

Reactienota

IPvE /FO Busbaan Dichterswijk

Samenvatting

Het concept IPvE/FO Busbaan Dichterswijk heeft van 18 november 2016 tot en met 30 december 2016 ter inzage gelegen. Op 7 december 2016 is het concept ontwerp toegelicht tijdens een inloopbijeenkomst die door zo'n 50 mensen is bezocht. Op het concept IPvE/FO hebben 74 omwonenden en andere belanghebbenden gereageerd met een zienswijze. Enkele zienswijzen zijn ingediend namens meerdere huishoudens, in totaal is er namens 104 huishoudens gereageerd. Het merendeel van de zienswijzen (61 zienswijzen, namens 92 adressen) gaat in op de keuze over de ontsluiting van de Veilinghavenkade. Meer dan de helft hiervan gaat alléén daarover de rest heeft ook andere aandachtspunten voor het concept ontwerp. Over het algemeen zijn de reacties positief en worden de ontwerpkeuzes gedragen. Belangrijke onderwerpen in de zienswijzen zijn de ligging van de busbaan, de onderdoorgang bij de Kanaalweg, de hovenierswoning, de snelheid en de keuze voor materiaal en bomen. Ook stakeholders hebben een zienswijze ingediend: bewonerscomité Van Zijstweg, de roeiverenigingen (URV Viking, USR Triton, AUSR Orca), busvervoerder QBUzz, Vereniging Oud Utrecht, Villa Jongerius, Reizigersvereniging Rover, provincie Utrecht en de Rabobank.

In deze reactienota zijn de zienswijzen beantwoord. De zienswijzen zijn per onderwerp gesorteerd, in de eerste kolom staat met een nummer welke indiener hier een zienswijze over heeft ingediend. De betreffende indiener ontvangt persoonlijk zijn/haar nummer, de reactienota zelf blijft anoniem met uitzondering van organisaties en bedrijven. Hieronder volgt een samenvatting van de besproken onderwerpen.

1. Algemeen en proces

Er zijn complimenten gegeven voor het ontwerp en de manier waarop de busbaan is ingepast in de omgeving. De gemeente bedankt u voor uw complimenten. Twee zienswijzen gaan in op de co-creatie tussen gemeente en het comité Van Zijstweg. De co-creatie met het bewonerscomité is afgerond, omdat met dit ontwerp de belangrijkste ontwerpkeuzes samen en in overeenstemming tussen gemeente en bewonerscomité zijn gemaakt. De verdere uitwerking is van technische aard. In het IPvE/FO is inzichtelijk gemaakt op welke punten gemeente en comité in co-creatie van inzicht verschillen over het concept ontwerp. In de zienswijze van het comité en in twee andere zienswijzen wordt expliciet ingegaan op deze verschillen van inzicht. In deze zienswijzen zijn geen nieuwe argumenten ingebracht. De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om van standpunt te wijzigen.

2. Ontwerpkeuzes

Over het profiel zijn suggesties gedaan voor een kromming van de weg, voor een andere positie van de bomen en voor toevoegen van rijbanen. Tijdens het ontwerpproces zijn de kromming van de weg en de compactheid van het profiel aan de orde geweest. De ingebrachte argumenten zijn niet anders dan wat destijds is besproken en afgewogen. Het profiel zoals voorligt in het concept IPvE/FO blijft derhalve ongewijzigd voor de rijbaanbreedte, de berm met bomen en de continue lijn. Bij de kruising Dr. M.A. Tellegenlaan/Overste den Oudenlaan waren ten onrechte te weinig rijstroken ingetekend, het concept ontwerp is hierop aangepast. In de volgende fase wordt de exacte positie van de bomen bepaald, daarbij proberen we rekening te houden met de wens die is ingebracht om meer ruimte te creëren tussen hovenierswoning en fietspad.

De keuze voor het toevoegen van een tweerichtingen fietspad aan de andere kant van de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan is positief ontvangen. Verder zijn enkele vragen gesteld over routes voor fiets (Croeselaan) en voetganger, die in deze reactienota nader zijn toegelicht. De tekst in het IPvE/FO is hierop aangescherpt zodat duidelijk is wat bedoeld wordt.

Er is overwegend positief gereageerd op de keuze voor een middenligging voor de busbaan voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-baan). Een aantal zienswijzen is hier vanuit het oogpunt van doorstroom voor auto en HOV minder positief over. De keuze voor een middenligging en 30 km/uur is zorgvuldig gemaakt. Bij de afweging tussen een midden- en een zuidligging telt sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context (A-zone, 30km/uur regime, autoluw), waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer erg belangrijk is.

Er wordt positief gereageerd op de keuze om voor zowel auto als bus een snelheidsregime van 30 km/uur te geven. Maar tegelijkertijd zijn er vragen gesteld of de snelheidsremmende maatregelen voldoende zijn. Op pagina 24 van het IPvE/FO staat hoe in het ontwerp rekening is gehouden met het zoveel mogelijk beperken van de snelheid. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Op de kruisingen wordt de autorijbaan verhoogd (plateau) tot op dezelfde hoogte als de busbaan. Ook de toevoeging van een bomenlaan en een minimale wegbreedte werkt snelheidsremmend. De ingebrachte suggestie over toepassen van verschillend materiaal nemen we mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.

In vier zienswijzen wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling van het autoverkeer. Gevraagd wordt in te zetten om het verminderen van verkeer, maar er worden ook zorgen geuit of de verkeersafwikkeling capaciteit heeft om een goede bereikbaarheid te garanderen. De verkeersafwikkeling is gesimuleerd met een verkeersmodel. Met dit ontwerp ontstaat er – tijdens de spits – een verkeersafwikkeling waarbij niet al het verkeer bij de eerstvolgende keer groen kan worden afgewikkeld. De verkeersafwikkeling is echter niet dusdanig dat er files ontstaan die zo lang zijn dat andere kruispunten hier last van hebben. De gemeente is van mening dat deze verkeersafwikkeling tijdens de spits voldoende is voor een weg in een binnenstedelijke omgeving. In de toekomst ligt aan deze zijde van het station een levendige binnenstad met een 30km/uur regime, autoluw, goede openbaarvervoerbindingen waarbij bereikbaarheid en veiligheid voor fietser en voetganger voorop staat. Dit betekent dat de gemeente bij alle ontwikkelingen in dit gebied voornamelijk kijkt naar het verlagen van verkeersintensiteiten en daarom minder gericht is op het zo veel mogelijk faciliteren van autoverkeer. Tijdens de behandeling van de zienswijzen is de simulatie van de verkeersafwikkeling geactualiseerd met het meeste recente verkeersmodel (VRU 3.3 variant 2030) . De tekst in het IPvE/FO is hierop aangepast.

De gemeente heeft belanghebbenden gevraagd om hun wensen kenbaar te maken t.a.v. materialisering van de rijbaan en keuze van bomen. Negen zienswijzen gaan hier op in. Ook over verlichting heeft iemand een suggestie gedaan Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bestrating, de bomen en de verlichting. We nemen de inbreng daarin mee.

Tot slot zijn informatieve vragen gesteld over de omgeving. Deze zijn in de reactienota van antwoord voorzien. In één zienswijze wordt ingegaan op de plangrens. Naar aanleiding hiervan is de plangrens de tekening aangepast.

3. Kruising Kanaalweg – Dr. M.A. Tellegenlaan

In het concept ontwerp staan twee varianten voor de kruising met de Kanaalweg: een gelijkvloerse kruising en een gelijkvloerse kruising gecombineerd met een fietsonderdoorgang onder de Nelson Mandelabrug en de expeditiebrug. In 14 reacties wordt ingegaan op deze kruising. Hiervan pleiten 13 indieners voor een onderdoorgang vanwege de mogelijkheid voor fietsers, sporters en andere langzaam verkeer om de kruising ongehinderd en verkeersveilig te passeren en vanwege het positieve effect op de doorstroom op de Van Zijstweg– Dr. M.A. Tellegenlaan. Één reactie heeft een voorkeur voor een gelijkvloerse kruising omdat dit betere kansen zou geven voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

In het concept ontwerp staat dat de gemeente na de consultatieperiode een besluit neemt. Om dit te kunnen doen, is het ontwerp van de onderdoorgang verder uitgewerkt. De tekst in het IPvE/FO is hierop geactualiseerd. Om een onderdoorgang goed in te passen is in het ontwerp de kade vanaf de Nelson Mandelabrug langs de Villa Jongerius rechtgetrokken. Daarmee wordt de kade voor de Villa breder en dat geeft ruimte voor de onderdoorgang en mogelijkheid om (verblijfs)kwaliteit toe te voegen aan de kade. In het IPvE/FO staat dit ontwerp verder toegelicht met tekst en afbeeldingen.

Om deze kruising nog comfortabeler en verkeersveiliger te maken, kan gekozen worden voor een variant waarbij naast een gelijkvloerse kruising ook een onderdoorgang wordt gerealiseerd die onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug gaat. Utrecht bouwt de Merwedekanaalzone om tot een hoogwaardige stedelijke leefomgeving. De oeverzones van het Stadseiland vormen hierin een aaneengesloten openbare groen en recreatieve ruimte voor prettig fietsverkeer (woon–werk) en voor sport en recreatie. Een onderdoorgang draagt zo bij aan een vitale en duurzame verstedelijking. Op het kruispunt komen veel fietsstromen samen. Zo'n 30% hiervan gaat rechtdoor over de Kanaalweg en heeft de meeste voordelen van een onderdoorgang. Ondanks dat er op maaiveld een veilig kruispunt wordt gerealiseerd zijn er met een onderdoorgang minder mogelijke conflicten tussen fietsers en auto en bus. Dit verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming van OV en auto. De instellingen van de verkeerslichten

op dit kruispunt moeten passen binnen de systematiek van de A-zone: goed voor fietsers, HOV en daarna auto. Bij een onderdoorgang gaan er minder fietsers over het kruispunt. Dat geeft ruimte om met de instellingen van de verkeerslichten op het kruispunt te optimaliseren, zodat dit (ook) ten goede komt aan de doorstroom van auto en HOV, al is dit effect beperkt. Het college heeft de voorkeur voor een onderdoorgang en gaat tijdens het opstellen van het Voorlopig Ontwerp op zoek naar aanvullende financiering, op basis van een nauwkeurige kostenraming. Besluitvorming over de tunnel leggen we voor aan de raad bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp, die naar verwachting eind 2017 plaatsvindt.

4. Nelson Mandelabrug

In vier zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor geluidsoverlast afkomstig van de Nelson Mandelabrug. Verzocht wordt om bij de aanpassing van de brug en ontwerpeisen op te nemen die geluidsreducerend zijn. Door het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur treedt er al een geluidsreductie op. Verder nemen we dit mee in de selectie van het bureau dat de gemeente contracteert om een Voorlopig Ontwerp te maken van de brug. Op basis van dit Voorlopig Ontwerp selecteren we een aannemer die dit verder uitwerkt. Ook daarin nemen we dit aspect mee. De tekst in het IPvE/FO is hierop aangescherpt. Het behouden van de huidige doorvaartbreedte is belangrijk voor het roeverkeer op het kanaal. De huidige doorvaartbreedte blijft ongewijzigd, de tekst in het IPvE/FO is hierop aangescherpt.

5. Veilinghavenkade

In het concept ontwerp staan drie opties voor de ontsluiting van de Veilinghavenkade: volledig afsluiten, alleen uitgaand verkeer richting Dr. M.A. Tellegenlaan of zowel in als uit van én naar Dr. M.R. Tellegenlaan. Er zijn veel reacties binnengekomen over deze opties.

Het merendeel is voorstander voor het openhouden van de Veilinghavenkade voor beide richtingen. De belangrijkste opmerkingen gaan over de gevolgen voor de bereikbaarheid van de wijk, omdat – bij volledige afsluiting – dé ontsluiting richting de A2 via de Graadt van Roggenweg dan niet meer beschikbaar is. Ook wordt in de reacties aangegeven dat de alternatieve routes door de wijk niet geschikt zijn omdat dit smalle wegen zijn met gemengd verkeer. Uit de reacties komt naar voren dat men zich vooral zorgen maakt over de verkeersveiligheid op de routes door de wijk. De alternatieve routes liggen deels langs scholen, met gemengd verkeer met fietsers en voetgangers. Ook maakt men zich zorgen over de doorstroming op de Croeselaan (Zuid).

Er zijn ook argumenten voor de afsluiting gegeven. Zo heeft een afsluiting positieve gevolgen voor de aspecten als de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid op de Veilinghavenkade en minder zoekverkeer naar parkeerplaatsen. Ook verbetert een volledige afsluiting de doorstroming op de Van Zijstweg

Er zijn in 2015 tellingen uitgevoerd in Parkhaven. Op de aansluiting van de Veilinghavenkade op de Van Zijstweg rijden ca. 1.300 voertuigen per werkdag. Dit is relatief weinig voor verkeer in woongebieden met 30 km/uur (streefwaarde is maximaal 5.000 à 6.000 voertuigen per etmaal). Tijdens de ochtendspits gebruiken 163 voertuigen deze aansluiting, tijdens de avondspits is dat 211 voertuigen.

