijke verkeers- en vervoersplan waarin het functioneren van het stedelijke verkeerssysteem voor alle soorten verkeer (auto, openbaar vervoer, fiets) integraal wordt belicht. Het gaat hierbij om het functioneren van het systeem op langere termijn, rekening houdend met onder andere de busbaan Transwijk en Van Zijstweg.

De wijkraad zal benaderd worden over de wijze van participatie op dit onderdeel.

4. Groenvoorziening

Als laatste punt komt indiener nog terug op de groenvoorziening. Gemeente geeft aan uiteindelijk tot een groenere inrichting te komen dan nu. Tegelijkertijd constateert indiener, dat vooral in de eerste fasen veel groen zal verdwijnen. Aangezien dit bij een deel van de bewoners een zeer gevoelig punt is, adviseert indiener de gemeente voorafgaand aan de concrete werkzaamheden in ruime mate bewoners en omwonenden voor te lichten over de plannen en de eindsituatie.

Reactie:

Gezien het feit dat een groot aantal bomen moet wijken voor de aanleg van de busbaan is het belangrijk dat de voorbereiding en de uitvoering zorgvuldig gebeuren. Voorafgaand aan de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen wordt een aparte inloopavond georganiseerd waarin de keuzes om bomen te ontzien, te verplaatsen of te vellen worden toegelicht. Mocht op basis van reacties op de te verspreiden informatie en de inloopavond behoefte zijn aan nader overleg dan zal hieraan invulling worden gegeven vanuit het project. Het advies van de wijkraad om extra aandacht aan het informeren van bewoners en omwonenden wordt hiermee opgevolgd en zo goed mogelijk ingevuld.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienwijze 7

1. Groenvoorziening

Indiener maakt zich zorgen over de groenvoorziening met alle flora en fauna voor de deur die verloren gaat.

Reactie:

Zie de reactie op onderdeel 1 van zienswijze 2, waar ook ingegaan wordt op de situatie op het Anne Frankplein, tegenover de woning van indiener.

2. Significante toename van bussen

Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het hoge aantal bussen (van 1.000 naar 1.800) dat in de toekomst over de Overste den Oudenlaan gaat rijden.

Reactie:

De gemeente Utrecht heeft in 1996 een overeenkomst gesloten met RWS en het BRU, om te komen tot de aanleg van een "Regionaal Netwerk HOV" waarin het ambitieniveau voor het HOV en het regionale netwerk in 2015 is uitgewerkt. In 2000 heeft de raad ingestemd met het uitwerken van de planontwikkeling HOV Leidsche Rijn, Zuid-radiaal in de bestaande stad (integraal Programma van Eisen en een Voorlopig ontwerp). Het betreft het tracé Papendorpsebrug – 5 Meiplein – Anne Frankplein – Overste den Oudenlaan – Van Zijstweg – Croeselaan. Doel van de aanleg van de HOV tram-busbanen is een snel en hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in Utrecht aan te leggen. Het is hierbij noodzakelijk voor de optimale werking van het verkeerssysteem om het toekomstige aantal bussen goed af te kunnen wikkelen.

3. Vermindering waarde

Indiener is bang dat zijn/ haar woning door de aanleg van de busbaan minder waard wordt.

Reactie:

Zie zienswijze 5, onderdeel 4.

Conclusie: de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De Quickscan Flora en faunawet HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z80/ Busbaan Transwijk geactualiseerd van 25 september 2015 zal toegevoegd worden als bijlage bij de toelichting.

Zienswijze 8

De reconstructie van de kruising Marco Pololaan met de Churchilllaan sluit de bestaande routes voor de auto naar de Battutalaan af. De bestaande verkeerscirculatie wordt hierbij verstoord met als gevolg dat er veel verkeer door de woonwijk rijdt in plaats van over de doorgaande wegen.

Reactie:

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. Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de uitwerking van deze verkeersmaatregelen. Beide varianten passen binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Indiener zal op de hoogte gehouden worden van de uitkomst van de studie.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

II Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan

A. Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

1. Wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan

- a. De paragrafen 4.6, 4.10 en 5.1 zullen worden aangepast door de toevoeging van de volgende bijlagen aan de toelichting van het bestemmingsplan:
 - Memo Actualisatie luchtberekeningen HOV-baan Transwijk Kanaleneiland (Z80)Luchtkwaliteit 22 september 2015;
 - Quicksan Flora en faunawet HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z80/ Busbaan Transwijk geactualiseerd op 25 september 2015;
 - Risicoanalyse tegemoetkoming in planschade inzake HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland te Utrecht, 14 september 2015.

2. Wijzigingen in de regels

Niet van toepassing.

3. Wijzigingen op de verbeelding(en)

- a. De bestemmingsvlak 'Leiding' wordt aangepast.

III Conclusie

Op grond van de hoofdstukken I en II wordt voorgesteld:

1. naar aanleiding van zienswijze 3, zienswijze 6 (onderdeel 1 en 4) en zienswijze 7 (onderdeel 1) (onderdeel 1 en 4) in het ontwerpbestemmingsplan wijzingen aan te brengen;
2. .Het bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland dat is vastgelegd in de digitale bestanden NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZWEST.VA01.gml en NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZWEST.VA01.dgn vast te stellen.

IV Integraal overzicht van de zienswijzen

[HIERACHTER ALLE ZIENSWIJZEN INVOEGEN (kopieën)]