De argumenten die naar voren zijn gebracht in de zienswijzen zijn grotendeels herkenbaar. Daarom is besloten dat in het FO een ontsluiting wordt opgenomen waarbij autoverkeer zowel in als uit (richting Dr. M.A. Tellegenlaan) wordt ontsloten. De belangrijkste reden is dat de ca. 1.300 voertuigen die nu gebruik maken van de aansluiting op de Veilinghavenkade na een afsluiting via andere routes door de wijk hun weg kiezen. En op deze routes is – zoals in de zienswijzen veelvuldig is aangegeven – sprake van gemengd verkeer, dus gemotoriseerd verkeer samen met fietsers. Dit geldt ook voor vrachtverkeer dat o.a. de horeca (aan de Veilinghavenkade) en andere bedrijven in deze hoek van de Dichterswijk moeten bevoorraden. Mede om deze reden is er een wens om het verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te laten rijden, voordat ze het woongebied in gaan.

De positieve aspecten bij een volledige afsluiting zijn lokaal. De Veilinghavenkade wordt rustiger en daarmee leefbaarder en verkeersveiliger. Afsluiten van de Veilinghavenkade is positief voor de doorstroom van auto en bus op Van Zijstweg, maar dit effect is zeer beperkt. Dit komt omdat ook zonder een aansluiting met autoverkeer er hier een met verkeerslichten geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers moet komen. In het IPvE/FO is de paragraaf over de Veilinghavenkade aangepast op bovengenoemde keuze, waarbij de ontwerpkeuze voor het handhaven van tweerichtingen onderbouwd is.

6. Hovenierswoning

In vijf zienswijzen wordt ingegaan op de Hovenierswoning. Drie daarvan geven aan positief te zijn dat de woning blijft behouden en geven enkele aandachtspunten en wensen mee voor de herontwikkeling. De andere twee zienswijzen vinden behoud van de woning niet nodig. De gemeente vindt het belangrijk om de woning te behouden omdat het pand een cultuurhistorische waarde heeft als karakteristieke hovenierswoning met interieur uit het derde kwartaal van de 19e eeuw. Daarnaast heeft het een hoge architectuurhistorische waarde als voorbeeld van een combinatie van Art-Deco en Amsterdamse School. Na vaststelling van het bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk is er een juridisch planologische zekerheid voor behoud van de Hovenierswoning. Dat is het moment waarop de woning de Monumentale status kan verkrijgen en kan worden herontwikkeld. Als te zijner tijd besloten wordt tot verkoop, dan zal de gemeente (conform het uitgiftebeleid) het pand openbaar en met een tender verkopen. Op welke manier en onder welke voorwaarden wordt op dat moment besloten.

1. Algemeen

Complimenten		
13, 24, 44, 49, 52, 61, 62	– Er is veel werk verzet en er ligt een mooi resultaat, complimenten hiervoor! Ook duidelijk dat er keuzes gemaakt zijn die niet aan alle wensen van omwonenden voldoen maar gelukkig is met de belangrijkste wensen van omwonenden rekening gehouden! – Mooi ontwerp en goed overdacht. – Het FO wordt door de Vereniging Oud-Utrecht positief beoordeeld. Door ons als positief beoordeelde aspecten zijn de groene aankleding van de weg, die ook aan de noord-/Jaarbeurszijde wordt doorgezet. – Het gaat helemaal de goede kant op. En ik ben het eens met de in de afweging door gemeente gemaakte keuzes. – Het ontwerp ziet er wat mij betreft goed uit. – Allereerst wil ik u complimenteren met het uitgebreide plan voor herinrichting van de Van Zijstweg. Het ziet er veelbelovend uit. – Wij zijn blij, dat het een groen en fietsvriendelijk ontwerp is geworden.	Heel erg bedankt voor uw complimenten.
Proces		
38	Tijdens het ontwerpproces zijn alleen gesprekken gevoerd met de stakeholders Jaarbeurs, Rabobank, Provincie, Villa Jongerius, fietsersbond en roeiverenigingen (Viking, Triton, Orca). Met Qbuzz is <u>niet</u> gesproken. Er is gekozen voor een co-creatie met het bewonerscomité Van Zijstweg, waardoor buurt- en wijkbelangen meer aandacht hebben gekregen dan het lokale en regionale belang van de realisatie van de HOV-baan. Zo wordt bijvoorbeeld gesteld dat “de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg wegen worden in een hoog stedelijk binnenstadgebied met kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte van aanliggende gebieden. Deze status is bepalend geweest in de ontwerpkeuzes”. Hierdoor is naar onze mening het oorspronkelijke doel van het project, nl. het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer door de realisatie van een HOV- baan, naar de achtergrond geschoven. Er is hoe dan ook in de toelichting op het ontwerp weinig aandacht voor de vervoerkundige en exploitatieve aspecten van openbaar vervoer. Wij beschouwen dit als een gemiste kans.	We delen dezelfde ambitie: een betrouwbaar en comfortabel HOV netwerk. De inpassing van de busbaan Dichterswijk in deze binnenstedelijke context is een ingewikkelde opgave. De gemeente is van mening dat met dit ontwerp een goede balans is gevonden in alle belangen en dat er sprake is van een zorgvuldige, integrale afweging in de ontwerpkeuzes. Juist vanwege de vele belangen, heeft de gemeente naast de co-creatie ook met andere stakeholders gepraat. De afstemming vanuit het HOV belang én namens de vervoerders verliep via de provincie. In de volgende fase bekijken we graag samen met u én de provincie hoe dit ontwerp verder kan worden verbeterd.

67	Jammer om te horen dat de gemeente de co-creatie met Comité van Zijstweg heeft beëindigd. Ik ben er zelf niet direct bij betrokken geweest, maar het schept weinig vertrouwen in het verdere verloop van het ontwerpproces.	De co-creatie met het bewonerscomité is afgerond, omdat met dit ontwerp de belangrijkste ontwerpkeuzes gezamenlijk en in overeenstemming tussen gemeente en bewonerscomité zijn gemaakt. Afstemming met bewoners en belanghebbenden zetten we ook in de vervolgfase door, maar niet in de vorm van co-creatie met het bewonerscomité.
68	Een groot deel van het FO is in co-creatie tussen de gemeente en het Comité Van Zijstweg tot stand gekomen. Over dat deel zijn wij als comité, met de gemeente, tevreden. Onze zienswijze beperkt zich tot de punten waarover gemeente en comité van mening verschillen, dan wel de verschilpunten die o.i. nadere verduidelijking behoeven. De belangrijkste onderlegger voor het concept-ontwerp is de Nota van Uitgangspunten van 11 mei 2015. Deze is in nauwe samenwerking tussen gemeente en comité tot stand gekomen en medio 2015 door B&W vastgesteld. De NvU dient naar de mening van het comité dan ook het belangrijkste toetsingskader te zijn voor de te maken keuzes in het ontwerp. Afwijkingen hiervan dienen o.i. slechts gemotiveerd plaats te vinden.	We zijn het met u eens dat afwijkingen op de NvU gemotiveerd moeten worden. Daarom hebben we op pagina 14 van het IPvE inzichtelijk gemaakt op welke punten gemeente en comité in co-creatie gemeenschappelijk hebben besloten af te wijken van de NvU, en waarom. Op pagina 31 en 32 staat vermeld waarin gemeente en comité van inzicht verschillen over de interpretatie van enkele punten uit de NvU en heeft de gemeente haar standpunt gemotiveerd.
Uitvoering		
56	Wij zijn ons ervan bewust dat de uitvoering van bouwwerken rond het Merwedekanaal onvermijdelijk tot hinder voor het roeien leidt. De ervaring leert dat deze hinder bij goed en tijdig gevoerd onderling overleg hierover tot een minimum kan worden beperkt. Wij roepen u daarom op om vóór de planning en vóór de uitvoering van de bouwwerkzaamheden met ons in overleg te treden om tot een optimale afstemming te komen.	Hinder is er inderdaad altijd. De gemeente probeert de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De wijze van uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt met stakeholders en omwonenden afgestemd. Eén van de onderdelen bij de aanbesteding van een aannemer is de manier waarop hij omgaat met de omgeving.

2. Ontwerpkeuzes

Profiel		
29, 43	[...] Plaats tussen de autorijbanen en het fietspad een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een berm van 1,5–2 meter met hagen heeft de volgende voordelen: – De gevreesde asfaltvlakte wordt nog steeds vermeden (door onderbreking met een haag van 0,8–1 meter hoog die het resterende asfalt ook meer uit het zicht houdt). – Het wegontwerp krijgt meer het karakter van een stadsstraat. Een brede berm heeft meer het karakter van 50 km/uur weg. – De fietspaden aan weerszijden kunnen worden verbreed tot minimaal 4 meter en bij voorkeur 4,5 meter (met behoud van de hovenierswoning). – De versnippering van het groen vermindert. – Meer natuurlijke snelheid remming. De haag komt dicht op de rijbaan dan de stammen van de nu geplande bomen. De bomen die ook een ecologische waarde vertegenwoordigen, kunnen aan de ‘buitenzijde’ van de fietspaden worden opgenomen. Zij het niet overal. Het incidenteel ontbreken van bomen langs het traject is echter positief omdat het de nadruk op de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer verzwakt. Dit komt ook ten goede aan de gelijkwaardigheid tussen de rijbanen en de oversteken voor de voetgangers en fietsers die meer betekenis hebben voor de verbinding met de rest van de stad, mits aandacht is besteed aan het ontwerp hiervan.	In dit ontwerp is gekozen voor een berm met bomen om een aantal redenen. Bomen hebben zowel een snelheidsremmend effect als een openheid naar de omgeving. Om ervoor te zorgen dat de bomen in de berm goed kunnen groeien, en de wortels omliggende verharding niet omhoog duwen, is een berm van minimaal 3 meter nodig. Tevens is er voldoende ruimte nodig voor alle benodigde objecten zoals verkeerslichten en lichtmasten. Deze breedte van een berm is daarnaast positief voor de verkeersveiligheid vanwege de optimale scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. En er is voldoende wachtruimte bij de kruisingen voor de afslaanende auto wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid van de overstekende fietsers. Het karakter van een stadsstraat wordt overigens door meer elementen bepaald. De relatie met de omgeving en zichtbaarheid van aanliggende functies is daarbij belangrijk. Een haag kan snelheidsremmend werken maar daar staat tegenover dat er meer sprake is van een tunnelwerking. Het verplaatsen van de bomen naar de buitenzijde van het fietspad, betekent inderdaad een incidentele onderbreking van de bomen langs het traject. Het gevolg is een onrustig straatprofiel wat de herkenbaarheid, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid niet ten goede komt. U geeft als voordeel van een smallere berm aan dat de fietspaden breder kunnen. Een breder fietspad is echter niet nodig, door toevoeging van een fietspad aan de noordzijde zal de intensiteit aan de zuidzijde afnemen. Dat betekent dat de maat van 3,5 meter zeker voldoende is.
29, 43	Een lichte kromming van de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat brengt ook iets terug van de historie. De Van Zijstweg liep oorspronkelijk ook in een bocht om de Veilinghaven en de Veemarkthaven.	Op pagina 31 van het concept IPvE/FO staat uitgelegd waarom de gemeente geen reden ziet voor een kromming in de weg. Uw zienswijze biedt daar geen ander inzicht in. Een continu profiel draagt bij aan een overzichtelijke verkeersveilige weg. Kiezen voor een kromming vanuit historisch oogpunt is voor de gemeente geen doorslaggevend argument. Met de ligging en het profiel is respectvol omgegaan met zowel de woningen aan de Groenmarktstraat als de woningbouwontwikkeling op het Beurskwartier.
49	Ik ben vóór profiel en wegasligging zoals gemeente voorstelt en dus NIET voor de wensen van het comité.	Bedankt voor uw inbreng. Van uw ondersteuning van het gemeentelijk standpunt nemen wij kennis.

44, 68	- Door het onderbreken van de bomenrij ter hoogte van de hovenierswoning kan de berm tussen de zuidelijke rijstrook en het fietspad smaller worden en de strook langs de gevel breder. Daardoor zal er in de woning minder geluidsoverlast door het verkeer zijn. - Het fietspad loopt in het huidige FO op 1mtr afstand van de gevel van de hovenierswoning. Als er ook nog een heg tussen fietspad en woning komt, kan daar amper nog een 'ladder staan om de ramen te wassen', m.a.w. het is erg krap. Iets meer ruimte tussen woning en fietspad komt de uitstraling ervan ten goede. Het comité stelt voor om ter hoogte van de hovenierswoning de bomenrij(en) te onderbreken dan wel de bomen tussen fietspad en woning te plaatsen (i.p.v. tussen fietspad en autobaan) ten gunste van meer ruimte tussen de woning en het fietspad.	De beschikbare ruimte in het profiel is zeer beperkt en de exacte invulling van die ruimte wordt in het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt. Daarbij kijken we onder andere naar de positie van de bomen in combinatie met de kabels en leidingen. Wij proberen daarin met uw wens rekening te houden, maar de ruimte is helaas beperkt.
68	De NvU gaat uit van een zo compact mogelijk profiel, evt. ten koste van bomen en bermen. Het is niet zo dat het comité 'liever smallere bermen zonder bomen wil', zoals de gemeente in haar toelichting op het FO stelt. Tijdens het ontwerpproces heeft het comité steeds aangegeven dat een balans gezocht dient te worden tussen de wens van compactheid aan de ene kant en vermijden van een (ononderbroken) asfaltvlakte aan de andere kant. Belangrijk is daarbij dat de infrabundel niet teveel uitdijt en er zo veel mogelijk bruikbaar groen overblijft tussen de infrabundel en de appartementen/woonschepenhaven. Aanvankelijk waren de geplande bermen met bomen 1,80m breed en lag de noordelijke berm met bomen + het noordelijk fietspad – op voorstel van het comité – ter hoogte van de Groenmarktstraat aan de Jaarbeurs/(toekomstige) gemeentezijde van de plangrens. In de loop van het proces werden de bermen 2,80m breed en verschoof de berm met bomen en het noordelijk fietspad ter hoogte van de Groenmarktstraat van de noordkant naar de zuidkant van de plangrens (de appartementenkant). Het comité blijft bezorgd over het 'uitdijen' van het profiel met versnippering van het groen en hecht aan het zoeken naar een balans tussen beide afwegingen.	Om ervoor te zorgen dat de bomen in de bermen goed kunnen groeien, en de wortels omliggende verharding niet omhoog duwen, is een berm van minimaal 3 meter nodig. Tevens is er voldoende ruimte nodig voor alle benodigde objecten zoals verkeerslichten en lichtmasten. Dit is vastgelegd in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht, waar het ontwerp – naast de NvU en andere eisen en richtlijnen zoals CROW, Technische programma van eisen HOV – aan moet voldoen. Bij het aanvankelijke ontwerp met een berm van 1,80 was nog geen rekening gehouden met deze eis. De bermen aan beide zijden van de rijbaan zijn daarna verbreed en de fietspaden zijn daarbij mee opgeschoven. De ligging van de rijbaan (auto en bus) is ongewijzigd gebleven. Om het ontwerp met de berm en het extra fietspad mogelijk te maken is extra grond aangekocht van de Jaarbeurs.

68	Uitgangspunt van de gemeente is een rechte weg voor een continu profiel. Het comité heeft daar een andere visie op. Het comité stelt voor het noordelijk fietspad + berm met bomen ter hoogte van de Groenmarktstraat zoveel mogelijk aan de Jaarbeurs/(toekomstige) gemeentezijde van de plangrens te situeren, waarbij de as van de infrabundel iets naar het noorden wordt verlegd en een lichte bocht in de weg ontstaat. Dit heeft een aantal voordelen: – de lichte bocht in de weg werkt snelheidsremmend. Snelheidsremmende maatregelen zijn noodzakelijk om ervoor te zorgen dat auto's en bussen zich daadwerkelijk aan de gestelde 30km/u houden (NvU). Het comité deelt de voorkeur van de gemeente voor een rechte weg waar ver vooruit gekeken kan worden niet. Dit werkt naar de mening van het comité hard rijden in de hand en moet vermeden worden; – een maximaal brede groenstrook ter hoogte van de Groenmarktstraat ten gunste van zo min mogelijk verkeersoverlast en maximaal bruikbaar groen (NvU) – de lichte bocht in de weg helpt de 'knik' weg te nemen tussen de assen van de Van Zijstweg en de Valeriusbaan (bezwaar vanuit de BING m.b.t. de HOV-baan aldaar)	Uw voorstel voor een lichte bocht in de weg is tijdens het ontwerpproces aan de orde geweest. Ook uw argumenten uit uw zienswijzen heeft u destijds ingebracht. De gemeente heeft als reactie hierop in het concept IPvE/FO (pagina 3) als volgt gereageerd: "De gemeente is van mening dat met de ligging van het profiel respectvol is omgegaan met zowel de woningen aan de Groenmarktstraat als de toekomstige woningen op het Beurskwartier. De overgang fietspad – groenzone ligt bijna gelijk aan de huidige overgang voetpad – groenzone. Het aantal m² groen blijft dus nagenoeg gelijk. Daarnaast draagt een continu profiel bij aan een overzichtelijke weg en draagt een kromming (als dat al mogelijk is) daar niet aan bij". In uw zienswijze herhaalt u eerder ingebrachte argumenten waar wij reeds op hebben gereageerd. Omdat er geen nieuwe inzichten zijn ingebracht door u (of anderen) zien wij geen aanleiding om ons standpunt te wijzigen.
72	De Van Zijstweg zal in de nabije toekomst aanzienlijk drukker worden. Dit pleit voor een zo compact mogelijk profiel van de Van Zijstweg, dat wil zeggen zo veel mogelijk opgeschoven richting de Jaarbeurs en met zo veel mogelijk groen tussen de Van Zijstweg en de woningen.	Met de ligging van het profiel wordt respectvol omgegaan met zowel de woningen aan de Groenmarktstraat als de woningbouwontwikkelingen op het Beurskwartier. De overgang fietspad – groenzone ligt bijna gelijk aan de huidige overgang voetpad – groenzone. Het aantal m² groen blijft nagenoeg gelijk.
74	Rabobank ziet als potentiële optimalisatie van het Ontwerp het toevoegen van een 2^e rijstrook linksaf vanaf de Van Zijstweg naar de Croeselaan (zoals eind 2014 ook in het ontwerp was opgenomen). Dit kruispunt is namelijk maatgevend voor de verkeersafwikkeling en de cyclustijd van dit kruispunt zal door de extra rijstrook naar verwachting vooral in de ochtendspits fors afnemen. Bijkomend voordeel van deze optimalisatie is een verbeterde oversteekbaarheid voor fietsers dankzij de lagere cyclustijd. Het wegbeeld wordt daarmee vergelijkbaar met de tegengestelde richting; vanaf het kruispunt met de Rabostraat beschikt de Croeselaan tot het kruispunt met de Van Zijstweg ook over 2 rijstroken.	Een 2^e rijstrook linksaf op de Van Zijstweg naar de Croeselaan heeft een forse impact op de omgeving. Het betekent niet alleen een rijstrook extra op de Van Zijstweg maar ook een dubbele rijstrook op de Croeselaan. Dit gaat ten koste van de groenstrook langs de Van Zijstweg en past niet in het kwaliteitsbeeld wat we voor ogen hebben op de Croeselaan als duurzame stadsstraat. Op basis van de resultaten van de verkeersafwikkeling zien wij ook geen aanleiding om tot een dergelijke forse ingreep te besluiten.

74	Voor het andere maatgevende kruispunt Overste den Oudelaan / Tellegenlaan ziet Rabobank, behalve het aanbrengen van 3 opstelstroken, in voorliggend Ontwerp geen eenvoudige optimalisatiemogelijkheid. Daarbij is het essentieel om op te merken dat u in ons gesprek op 19 december 2016 heeft bevestigd dat het Ontwerp niet de juiste kruispuntconfiguratie weergeeft (1 opstelstrook op Tellegenlaan) en dat de in de simulaties gehanteerde kruispuntconfiguratie (3 opstelstroken) leidend is voor de verdere uitwerking van het functioneel ontwerp tot een definitief ontwerp. Graag ziet de Rabobank dit in de beantwoording bevestigd.	Dat is correct, dit kruispunt is in het definitieve IPvE/FO aangepast.
Fiets en voetganger		
4, 44, 60	- Fietspaden aan beide kanten is top! - Het FO wordt door de Vereniging Oud-Utrecht positief beoordeeld. Door ons als positief beoordeelde aspecten zijn de aanleg van fietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor auto's. - Een groot pluspunt in het plan is een extra fiets/voetgangersbrug naast de Nelson Mandela brug.	Bedankt voor uw compliment. Wij zijn ook van mening dat een tweerichtingen fietspad aan beide zijden het ontwerp én het Utrechtse fietsnetwerk beter maakt.
6	Ik vind het in het concept-ontwerp onduidelijk hoe het doorgaande fietsverkeer verloopt op de Croeselaan, op het kruispunt met de Van Zijstweg. Dat zal naar verwachting een druk kruispunt worden. Hoe wordt dit ingericht met voldoende doorstroming voor deze drukke fietsroute en voldoende plek voor fietsers wachtend voor een rood stoplicht. Of wordt dit ook een ongelijkvloerse kruising? Als ik het goed begrijp heeft de overzijde van de Croeselaan (de Noordzijde van de Croeselaan) straks geen fietspad meer. Klopt dat?	Het ontwerp van het kruispunt sluit aan bij het ontwerp van de Croeselaan. Dat geldt ook voor het vervolg aan de zuidzijde van het kruispunt, waar momenteel een ontwerp uitwerking voor wordt gemaakt. De kruising blijft een gelijkvloerse kruising. Het fietspad loopt aan één kant van de Croeselaan, dus langs Dichterswijk en Beurskwartier. Aan de zijde van de Rabobank komt er geen apart fietspad meer.
12	Zorgen dat er geen struiken of hoog gras onder de bomen gaat groeien langs fietspad aan Veilinghaven zijde. Fietsers zijn nu al moeilijk te zien!	Wij zorgen voor goed zicht op kruising door geen struiken te planten. In het kader van beheer moeten afspraken gemaakt worden over het maaien van het gras onder de bomen.

24	Voor het voetpad aan de zuidzijde heb ik de volgende opmerking. Op dit moment is het eerste stuk van de Croeselaan naar het begin van de Veilinghaven duidelijk (langs het fietspad een duidelijk trottoir). Het verloop verder naar Villa Jongerius is echter onduidelijk waardoor voetgangers graag over het fietspad lopen. Dit komt ook enigszins door de verschillende bestrating die is gebruikt en dat het geen echte duidelijk overzichtelijke doorgang is. Je ziet niet waar het pad heen leidt. In het ontwerp is het pad nu rechter van aard maar is niet duidelijk hoe dit verder vormgegeven wordt. Extra aandacht moet gegeven worden aan de overzichtelijkheid rond het havengebied, tuinders woning en de Utrechtse. De voetganger moet uitgenodigd worden om als het ware aan de zuidkant van de tuinders woning te lopen en het moet duidelijk zijn dat dit een voetpad is.	Het voetpad langs de Groenmarktstraat komt in het ontwerp uit bij de Veilinghavenkade. Daar kan men de straat oversteken en de route logisch vervolgen langs de haven, achter het restaurant, de hovenierswoning en de Trechters. Daarna gaat de voetganger het voetpad van de Nelson Mandelabrug op. Omdat het voetpad in het ontwerp uitkomt bij de Veilinghavenkade en niet langs het fietspad loopt, neemt de kans af (anders dan nu het geval is) dat de voetganger zijn weg via het fietspad vervolgt.
74	Verkeerskundig wordt een wachttijd voor fietsers van 45 seconden als maximaal beschouwd. Uit de simulaties die RoyalHaskoningDHV voor de gemeente heeft uitgevoerd, blijken de wachttijd op meerdere kruispunten ver boven deze maximale waarde uit te komen (oplopend tot 140 seconden bij de middenligging, oftewel 3 maal zo lang als in de maximale situatie, en tot 115 seconden bij de zuidligging). Rabobank vraagt zich af hoe zij deze uitkomst moet interpreteren in relatie tot verkeersveiligheid, één van de criteria om de middenligging en de zuidligging te beoordelen? In een stedelijke omgeving met veel fietsverkeer zijn hoge cyclustijden en een beperkte groentijd voor fietsers immers niet gewenst in verband met een grote(re) kans op rood licht negatie.	We delen uw mening dat de gehanteerde cyclustijden in deze simulatie aan de hoge kant zijn. In het concept ontwerp gaven we daarbij aan de komende ontwerpfasen in te zetten op optimalisatie van de VRI instellingen met lagere cyclustijden. Waarbij de mate van verkeersafwikkeling moet blijven passen binnen het eerdergenoemde kader van bereikbaarheid. Deze optimalisatie hebben wij onlangs gedaan, tezamen met een actualisatie van het verkeersmodel VRU 3.3 variant 2030 (zoals ook toegepast bij de concept omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein (april 2017)). De geactualiseerde simulatie laat zien dat het verkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan, met een optimale VRI instelling. Dat is dus een forse verbetering ten opzichte van de simulatie op basis van de Rekentool en meer dan voldoende binnen ons kader voor bereikbaarheid. In de ochtendspits kunnen de auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur van de spits bij het kruispunt Croeselaan / Van Zijstweg niet in één keer door groen. Ook dit past binnen de kaders van het vastgestelde beleid in het Mobiliteitsplan.
Bus		
5	Voor ons is de precieze uitvoering van de busbaan (zuidligging of middenligging) niet zo relevant, we wonen op enkele honderden meters ervandaan.	Bedankt voor uw inbreng.
12	Wat betreft de busbaan mis ik een noordvariant en een variant waarbij de bussen langs de bomen rijden en de auto's in het midden.	We hebben beide varianten eerder bekeken. Ze zijn afgefallen vanwege verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en –doorstroming en daarom niet opgenomen in de eerder vastgestelde NvU.

12, 24, 44, 56, 64, 66	- Verder is het overzichtelijk om een middenligging te hebben van de busbaan. - Het FO wordt door de Vereniging Oud-Utrecht positief beoordeeld. Door ons als positief beoordeelde aspecten zijn de middenligging van de HOV-banen, waarmee meer ruimte zal worden ervaren naar het pand en het Veilinghaven gebied als geheel. - Vanwege de betere borging van de veiligheid heeft de variant met middenligging van de busbaan onze voorkeur. - In verband met de oversteek-veiligheid zijn wij voorstander van de busbaan in middenligging. - De busbanen op de middenstrook is een uitstekend idee.	Bedankt voor uw inbreng. Van uw ondersteuning van het gemeentelijk standpunt nemen wij kennis.
23	Ik ben nieuwsgierig of de wijk met al het busverkeer ook een voordeel krijgt van een bushalte ter hoogte van Parkhaven op de van Zijstweg, en/of verkeerslichten bij de mogelijke in/uitrijd route worden aangebracht.	Er komt geen bushalte ter hoogte van de Van Zijstweg. Er komt een nieuwe bushalte bij de Dr. M.A. Tellegenlaan en het busstation UCS is dichtbij. Een halte op de Van Zijstweg is daarom niet nodig en geeft teveel reistijdverlies
25	Daarbij willen we ook aangeven dat we enorm voorstander zijn voor het aanbrengen van deze busbaan.	Bedankt voor uw inbreng, goed om te lezen dat u voorstander bent van de aanleg van een busbaan.
29, 43, 68	- Alleen ter hoogte van de hovenierswoning heeft de HOV-baan (noodgedwongen) een breedte van 6,6 meter. Pas deze breedte toe voor de gehele HOV-baan vanaf de Nelson Mandelabrug tot aan de Croeselaan. - Het comité pleit m.b.t. de busbaan voor een breedte van 6,7 m i.p.v. 7 m. Dit is verantwoord naast een autostrook van 3m breed, waar ook 30 km/uur gereden wordt. De stelling dat 6,7m niet passend zou zijn voor een HOV-baan en de doorstroom van de bussen niet zou bevorderen onderschrijft het comité niet, juist omdat door de bussen niet harder dan 30km/u gereden mag worden.	De gemeente wil een betrouwbaar en comfortabel HOV netwerk realiseren met deze busbaan. Onderdeel daarvan is een vrijliggende busbaan die voldoet aan de eisen wensen voor goed en veilig openbaar vervoer. Voor de toe te passen rijbaanbreedtes bestaan afspraken tussen gemeente en provincie, zoals vastgelegd in TPVE HOV. Daarin staat dat de busbaan minimaal 7,00 meter breed moet zijn, en alleen indien de ruimte zeer beperkt is, voor een smallere rijbaan kan worden gekozen. Dat betekent dat we alleen ter hoogte van de hovenierswoning en het trafogebouw een smallere rijbaan toepassen. Op de rest van het tracé is de rijbaan vanuit het oogpunt van een verkeersveilig, betrouwbaar en een comfortabel HOV netwerk 7,00 meter breed.

38	De route via de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan is op dit moment al een belangrijke verbinding van het zuidwestelijk en westelijk deel van de stad en de regio met het stationsgebied en het stadscentrum. Er rijden alleen van U–OV al 350 bussen per richting per dag. Het belang zal alleen maar groter worden als het centrumgebied en andere delen van de stad verder worden ontwikkeld en het aantal inwoners toeneemt. Om die reden pleiten wij ervoor een HOV–baan aan te leggen die in alle opzichten aan de gestelde specificaties voldoet. Het tracé heeft een breed profiel. Daarvan kan nu nog gebruik gemaakt worden om een hoogwaardige as van openbaar vervoer te ontwikkelen. Dat moet bepalend zijn voor de ontwerpkeuzes. De ontwikkelingen van de omgeving moeten daarop aangepast worden.	We delen dezelfde ambitie: een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrije HOV busbaan. De gemeente is van mening dat we met dit functioneel ontwerp bijdragen aan deze ambitie. De keuze voor een middenligging en 30 km/uur is zorgvuldig gemaakt. Bij de afweging tussen een midden– en een zuidligging telt sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context (A–zone, 30 km/uur regime, autoluw), waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. Binnen de hoofdkeuze voor een middenligging met 30 km/uur, zijn ontwerpkeuzes gemaakt die bijdragen aan een goede afwikkeling van het HOV. Dit bereiken we – naast uiteraard een vrijliggende busbaan – door het HOV bij de kruisingen tweemaal per cyclus groen licht te geven. Daarnaast is het aantal oversteekpunten voor langzaam verkeer beperkt tot twee locaties en is er minder overstekend fietsverkeer door het toevoegen van de tweerichtingen fietsverbinding aan de noordzijde van Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan. Voor omliggende gebiedsontwikkelingen wordt ingezet tot zoveel mogelijk verlagen van de verkeersintensiteit, wat ten goede komt aan de verkeersafwikkeling. Bij de uitwerking van dit FO in een Voorlopig Ontwerp (VO), gaat de gemeente gezamenlijk met provincie en busvervoerder de volgende optimalisaties uitwerken: – Compacter ontwerpen van de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.R. Tellegenlaan. Een compacter kruispunt betekent een korte ontruimingstijd in de instelling van de verkeerslichten. Dit is gunstig voor de doorstroom van zowel auto als HOV. – Betere inpassing van de bushaltes, zowel in positie ten opzichte van elkaar als het aanrijden van de bus richting de halte (zo recht mogelijk). Dit komt ten goede aan comfort voor de reiziger. – De asverspringingen bij de kruispunten worden geoptimaliseerd, waarbij gekeken wordt naar het comfortabel kunnen aanrijden van de kruising.
----	--	---

38	Uitgangspunt is voor U-OV en de Provincie nog steeds een HOV-baan in zuidligging met een maximum snelheid van 50 km/uur, omdat daarmee de beoogde gemiddelde snelheid van 25 km/uur op het hele tracé van de HOV Zuidradiaal kan worden gehaald. Dan kan een snelle, betrouwbare dienst worden geboden. Bij middenligging kan dit niet worden gerealiseerd, omdat er meerdere kruisingen zijn met overig verkeer. De oplossing om de gewenste prioriteit voor het openbaar vervoer via de verkeerslichten in te regelen stemt ons niet hoopvol: het blijkt dat deze in de praktijk zelden of nooit wordt gerealiseerd. [...] Daarnaast gelden een aantal financiële redenen om niet akkoord te gaan met de voorgestelde middenligging. Wij gaan ervan uit dat bij de middenligging door de lagere snelheid en de te verwachten vertragingen er rekening moet worden gehouden met extra rijtijd in de dienstregeling van tenminste 1 minuut op dit traject. Bij het huidige aantal ritten van U-OV bedragen de meerkosten op jaarbasis al zo'n €350.000 tot 400.000 per jaar. Daar komen de kosten voor de andere vervoerders nog bij. En in de toekomst zal dit alleen maar meer worden. We zouden dat geld liever gebruiken om het openbaar vervoer uit te breiden en daarmee in te spelen op de ontwikkelingen.[...]	Zoals ook in het Technisch Programma van Eisen staat, is de snelheid van auto en HOV gelijkgesteld, waardoor het verkeerskundig ontwerp van het hele profiel als één ontwerpopgave kan worden gezien. Omdat de busbaan in de A-zone ligt en in compact stedelijk gebied kan op basis daarvan 30 km/uur worden toegepast. Daarbij is bij een middenligging een 30 km/uur verkeersveiliger en daarmee een voorwaarde. In de HOV-subsidiebeschikking is de ambitie van een betrouwbare dienstregeling vertaald naar een kwantitatieve norm: een gemiddelde rijnsnelheid (gemiddeld tussen 'in de spits' en 'buiten de spits') van 25 km/uur op het gehele HOV traject Leidsche Rijn, te meten ná realisatie van het gehele HOV netwerk middels proefritten. Via een doorrekening op basis van het verkeersmodel VRU 3.1. werd eerder de gemiddelde snelheid tijdens de spits van het HOV bij de busbaan in de middenligging op het gedeelte busbaan Transwijk en busbaan Dichterswijk bepaald op 21 km/uur. Bij de zuidligging leidde deze doorrekening tot 23 km/uur. Op basis van de huidige dienstregeling op de gerealiseerde delen van de HOV Zuidradiaal en de berekende gemiddelde snelheid zoals hierboven genoemd, zal in de middenligging de gemiddelde snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS 24 km/uur bedragen. Bij een zuidligging is dit 24,5 km/uur. De verkeersanalyse is onlangs opnieuw gedaan waarin zowel het geactualiseerde verkeersmodel VRU 3.3. variant 2030 als een optimalisatie van de instellingen van de verkeerslichten passend bij een A-zone zijn verwerkt. Deze geactualiseerde doorrekening leert dat de gemiddelde snelheid bij zowel de middenligging als de zuidligging 22 km/uur is op de busbanen Transwijk en Dichterswijk. Dat betekent een gemiddelde snelheid tijdens de spits van 24,4 km/uur voor het hele traject Vleuten – Utrecht CS.
50	Overigens het gehele plan moet blijkbare: mij is niet duidelijk waarom er 2 betonnen banen moeten komen voor de bussen, terwijl nu al zoveel bussen probleemloos over de Van Zijstweg gaan.	Een vrijliggende busbaan is nodig voor een verkeersveilig, betrouwbaar en comfortabel HOV netwerk met een verbetering ten opzicht van het huidige openbaar vervoer. Daarnaast neem het aantal bussen toe in de toekomst, en dit moet, zeker tijdens de spits, goed afgewikkeld worden.

64	De afdeling Regio Utrecht van Reizigersvereniging Rover reageert graag op de plannen over de HOV-busbaan over de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Enerzijds moet het busverkeer doorstromen. Anderzijds is het nodig dat er op voldoende plekken haltes zijn waar reizigers kunnen in- en uitstappen. [...] Qua ontsluiting zou het ideaal zijn als er zowel op de Van Zijstweg als op de Tellegenlaan haltes worden gerealiseerd. De eerstgenoemde is vooral nuttig voor reizigers uit westelijke richting met bestemming in het Beurskwartier (bijv. de bioscoop). De tweede halte is vooral nuttig voor bewoners van de nieuwe woonwijk. Er kunnen redenen zijn waarom voor slechts één halte wordt gekozen. Deze zou dan in onze optiek het liefst op de Tellegenlaan, maar wel zo dicht mogelijk bij de brug over het Merwedekanaal moeten komen.	Wij delen uw mening dat een extra halte gewenst is. Er komt dan ook een nieuwe bushalte bij de Dr. M.A. Tellegenlaan en het huidige busstation UCS is dichtbij. Een halte op de Van Zijstweg is daarom niet nodig en geeft teveel reistijdverlies.
68	Mocht het feit dat de gemiddelde snelheid in de berekeningen bij de middenligging lager uitkomt dan bij de zuidligging een bezwaar vormen dan wijst het comité erop dat de berekeningen slechts een beperkt deel van het traject betreffen. Om te beoordelen of aan de voorwaarde van een gemiddelde snelheid van 25 km wordt voldaan moet het hele traject in aanmerking worden genomen.	Dat klopt. De beoogde gemiddelde snelheid (zoals afgesproken tussen gemeente en provincie) van 25 km/uur is een gemiddelde rijsnelheid tussen 'in de spits' en 'buiten de spits' en gemiddeld voor het gehele HOV traject Leidsche Rijn, te bepalen ná ingebruikname. Op basis van de huidige dienstregeling en de prognoses op basis van dit ontwerp, hebben wij berekend dat de gemiddelde snelheid op het hele tracé tijdens de spits 24,4 km/uur wordt.
4	De gemeente geeft aan dat de middenligging de voorkeur heeft vanwege "de ruimtelijke impact en uitstraling, die past bij de binnenstedelijke context". Ook geeft de gemeente aan dat "de middenligging op onderdelen verkeersveiliger is dan de zuidligging". Op het onderdeel verkeer en doorstroming scoort de zuidligging echter duidelijk beter. Aangezien niet helder is in welke mate de 3 criteria worden gewogen, is de keuze voor de middenligging niet helder. In onze optiek is het verschil in verkeersveiligheid niet van doorslaggevend belang, hetgeen zou betekenen dat ruimtelijke inpassing door de gemeente belangrijker wordt gevonden dan doorstroming. Rabobank verzoekt de gemeente de afweging scherper te maken dan "alles overziend".	De keuze voor een middenligging en 30 km/uur is zorgvuldig gemaakt. Bij de afweging tussen een midden- en een zuidligging telt voor de gemeente sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context (A -zone, 30 km/uur regime, autoluw), waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft.
74	De gemeente geeft aan "...is een middenligging acceptabel onder voorwaarde dat bij de verdere uitwerking de doorstroom in ieder geval niet slechter mag worden en indien mogelijk verbeterd wordt". - Kan de gemeente aangeven ten opzichte van welke situatie 'slechter dan' geldt? De gesimuleerde situatie? - Geldt deze voorwaarde voor alle verkeersdeelnemers? - Wanneer voorziet de gemeente deze verdere uitwerking en hoe wordt hierover gecommuniceerd / teruggekoppeld?	Daarmee bedoelen we de doorstroom voor zowel HOV als auto en we bedoelen inderdaad geen verslechtering ten opzichte van de gesimuleerde situatie. De gemeente stemt gedurende het hele planproces met u af over de (tussentijdse) resultaten.

Auto		
12	Zou geen uitgang maken voor Beurskwartier.	De aansluiting van een gedeelte van het Beurskwartier is noodzakelijk voor de bereikbaarheid ervan. Als er vanaf de Van Zijstweg geen toegang komt op het Beurskwartier, moet het verkeer via de Croeselaan rijden en daar naar het Beurskwartier gaan. Dit is een extra belasting voor de kruising Croeselaan en daarom niet wenselijk.
29 en 43	Utrecht zal alle zeilen moeten bijzetten om de luchtkwaliteit in de stad binnen de Europese normen te houden. [...] De hoeveelheid autoverkeer die via de Van Zijstweg moet worden afgehandeld, is in het ontwerp steeds als een gegeven beschouwd op basis van de verkeersmodellen. Vanwege de ontwikkelingen van en de zorgen over de luchtkwaliteit in Utrecht, zou je verwachten dat het autoverkeer naar het stationsgebied (verder) wordt ontmoedigd. => Neem maatregelen om het autoverkeer naar het stationsgebied te beperken. => Stimuleer de bezoekers van de megabioscoop met eigen vervoer om de parkeerplaatsen P2 en P4 te gebruiken door geen eigen toe- en uitrit op de Van Zijstweg naar parkeerplaats P3 toe te staan.	Langs de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt nu en in de toekomst voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Er zijn geen dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. We zetten zeker in om het autoverkeer te beperken, en daarmee ook de verkeersintensiteiten op Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg te verminderen. Deze zijn onder andere: - De herontwikkeling van het Jaarbeursgebied is gebaseerd op de zogenoemde Oost-West omklap. Jaarbeurs ontwikkelt het westelijk gebied en de overzijde van het Merwedekanaal en de Gemeente het oostelijk gebied en de Kop Jaarbeurs. Het parkeren – ook voor bezoekers van de megabioscoop – wordt daarmee verplaatst naar P2 en P4. Daarnaast maakt Jaarbeurs een eigen routing voor expeditie verkeer, die wordt ontsloten vanaf de O. den Oudenlaan. Hiertoe wordt een expeditiebrug over het Merwedekanaal gerealiseerd. - Het aantal plaatsen in de Jaarbeursparkeergarage die nu wordt gebouwd is verminderd van 1500 naar 800. - Voor de nieuwe te bouwen appartementen op het Beurskwartier komt een zeer stringent parkeerregime: onder de gebouwen mag alleen door deelauto's geparkeerd worden, de privé auto's worden op afstand geparkeerd aan overzijde Merwedekanaal van de Jaarbeurs.

74	Rabobank is van mening dat met het Ontwerp zoals dat nu ter inspraak voor ligt, <u>niet</u> wordt voldaan aan het waarborgen van een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank, omdat: - De <i>gepresenteerde</i> verkeersafwikkeling een 'tussenproduct' betreft dat al niet voldoet aan de algemeen gangbare en geaccepteerde verkeerskundige criteria voor cyclustijden en wachttijden voor fietsers. - De <i>te verwachten</i> verkeersafwikkeling van het autoverkeer vermoedelijk ongunstiger zal uitvallen, ervan uitgaande dat de gemeente een maximale wachttijd voor fietsers van meer dan 2 minuten niet zal accepteren. Tevens is sprake van een onderschatting van het Rabobank verkeer en is het effect van evenementen niet in beeld gebracht.	Een simulatie is altijd een momentopname en daarmee een 'tussenproduct'. Dit betekent dat we ook de verdere uitwerking van het ontwerp, blijven toetsen op verkeersafwikkeling. De gemeente is van mening dat de verkeersafwikkeling bij dit ontwerp past binnen het kader van het – door de gemeenteraad vastgestelde – Mobiliteitsplan. Op basis van de verkeerssimulatie concluderen wij dat de doorstroming voldoende is voor een weg in een binnenstedelijke omgeving en dat de bereikbaarheid van de Rabobank kantoren is gewaarborgd. Er zijn duidelijke, rechtstreekse en verkeersveilige routes die doorlopen tot aan uw parkeergarage. Buiten de spits is de verkeersafwikkeling vlot, en ook tijdens de spits komen uw medewerkers en klanten die met de auto willen komen in het algemeen zonder files en opstoppen bij het kantoor van de Rabobank.
----	--	--

74	Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Uit de simulaties die RoyalHaskoningDHV voor de gemeente heeft uitgevoerd blijken de cyclustijden op meerdere kruispunten boven deze maximale waarde uit te komen (oplopend tot 180 seconden bij de middenligging, oftewel 2 maal zo lang als in de ideale situatie, en tot 152 seconden bij de zuidligging). Vasthouden aan de maximale cyclustijd betekent vermoedelijk dat er files zullen ontstaan, doordat niet iedereen bij groen het verkeerslicht kan passeren (soms ook een tweede keer niet). Een nog langere cyclustijd accepteren betekent dat verkeer lang moet wachten wat de kans op verkeersonveilig gedrag vergroot. Rabobank is van mening dat wanneer de cyclustijd op meerdere kruispunten (ver) boven 120 seconden uitkomt, er niet meer gesproken kan worden van een goede bereikbaarheid. Rabobank vraagt zich in dat kader het volgende af: - Deelt de gemeente de conclusie van Rabobank? Zo nee, welk criterium hanteert de gemeente dan wel? Zo ja, wat gaat de gemeente eraan doen om de bereikbaarheid te waarborgen? - Hoe moet Rabobank het citaat uit deze presentatie "In een vervolgfase dienen de prioriteiten voor auto, fiets en openbaar nader op elkaar afgestemd te worden met als gevolg dat de doorstroming voor de auto en OV zal verslechteren " interpreteren in relatie tot de gepresenteerde cyclustijden en verkeersafwikkeling en de afspraak dat de goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank wordt gewaarborgd?	De verkeersafwikkeling zoals gepresenteerd bij het concept ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel, gebaseerd op de Rekentool +, een variant van VRU 3.1 met daarin de toen bekende ontwikkelingen in de omgeving. Met dit ontwerp ontstaat er tijdens de ochtendspits en avondspits een verkeersafwikkeling waarbij, bij het kruispunt Croeselaan en kruispunt Veilinghavenkade (alleen ochtendspits), niet al het verkeer bij de eerstvolgende keer groen kan worden afgewikkeld. De verkeersafwikkeling is echter niet dusdanig dat er files ontstaan die zo lang zijn waardoor andere kruispunten hier last van hebben. Bij de overige kruispunten kunnen de auto's in één keer door groen. Deze verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan, de doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving. We delen uw mening dat de gehanteerde cyclustijden in deze simulatie aan de hoge kant zijn. In het concept ontwerp gaven we daarbij aan de we de komende ontwerpfase inzetten op optimalisatie van de VRI instellingen met lagere cyclustijden. Waarbij de mate van verkeersafwikkeling moet blijven passen binnen het eerdergenoemde kader van bereikbaarheid. Deze optimalisatie hebben wij onlangs gedaan, tezamen met een actualisatie van het verkeersmodel VRU 3.3 variant 2030 (zoals ook toegepast bij de concept omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein (april 2017)) De geactualiseerde simulatie laat zien we dat het verkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan, mét een optimale VRI instelling (maximale cyclustijd 120 seconden). Dat is dus een forse verbetering ten opzichte van de simulatie op basis van de Rekentool en meer dan voldoende binnen ons kader voor bereikbaarheid. In de ochtendspits kunnen de auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan / Van Zijstweg niet in één keer door groen. Ook dit past binnen de kader van het vastgestelde beleid in het Mobiliteitsplan.
74	De simulaties heeft RoyalHaskoningDHV gebaseerd op de verkeersintensiteiten uit de Rekentool+, en niet op het formeel vastgestelde VRU 3.1. Wij delen de keuze om het meest recente model te gebruiken. Inmiddels is het nieuwe verkeersmodel VRU 3.3 (bijna) vastgesteld. Rabobank verzoekt de gemeente een gevoeligheidsanalyse uit te voeren door de simulaties ook te baseren op de verkeersintensiteiten in VRU 3.3.	Zie antwoord hierboven.

74	Evenementen in de Jaarbeurs zijn bepalend voor de verkeersafwikkeling op het al overbelaste kruispunt Overste den Oudenlaan – Tellegenlaan, en daarmee de doorstroming op de Van Zijstweg. Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is echter niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Ontwerp waar nodig aanpast op basis van de resultaten en heeft de volgende vragen: a. Hoe waarborgt de gemeente tijdens evenementen de bereikbaarheid? b. Gaat de gemeente het effect van een evenement nog simuleren?	Door het parkeren voor de Jaarbeurs (vanaf 2023) te concentreren op de parkeerplaatsen aan het Merwedekanaal, is er als gevolg van evenementen geen extra verkeer op Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg. Evenementen bij de Jaarbeurs zijn daarmee niet bepalend voor de verkeersafwikkeling. Uiteraard geven evenementen vooral tijdens de avondspits een extra belasting op het hele Utrechtse wegennet. Gezien het feit dat evenementen zich beperken tot een beperkt aantal werkdagen in het jaar zijn we van mening dat hiervoor geen infrastructuur moet worden ontworpen. Dit levert een overcapaciteit en ruimtebeslag op dat slechts een beperkt aantal dagen in het jaar wordt gebruikt. Ook zijn maatregelen op gebied van dynamisch verkeersmanagement mogelijk om de druk op het wegennet te verlichten, zoals het stimuleren van reizen met openbaar vervoer en parkeren in P+R al een veel beproefd concept door de Jaarbeurs.
74	Rabobank heeft recent het in- en uitgaande verkeer tijdens de ochtend- en avondspits geteld. Deze telling komt grotendeels overeen met de gemeentelijke telling uit 2014, maar in de verkeerssimulaties is met name in het drukste uur van de ochtendspits uitgegaan van minder verkeer (circa 30% te weinig). Dit is zorgelijk gezien de eerdere conclusie dat de verkeersafwikkeling al onder druk staat. Rabobank verzoekt de gemeente uit te gaan van de recente aantallen en het Ontwerp daarop aan te passen.	In de actualisatie van de simulatie van de verkeersafwikkeling hebben wij de aantallen van het Rabobank verkeer aangepast aan de meest recente tellingen die u heeft ingebracht.
74	Door de centralisatie bij Rabobank zal het aantal fte op het hoofdkantoor de komende jaren toenemen van circa 5.500 naar circa 6.900. Hoewel de capaciteit van de parkeergarage (circa 1.400 plekken) leidend is voor de verkeersintensiteiten en niet het aantal fte, is het aannemelijk dat het spitsverkeer zal toenemen; tijdens de recente telling bleken tussen 7.00 en 10.00 uur in totaal circa 950 voertuigen binnen te rijden. Rabobank verzoekt de gemeente een gevoeligheidsanalyse voor de verkeersafwikkeling in beeld te brengen, oftewel het effect als de gehanteerde verkeersintensiteiten met een beperkt percentage zullen toenemen.	Omdat de capaciteit van de parkeergarage leidend is, en niet het aantal fte op het hoofdkantoor, zien wij geen noodzaak tot een dergelijke gevoeligheidsanalyse. We zetten ons juist in op het verder verlagen van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staan wij als gemeente deels zelf aan de lat, maar ook andere instellingen en bedrijven hebben hier invloed op. Bijna 1/3 van de auto's van het verkeer heeft de eindbestemming Rabobank. We nodigen u daarom graag uit om met ons te bespreken wat uw bijdrage kan zijn in het verminderen van verkeersintensiteiten en hoe we u daarbij mogelijk kunnen faciliteren.
Snelheid		

4, 8, 24, 29, 43, 44, 69, 72	– 30 km per uur vind ik prima – Ook de 30km limiet ondersteun ik van harte. – Verder is het overzichtelijk om beide verkeersstromen een gelijke snelheid te geven. – Het FO wordt door de Vereniging Oud-Utrecht positief beoordeeld. Door ons als positief beoordeelde aspecten zijn de snelheidsbeperking tot 30 km/uur voor alle verkeer. – Wij zijn blij met een snelheid voor zowel bus als auto van 30 km/u, zowel vanuit het oogpunt van veiligheid als leefbaarheid. – De keuze voor een maximumsnelheid van 30 km/uur voor zowel auto als bus is een belangrijke stap in de richting van een leefbare en veilige Van Zijstweg / Dr. M.A. Tellegenlaan. – Het is positief dat het uitgangspunt van de weg is 30 km voor zowel auto's als bussen, complimenten daarvoor.	Hartelijk dank voor uw steun voor het huidige ontwerp.
8	Ik zou er voor pleiten om direct voorzieningen voor handhaving van 30 km/uur te treffen, zowel voor auto's als de bussen. Ondanks alle inrichtingsmaatregelen voorzie ik anders alsnog gevaarlijke situaties op dit lange rechte stuk, waar nu al zeer vaak veel harder dan 50km/uur wordt gereden. Bij beide oversteekplekken zou ik graag roodlicht-snelheidscamera's willen hebben, ik denk dat deze zich snel terugverdiend hebben (niet alleen financieel maar vooral in veiligheid!).	Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de ontwerpprincipes voor 30 km/u. Bij de kruisingen met de verkeerslichten zoals de Kanaalweg en de Parkhaven zijn de kruisingen op een plateau (lange drempel) gelegen. Hierdoor is op de potentiële conflictpunten, de kruisingen, voldoende aandacht voor de verkeersveiligheid.

12, 13, 29, 43, 68, 69, 72	- Er wordt gesproken over 30km maar mis behalve verhoging op oversteekplaatsen verdere beperkingen om snelheid op 30km te houden. Weg nodigt uit om harder te rijden en 50km is toch normaal. - Ik pleit voor zo effectief mogelijke "snelheidsremmende" maatregelen. Door maximaal snelheidsremmende maatregelen toe te passen, hoeft minder snel handhavend opgetreden te worden. - Snelheid auto's: de niveauverschillen bij de kruisingen zijn goed; het effect van de bomen in een berm van 2,8 m breed is waarschijnlijk verwaarloosbaar (tot 50 km/uur). Naast de eerder genoemde lichte bocht in de weg ter hoogte van de Groenmarktstraat pleit het comité voor aanvullende snelheidsremmende maatregelen, zoals bv. overgangen in materialiseringen. - Om bestuurders te bewegen zich aan die snelheid te houden zijn verkeersborden niet voldoende. De vormgeving van de weg zal dat ook moeten 'afdwingen'. Hiertoe zijn o.i. onvoldoende maatregelen in het ontwerp opgenomen. - Wat ik onvoldoende terugvind in het ontwerp is, hoe het ontwerp van de weg deze lagere snelheid afdwingt. Een lange rechte wegbrengt het risico met zich mee dat er toch te hard gereden wordt.	Op pagina 24 van het IPvE/FO staat hoe in het ontwerp rekening is gehouden met het zoveel mogelijk beperken van de snelheid. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de rijbaan. Op de kruisingen wordt de autorijbaan verhoogd (plateau) tot op dezelfde hoogte als de busbaan. Ook de toevoeging van een bomenlaan en een minimale wegbreedte werken snelheidsremmend. Wij nemen uw suggestie over toepassen van verschillende materiaal mee in de verder uitwerking van het ontwerp.
29, 43	[..] Extra maatregelen in het ontwerp die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op een natuurlijke wijze afremmen, zijn cruciaal. De gemeente onderkent deze noodzaak onvoldoende door in het wegprofiel te kiezen voor een rechte weg, een brede groenstrook tussen rijbaan en fietspad van bijna 3 meter, een rijbaanbreedte van 3 meter voor het autoverkeer en zelfs 3,5 meter voor het busverkeer en de taxi's.	Juist vanwege het snelheidsremmende effect is gekozen voor de uiterst minimale rijbaanbreedte voor zowel auto als HOV. Smaller dan dit is niet meer verkeersveilig. Het ontwerp moet ook voldoen aan de richtlijnen, met smallere rijbaanbreedtes voldoen we niet aan deze richtlijnen.
29, 43	Voor het autoverkeer zijn er in het concept-ontwerp verkeersdrempels voorzien en afbuigingen bij de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Voor de bussen zijn deze maatregelen niet genomen. De bussen evenals de taxi's die gebruik mogen maken van de busbaan, kunnen ongehinderd rechtdoor rijden. Dit leidt in de praktijk ook nog tot snelheidsverschillen tussen het autoverkeer en het verkeer op de busbaan wat extra gevaar oplevert voor de overstekende fietsers en voetgangers. [..]	Wij gaan er vanuit dat de busmaatschappij zich houdt aan de maximumsnelheid. Verdergaande snelheidsremmende maatregelen op de busbaan zijn daarom niet nodig en horen niet tot de mogelijkheden i.v.m. comfort voor de busreizigers.

29, 43	Er zijn zeer grote verschillen in de verkeersaantallen. De grootste verkeersaantallen zijn in de spitsuren.[...] Buiten de spitsuren kan het juist extreem rustig zijn. [...]. Die enkele motorvoertuigen hebben daardoor wel de neiging om harder te gaan rijden. Juist dan ontstaan er gevaarlijke situaties. => Het ontwerp van de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan dient ook veilig te zijn buiten de spitsuren op de rustigere momenten van de dag. Kies voor meer snelheid beperkende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer in het wegontwerp zoals nog iets smallere rijbanen, meer variatie in het karakter van de weg c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV-baan.	Het klopt dat er tijdens de spits een ander wegbeeld is dan buiten de spits. Dit ontwerp houdt daar rekening mee, door het aantal rijstroken te beperken tot dat wat strikt noodzakelijk is. Er is reeds gekozen voor de uiterst minimale rijbaanbreedte voor zowel auto als HOV. Smaller dan dit is niet meer verkeersveilig. Het ontwerp moet ook voldoen aan de richtlijnen, met smallere rijbaanbreedtes voldoen we niet aan deze richtlijnen.
66	Ik begrijp niet waarom er met meer veiligheid, er wordt gedacht aan een snelheid van 30 km/u i.p.v. 50 km/u. Het is toch geen woonerf. Het is doorstromend verkeer. Er horen geen spelende kinderen daar te spelen. Met de bovenstaande ongelijkvloerse kruising(Kanaalweg. red) is er geen enkele reden voor snelheidsvermindering.	Het is inderdaad geen woonerf, waar het snelheidsregime stapvoets is. Wel is de weg onderdeel van het A-gebied, dat betekent 30 km/uur regime, autoluw, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer erg belangrijk is. Dit verbetert de verkeersveiligheid bij het oversteken omdat de aanrijksnelheid lager is.
Verkeersveiligheid		
1	Graag stoplichten voor de veiligheid en goede verlichting.	Een aantal oversteken wordt voorzien van verkeerslichten (Croeselaan, Groenmarktstraat, Kanaalweg en Overste den Oudenlaan). Deze zijn vooral bedoeld om de doorstroming te verbeteren voor alle verkeersdeelnemers, dus ook voor oversteken voor voetgangers en fietsers. Bij de geplande bushalte aan de Dr. M.A. Tellegenlaan volstaan we met een waarschuwingslicht, hier steken alleen voetgangers over van en naar de bushalte en is er geen kruising.
68	De gemeente betitelt ook de variant met de busbaan in zuidligging als 'verkeersveilig' (H6.1, p.33). Daarbij noemt ze terecht het punt van het links-rechts kijken en het risico dat ontstaat wanneer de verkeerslichten niet werken. Naar de mening van het comité kan bij niet werken van de verkeerslichten de zuidligging niet als verkeersveilig worden aangemerkt.	Bij het niet werken van de verkeerslichten is de middenligging verkeersveiliger, maar dat betekent niet dat de zuidligging daarmee per definitie onveilig is. Wij delen uw mening niet.
Materialisering		
1, 11	- Rijbaan in asfalt. - Onze voorkeur gaat er verder naar uit om te kiezen voor asfalt op de weg.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bestrating. We nemen uw inbreng daarin mee.

13, 44, 67, 68, 72	- Goed om te zien dat de gemeente "zoveel mogelijk geluiddempend materiaal" in het wegprofiel zal toepassen teneinde "zo min mogelijk geluidsbelasting voor woningen" te bereiken. - Het tegengaan van trillingen en geluidsoverlast naar de hovenierswoning en omgeving dient bij de keuze van het soort wegdek, voor zowel het OV als auto's, zwaar te wegen. - Verreweg het belangrijkste vind ik hoeveel geluid het materiaal maakt als er verkeer op rijdt. Dit hangt echter ook samen met de snelheid. Als de weg onvoldoende verkeersremmend is ingericht dan zal men veel harder gaan rijden dan 30 km/uur. Op dit moment wordt er in de avonduren op de weg in ieder geval vele malen harder gereden dan de maximale snelheid. Ik zou daarom pleiten voor op zijn minst een combinatie van klinkers en asfalt. - Met het oog op de geluidsoverlast voor de nabijgelegen appartementen aan de Groenmarktstraat, de woonschepen in de Veilinghaven en aan de Fentener van Vlissingenkade en de hovenierswoning pleit het comité voor een zo geluidsarm mogelijke bestrating voor zowel autoweg als busbaan. - Graag zie ik dat de bestrating van de Van Zijstweg zoveel mogelijk geluidsarm is	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bestrating. We nemen uw inbreng daarin mee. Ook in de bestemmingsplanprocedure voor dit project zal aandacht worden geschonken aan de milieufactoren lucht en geluid.
48	Wij vinden klinkers de beste optie. Dit ziet er in ons opzicht mooier uit, en heeft direct een betere regenwater afvoer.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bestrating. We nemen uw inbreng daarin mee.

49	In geval van gebruik klinkers geef ik als overweging mee A. Wellicht alleen tussen Croeselaan en Mandelabrug (milieuzonegrens) resp. Veilinghavenkade; 'hier ga ik echt de stad in/uit'. B) Voor zover werkelijk nodig/reëel – ook al is max 30 km/u een NvU-uitgangspunt (op Croeselaan mag je tot 50 km/u) – scheiding snelheidsregimes 30km/u resp 50 km/u plaats te laten hebben bij Mandelabrug of ter hoogte Veilinghavenkade; wederom 'hier ga ik echt stadsgebied gebied in/uit'. Past bij natuurlijke stedenbouwkundige momenten t.w. brug (en Milieuzone) resp. stedelijke morfologie t.w. gebouwen Parkhaven welke relatief kleine schaal hebben en samen met haven en door hun materiaal (steen) 'zacht' (binnenstads) tonen. C) of stille klinkers of juist normale klinkers moeten worden toegepast is niet alleen afhankelijk van omwonenden maar ook effect voor automobilist wellicht. Gaat wellicht zachter rijden op lawaaiige klinkers. Wellicht i.c.m. scheiding snelheidsregimes 30/50kmpu (bij Mandelabrug of Veilinghavenkade). 50 km/u stuk evt gewoon asfalt laten behouden.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bestrating. We nemen uw inbreng daarin mee. De keuze voor het punt vanaf waar 30 km/uur ingaat (auto vanaf kruising Overste den Oudenlaan, HOV vanaf de bushalte) is gekozen omdat het belangrijk is dat het gemotoriseerd verkeer dat de kruising met de Kanaalweg nadert (vanaf Dr. M.A. Tellegenlaan) al 30 km/uur moet rijden vóórdat de bus of auto op die plek is. Ook op de Croeselaan komt een maximum snelheid van 30 km/uur.
67	Verder vraag ik me af of er gekeken wordt naar materiaal wat fijnstof op kan nemen? Ik maak me zorgen om de luchtkwaliteit, door de combinatie van vele houtkachels in de woonboten en deze drukke weg.	Langs de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt nu en in de toekomst voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Er zijn geen dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.
Bomen		
11	Onze voorkeur gaat er verder naar uit om te kiezen voor eikenbomen.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bomen. We nemen uw inbreng daarin mee. Wat ons betreft passen eikenbomen goed in het ontwerp.
13	Bij de nog te maken keuze voor bomen langs de Van Zijstweg (ik kijk er van relatief dichtbij op uit, woon op de 2e verdieping van het hoekgebouw) zou ik het erg op prijs stellen als er gekozen wordt voor bomen die de weg maximaal aan het zicht onttrekken. Dit is vanuit de in de Nota van Uitgangspunten 2015 genoemde Leefbaarheid. Concreet gaat het wat mij betreft in de eerste plaats dus om het zicht op de weg.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bomen. We nemen uw inbreng daarin mee.

44	Het bestaande groen rond de hovenierswoning, in het bijzonder de oude boomgaard is eveneens het behouden waard. Bij de keuze van het soort rijbomen langs de weg is rekening te houden met het aanzien van dit al aanwezige groen.	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de bomen. We nemen uw inbreng daarin mee.
Verlichting		
44	Bij de keuze van het type verlichting dient met het karakter van het erfgoed (hovenierswoning e.a.) in de omgeving rekening te worden gehouden;	Dank voor uw inbreng. Bij de uitwerking van het Functioneel Ontwerp naar een Voorlopig Ontwerp nemen we een definitief besluit over de verlichting. We nemen uw inbreng daarin mee.
Ontwerp in relatie tot omgeving		
1.	[...] Wat komt er precies aan de overkant van de Van Zijstweg? Het park op het (dak? van) de Jaarbeurs, over de hele lengte van de Van Zijstweg? Van belang om mee te nemen, zodat er kan worden bekeken of er niet meer onderdoorgangen of oversteekplaatsen nodig zijn.	Aan de overkant van de van Zijstweg komt op P3 een hoogstedelijk centrummilieu, met een zwaar accent op wonen. De concept omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein die hiervoor is opgesteld doorloopt momenteel de inspraakprocedure.
29, 43, 68	[...] De Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan worden gezien als de noodzakelijke ontsluiting voor de aan- en afvoer van verkeer naar het stationsgebied. Dit is te herkennen in het concept-ontwerp: een herinrichting die vooral is gericht op gemotoriseerd verkeer van en naar het stationsgebied. Een concept-ontwerp dat weinig moeite lijkt te doen om de (toekomstige) woonwijken aan weerszijde van de Van Zijstweg met elkaar te verbinden. De voorkeur van de gemeente voor de middenligging van de HOV-baan biedt de beste mogelijkheden voor een dergelijke verbinding. Zij het dat de keuze voor de middenligging an sich daarvoor nog geen garantie is. => Maak een stedelijke verbinding tussen de gebieden aan weerszijde van de Van Zijstweg. Hoe lastig dat ook is met de beoogde verkeersintensiteit. De beste mogelijkheden hiervoor zijn ter hoogte van de Veilinghavenkade en ter hoogte van de Croeselaan/Fruitstraat waar al oversteken voor fietsers en voetgangers zijn gepland. Geef in het ontwerp, ook met het oog op het realiseren van een stadsstraat, gelijkwaardigheid in ontwerp aan enerzijds fiets- en voetgangersverbindingen tussen de woongebieden aan weerszijde van de Van Zijstweg en anderzijds het gemotoriseerde verkeer over de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan. [...]	De oversteken worden vormgegeven door middel van een verhoogd kruisingsvlak in een ander materiaal. In het Voorlopig Ontwerp zal dit verder vormgegeven worden, de mogelijkheden van uw voorstellen zullen daarbij onderzocht worden.

68	[...] De plangrens zoals aangegeven op p. 12,13 en 23 (rode stippellijn) verschilt van de plangrens zoals aangegeven op pagina 7 (bolletjeslijn) van het IpVE/FO. Volgens de gemeente is de plangrens op p. 7 de juiste. Toegezegd is dat dit na de consultatie alsnog gecorrigeerd zal worden. Dit betekent dat de groenstrook aan weerszijden van de hovenierswoning buiten de plangrens valt en ongemoeid wordt gelaten. Voor het comité is behoud van deze groenstrook, conform de NvU, een belangrijk punt, met name met het oog op de afschermende en geluiddempende werking van groen tussen de weg en de woonschepenhaven. Daarbij moet bedacht worden dat de havenkom als een echoput werkt en woonschepen, in tegenstelling tot huizen, slecht geluidsdicht zijn te maken. Wij waren dan ook bijzonder geschrokken van eerdere suggesties om de hele groenstrook langs de haven te verstenen en te voorzien van bankjes. We zijn verheugd met de bevestiging van de projectleider dat deze plannen niet doorgaan.	Het IPvE/FO is op deze pagina's aangepast overeenkomstig pagina 7 van IPvE.
68, 72	- Voor de nieuwe megabioscoop is inmiddels een nieuwe, extra inrit aan de Van Zijstweg aangelegd. De zorg van het comité was en is dat deze de doorstroom en veiligheid van de weg en de leefbaarheid van de omgeving voor langere tijd nadelig kan beïnvloeden. Bezwaar van individuele buurtbewoners (gesteund door het comité) tegen de inrit heeft opgeleverd dat de vergunning is aangepast en nu tijdelijk is tot 2023: het jaar dat volgens planning vrijwel al het parkeren van P3 naar de westzijde van het Merwedekanaal verhuist. De inrit is niet in dit FO getekend, omdat dit FO de definitieve situatie betreft en de extra inrit tijdelijk zou zijn. Het comité dringt erop aan dat het bioscoop (en Jaarbeurs) parkeren al per 2020 (het jaar dat de nieuwe Van Zijstweg gereed is) verhuist naar de westzijde van het Merwedekanaal i.p.v. in 2023, zodat de nieuwe Van Zijstweg daadwerkelijk en duurzaam verschoond blijft van deze inrit. - Tenslotte merk ik op dat – ook omdat ik bezwaar gemaakt heb tegen de aanleg van de extra inrit voor de megabioscoop – ik graag zou zien dat het parkeren al eerder verhuist naar de overzijde van het Merwedekanaal, namelijk in 2020 in plaats van 2023. Deze inrit is niet meegenomen in de ontwerpopgave en zal hoe dan ook leiden tot een lagere doorstroming op de Van Zijstweg. Zoals de gemeente zelf ook jarenlang aangegeven heeft, is de Van Zijstweg niet berekend op de nog hogere aantallen vervoersbewegingen.	In de Ontwikkelingsovereenkomst die tussen gemeente en Jaarbeurs is afgesloten en door de raad bekrachtigd, is afgesproken dat de gronden van P3 tot 1 januari 2023 door de Jaarbeurs in gebruik zijn. Die tijd heeft Jaarbeurs ook nodig om goede parkeervoorzieningen te maken aan de overzijde Merwedekanaal ter vervanging van het huidige parkeren op P1 en P3 en het parkeren op afstand van het Beurskwartier.

64	Rover zou graag nader worden geïnformeerd over plannen voor de inrichting van het gehele HOV-tracé van CS naar Papendorp en verder. Dit mede omdat dit tracé naar onze mening in de toekomst onderdeel zal uitmaken van het tramnet in en rond Utrecht.	De plannen van het tramnet in en rond Utrecht zijn nog niet zover geconcretiseerd dat al duidelijkheid bestaat over de realisatie van een tweede tramlijn door de binnenstad of dat het HOV-tracé van CS naar Papendorp zal worden vertramd. Met de voorbereiding van de Busbaan Transwijk (Anne Frankplein en 5 Meiplein) is al wel hierop wel geanticipeerd.
72	Ook behoud van de groenstrook bij restaurant De Veiling is belangrijk, niet alleen voor het uiterlijk van dit gebied (met een historische haven) maar ook voor de evenementen die jaarlijks georganiseerd worden.	De groenstrook naast restaurant De Veiling blijft voor het merendeel behouden.
15, 60	– Geen extra brug over Merwedekanaal thv Heijcopstraat – Een groot plusplunt in het plan is een extra fiets/voetgangersbrug naast de Nelson Mandela brug. Naast verbeterde veiligheid voor fietser en voetganger hopen we ook dat de, door de gemeente aangegeven, nieuwe langzaamverkeersbrug over het Merwedekanaal hierdoor niet door hoeft te gaan. Deze nieuw ingeplande brug zorgt namelijk nogal voor veel onrust in 'ons' gedeelte van de wijk. De brug komt of precies uit op het speelveld Heycopplantsoen of komt er precies naast te liggen, waardoor de veiligheid van spelende kinderen in gevaar komt. Daarnaast zorgt een nieuwe brug ook weer voor meer fietsverkeer wat niet in de wijk thuishoort. De gemeente gaat in het plan met de nieuw aan te leggen brug vooral uit van de nieuwe bewoners aan de Merwedekanaalzone, terwijl bewoners uit de Dichterswijk aangeven deze brug niet te zien zitten en geven aan dat er al goede brugverbindingen (Balijsbrug en Nelson Mandelabrug) in de nabijheid zijn die zorgen voor de verbindingen met het centrum. Het is dus in feite geld over de balk/brug gooien.	De ambitie van het realiseren van de genoemde brug is vastgelegd in de Visie Merwedekanaalzone (2005), Slimme Routes, Slimme Regelingen, Slim Bestemmen (2016) en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de herontwikkeling van het voormalige Defensierrein (2016). Bij de vaststelling van het SPvE Herontwikkeling Defensierrein is afgesproken dat er een separaat besluit genomen wordt over de brug. Dit betekent dat de brug niet meegenomen wordt in het bestemmingsplan voor de nieuwe stadswijk op het voormalige Defensierrein, maar in een apart bestemmingsplan op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving, waaronder de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk.

3. Kruising Kanaalweg – Dr. M.A. Tellegenlaan

1, 4, 6, 8, 12, 17, 24, 49, 53, 56, 66	– Graag WEL een onderdoorgang naar de Kanaalweg voor fietsers. – Zeker een onderdoorgang voor fietsers op de Kanaalweg. Het is nu al een levensgevaarlijke kruising. – Voorkeur en wens voor een ongelijkvloerse oversteek. Van grote waarde voor de recreatieve functie van dit stuk van de Kanaalweg en Veilinghaven gebied. Past in het totaalbeeld van de Kanaalweg met allemaal ongelijkvloerse kruisingen – Om een logische lange afstandsverbinding voor de fiets te creëren, zeer wenselijk om een onderdoorgang te maken. Ongelijkvloerse kruisingen zijn veel veiliger en bevorderen de doorstroom. – Fietstunnel onder Tellegenlaan. Dit past ook beter bij het idee van fietssnelweg Nieuwegein / Maarssen. – Uitgelezen kans om een ongelijkvloerse kruising te maken. – Ik pleit voor een onderdoorgang voor fietsverkeer. Omdat het een doorgaande fietsroute is en het komt de doorstroming van het verkeer op de van Zijstweg ten goede. Op dit moment is het een onoverzichtelijk situatie om over te steken. – Vóór ongelijkvloerse kruising voor fietsers Kanaalweg! Hiervoor moet geld gevonden worden. – [...] Waarom een fietstunnel aanleggen? - o voor iedereen: het is veel veiliger - o voor fietsers en hardlopers: leuk en comfortabel, uitstekende doorgaande fietsroute noord-zuid - o voor het autoverkeer: betere doorstroming, en daardoor ook betere luchtkwaliteit. – Voorkeur, met het oog op de betere doorstroming van het fietsverkeer op de Kanaalweg, voor onderdoorgang. Gedeelte van de Kanaalweg tussen de noord- en zuidsluis functioneert als coachpad voor de coaches van de roeiers op het water van het Merwedekanaal. – Enthousiast van ongelijkvloerse fietspad. Heel goed idee. Er is zo ontzettend veel kruisend verkeer op die plek dat het loont. Voor fietsers, lopers, skaters, brommers zal het heel veel veiligheid opleveren en onbelemmerde doorgang op een heel (mooi) lang traject.	Zie pagina 3 van deze reactienota.
--	--	------------------------------------

8, 16, 17	– Ik zou elke oversteek op dit punt fysiek blokkeren (fietsers kunnen onderdoor of elders oversteken, voor auto's vanaf de sportvelden alleen rechtsaf de Kanaalweg op en vanaf de parkeerplaats Jaarbeurs alleen rechtsaf richting de sportvelden. De Kanaalweg kan op deze stukken dan eenrichtingsverkeer worden (richting Nieuwegein). – Ik vind het fijn als Utrecht per fiets goed bereikbaar blijft en daar draagt het wegnemen van een kruising in een doorgaande fietsroute aan bij. Bovendien moet je in de situatie met de busbaan 4 rijstroken oversteken. Dat is een stuk minder overzichtelijk als de huidige 2 rijstroken, dus een ongelijkvloerse kruising maakt de situatie een stuk veiliger. – Graag veilige oversteek bij Villa Jongerius	Gezien de vele fietsstromen met verschillende bestemmingen moet een gelijkvloerse kruising hoe dan ook gefaciliteerd worden. Ook omdat er dan altijd een sociaal veilige route is. De gelijkvloerse kruising is verkeersveilig omdat er verkeerslichten komen, een middenberm van 3,5 meter en auto en bus maximaal 30 km/uur mogen. In het IPvE/FO staat dit nader uitgelegd. De oversteek fysiek blokkeren is daarom geen goed idee.
24	Langs het Merwedekanaal zijn veel hardlopers actief die van Balijebrug naar de Munt lopen. Hier is geen rekening mee gehouden dat deze de Van Zijstweg ook oversteken (er zijn geen tellingen van).	Hardlopers horen bij het overstekend langzaam verkeer waarvoor in het ontwerp een verkeersveilige oversteek is opgenomen. Met de aanleg van de onderdoorgang kan het langzaam verkeer waaronder sporters, voetgangers en fietsers onbelemmerd de kruising passeren.
38	U-OV: Op basis van onze ervaringen uit de praktijk gaan wij niet akkoord met de toezegging om voor de doorfietsroute Kanaalweg te zoeken naar een balans tussen de cyclustijden van de verkeerlichten die gelden voor een fietsroute en voldoende doorstroom van het HOV om oversteken bij rood licht te voorkomen. Voor die specifieke oversteek pleiten wij mede daarom voor een ongelijkvloerse oplossing.	Een onderdoorgang biedt mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van auto en HOV door optimalisatie van de VRI instellingen. Mede daarom heeft de gemeente een voorkeur voor een gelijkvloerse kruising mét een onderdoorgang. Overigens past de VRI instelling reeds binnen de gemeentelijke richtlijnen.

41	Onderstaand onze mening t.o.v. de twee gepresenteerde concept ontwerpen. Situatie A; gelijkvloerse oversteek fietspad bij Nelson Mandelabrug – vrij zicht op het rijksmonument <i>Het Jongerius Complex</i> – getrapte maaiveld, verblijfskwaliteit – toegankelijke plek aan het water, historiserend Situatie A heeft sterk de voorkeur omdat hiermee de publieke ruimte aansluit op de uitstraling en het gebruik van het complex Jongerius. Het getrapte maaiveld naar het water zien we als een verblijfskwaliteit met een verwijzing naar de relatie die het bedrijf Jongerius in het verleden had met het Merwedekanaal. Het kunnen verblijven aan het water met op de achtergrond het monument genereert een absolute kwaliteit voor het publieke domein op deze bijzondere historische plek in Utrecht. Situatie B; ongelijkvloerse oversteek fietspad onder Nelson Mandelabrug – belemmert zicht richting rijksmonument <i>Het Jongerius Complex</i> – gelaagde infrastructuur versnipperen van de publiek domein – donkere onderdoorgang In situatie B is de infrastructuur bepalend en wordt de publieke ruimte opgeknijpt is verschillende stroken. Door de gescheiden verkeersstromen zal de trap geen verblijfsaanbieding hebben, daarnaast ontstaat onder de brug een minder prettige plek gedurende de avond en nacht. Door deze versnipperde en gelaagde aanleg van infrastructuur komt de beleving en de uitstraling van het monument Jongerius veel minder tot haar recht.	Om de kruising comfortabeler en verkeersveiliger te maken, kan gekozen voor een variant waarbij naast een gelijkvloerse kruising ook een tunnel wordt gerealiseerd. Om deze onderdoorgang goed in te passen is in het ontwerp de kadefront vanaf de Nelson Mandelabrug langs de Villa Jongerius rechtgetrokken. Daarmee wordt de kade voor de Villa breder en dat geeft ruimte voor de onderdoorgang en mogelijkheid om (verblijfs)kwaliteit toe te voegen aan de kade. De inrichting op maaiveld moet nog verder worden uitgewerkt. Er kan gekozen worden voor een inrichting op maaiveld die extra verblijfskwaliteit biedt of een uitvoering met een meer groen talud. De inrichting op maaiveld houdt rekening met de afslaan fietser, de autobereikbaarheid van de Villa en biedt verblijfskwaliteit (shared space inrichting). Het open karakter met vrije zichtlijnen is daarbij uitgangspunt. De relatie en interactie met het water is mogelijk zijn dat dit wat verplaatst naar het oosten en voor de Villa. In het IPvE van de busbaan Dichterswijk/Van Zijstweg hebben we voor de kruising bij de Mandelabrug een variant uitgewerkt met een fietstunnel en een variant zonder fietstunnel, conform de toezegging aan de raad. Of de tunnel kan worden gerealiseerd met de uitvoering van het project HOV Dichterswijk / Van Zijstweg is mede afhankelijk van bijdragen van derden. Besluitvorming over de tunnel leggen we voor aan de raad bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp, die naar verwachting eind 2017 plaatsvindt.
----	--	---

56	De aanleg van een vlonder ter hoogte van de Villa Jongerius, zoals ingetekend in de perspectieftekeningen, is voor de roeiverenigingen onaanvaardbaar. Hetzelfde geldt voor de ligging van een woonark op korte afstand van de nog te realiseren expeditiebrug van de Jaarbeurs, eveneens zoals ingetekend in de perspectieftekeningen. Ondanks dat de weergave van deze gedeelten van beide afbeeldingen geen formele status heeft hechten wij eraan om kenbaar te maken dat wij de volgende bezwaren hebben tegen deze invulling van de ruimte: – het versmallen van de doorvaart door de vlonder en de daaraan aangemeerde vaartuigen; – de situering van trap met vlonder en van de woonark, beide op korte afstand van de Nelson Mandelabrug; – de toename van de recreatievaart op het kanaal door de trap met vlonder.	De in het IPvE opgenomen ontwerp is een schetsontwerp. Zowel de vlonder als de woonark hoorde bij de artistieke impressie. De komst van de hier gepresenteerde vlonder, de positie van de woonark als mogelijke toename van de recreatievaart is geen besluit dat bij de busbaan Dichterswijk hoort en hierom uit het ontwerp gehaald. Om deze onderdoorgang goed in te passen is het wel noodzakelijk om de kadelijs vanaf de Nelson Mandelabrug langs de Villa Jongerius door te trekken.
----	---	---

4. Nelson Mandelabrug

Geluid		
5, 14, 25, 68	– Wij wonen op 355 meter hemelsbreed van de Nelson Mandelabrug. Ondanks die afstand is, met gesloten ramen en deuren, het gedreun van bussen en vrachtwagen die westwaarts die brug oprijden goed te horen binnenshuis. Ook als men rijdt met lage snelheden. In de nieuwe plannen wordt het stalen val van deze brug aangepast. Wij zouden graag zien dat in de ontwerpeisen voor de benodigde aanpassingen eisen worden gesteld ter vermindering van het laagfrequente geluid. Ons voorstel is 63Hz band: 10 dB reductie, 125Hz band: 7 dB reductie, aantonen met FEM/BEM rekenmodel. Dit zijn haalbare eisen, vergelijkbaar met de Kruiswaterbrug en de Schinkelbrug. En de hele wijk heeft hier plezier van. http://www.gtlcongres-beurs.nl/download/samenvattingen/Stille_verkeersbrug_GTL2015.pdf – Wij wonen op gehoorsafstand bij de van Zijstweg. Wij vragen u aandacht te besteden aan het wegdek van de Mandelabrug. Dit was altijd al lawaaiërig, maar door de flinke toename van het aantal bussen niet meer aanvaardbaar. Bij elke passerende bus klinkt een harde doffe knal. De ramen in ons appt. moeten dus dicht wat jammer en ook niet gezond is. Maar zelfs met onze dubbele ramen is er geluidsoverlast. Mijn vraag is: is er rekening gehouden met het aanpassen van het geluid van het huidige wegdek op de brug? – Mbt Nelson Mandelabrug momenteel creëren de bussen veel geluid en trillingen welke binnen met gesloten deuren en ramen hoorbaar zijn. En uiteraard zijn deze zeer hoorbaar in de zomer op ons terras aan het kanaal. – Speciale aandacht dient te worden besteed aan het geluidsarmer maken van de Mandelabrug. Deze veroorzaakt op dit moment aanzienlijke geluidsoverlast tot ver in de wijk, met name bij het passeren van bussen en vrachtwagens.	Door het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur treedt er al een geluidsreductie op. Verder nemen we geluidsreductie mee in de selectie van het bureau die de gemeente contracteert om een Voorlopig Ontwerp te maken van de brug. Op basis van dit Voorlopig Ontwerp selecteren we een aannemer die dit verder uitwerkt. Ook daarin nemen we dit aspect mee. De specifieke eisen en randvoorwaarden voor een gewenste geluidsreductie moeten nog apart opgesteld worden. Uw suggesties bekijken we op dat moment.
Doorvaarbreedte		

56	Bij de aanpassing van de Nelson Mandelabrug is het voor het behoud van het Merwedekanaal als trainingsaccommodatie voor de roeiers essentieel dat de beschikbare doorvaartbreedte van beide bruggaten ten minste gelijk blijft aan de huidige doorvaartbreedte. [...] Om effectief gebruik te kunnen maken van een roeiaccommodatie moet die voldoen aan bepaalde eisen. Deze zijn door de Koninklijke Nederlandse Roeibond (KNRB) vastgelegd in het "Handboek Roeiaccommodaties. Normen en aanbevelingen" (versie 2.0, juni 2013). Denk hierbij bijvoorbeeld aan een minimale breedte van het roeiwater en aan een minimale doorvaartbreedte bij bruggen. Uit toetsing aan die eisen blijkt dat het Merwedekanaal op bepaalde plaatsen niet aan die eisen voldoet. Dat is ook het geval bij de Nelson Mandelabrug, waarbij de doorvaartbreedte van het oostelijke bruggat kleiner is dan eigenlijk vereist. Dit vraagt van de roeiers dus al de nodige improvisatie. Wij vinden daarom dat aan de eisen aan de Nelson Mandelabrug, zoals opgesomd in hoofdstuk 7, de volgende eis moet worden toegevoegd: "De beschikbare doorvaartbreedte van beide bruggaten moet ten minste gelijk blijven aan de huidige doorvaartbreedte."	De huidige doorvaarbreedte blijft ongewijzigd. Wel zult u – ook op het water – hinder ondervinden tijdens de bouwwerkzaamheden.
----	--	--

5. Veilinghavenkade

Veilinghavenkade tweerichtingen open		
1, 12, 19, 20, 22, 42, 46, 47	- Inrit van de Veilinghavenkade: tweerichtingen open - Voorkeur voor: Aansluiting Veilinghavenkade zowel in als uit mogelijk. - Graag twee richtingen - Voor wat betreft de in/uitrit vanaf de Van Zijstweg op de Veilinghavenkade zijn wij voorstander voor het behouden van in en uitrit in twee richtingen. Zodat de bereikbaarheid en optie voor uitstromend verkeer niet achteruit gaan. - Wij zijn pertinent tegen het afsluiten van de van Zijstweg en willen dat deze in twee richtingen bereikbaar blijft. - Wij kiezen voor twee richtingen op de van zijst weg / veilinghavenkade - Hierbij wil ik graag laten weten dat vanwege de bereikbaarheid van de wijk voor mij de optie 'beide richtingen verkeer' de beste optie is. - Onze keuze is a: twee richtingen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
2, 3	Er is 1 antwoord mogelijk nl. aan beide kanten openhouden. Sinds het afsluiten van de Croeselaan is de andere kant van de stad (richting station) voor ons al moeilijk bereikbaar geworden. [...] Als de Van Zijstweg ook afgesloten zou worden, moet al het verkeer door de Dichterswijk en langs de daar gevestigde school. En vergist u zich niet in de hoeveelheid hiervan. Het gaat ook zelfs niet alleen om bewoners, maar ook om de vele bezoekers van de restaurants aan de Veilinghaven. Terwijl de uitgang naar de van Zijstweg niet door de woonwijk loopt en ook veel korter is. [...] Graag in 2 richtingen openhouden dus!	Zie pagina 4 van deze reactienota.
5	Als gekozen wordt voor volledige afsluiting, wordt het lastiger om onze wijk uit te rijden naar het noorden/westen. Voor ons betekent dit dat we een kronkelende omweg via de Veilingstraat naar de Croeselaan moeten maken. Juist in die bochten is de situatie nu al onveilig. [...] Dit alles kan voorkomen worden door de afslag vanuit de Heycopstraat linksaf, de Croeselaan in, weer mogelijk te maken. Daarmee kunnen we de wijk weer uitrijden via de kortste, tevens veiligste, weg.	Op basis van de zienswijzen is besloten de Veilinghavenkade niet volledig af te sluiten. Dit betekent dus ook dat niets gewijzigd wordt aan de afslag Heycopstraat.

10	[...]Pleiten voor het in stand houden van de ontsluiting in twee richtingen. Indien de ontsluiting wordt afgesloten zal dit de bereikbaarheid van onze wijk voor autoverkeer aantasten, zoals de verbinding met de A2. Daarnaast zal afsluiting zorgen voor een onwenselijke toename van verkeer via de andere ontsluitingen van onze wijk.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
11	GEEN voorstander van het afsluiten van onze woonwijk. Wij gebruiken elke dag deze in- en uitrit om richting de A2/A12 te rijden. Wij zijn geen enkele meerwaarde in het afsluiten van deze in- en uitrit. Het afsluiten van deze in- en uitrit gaat er alleen voor zorgen dat er nog meer verkeer over de Croeselaan komt en dat de bestaande (kleine) wegen die op de Croeselaan aansluiten en naar Dichterswijk leiden, heel erg druk gaan worden. De bestaande in- en uitrit dient gehanteerd te blijven worden!	Zie pagina 4 van deze reactienota.
12	Mis een mening over de kruising Balijelaan/Zoomstraat. Is nu al onoverzichtelijk door geparkeerde auto's en fietsers die van 2 kanten kunnen komen. Wordt alleen maar drukker als er geen uitgang bij Veilinghavenkade komt.	Op basis van de zienswijzen is besloten de Veilinghavenkade niet volledig af te sluiten. Dit betekent dus ook dat niets gewijzigd wordt aan de kruising Balijelaan/Zoomstraat.
17	Graag in beide richtingen open. Bij afsluiting voorzie ik extra verkeer in de wijk dat moet omrijden om de wijk uit te komen en dat lijkt mij niet wenselijk. Bovendien wordt de wijk dan slechter bereikbaar bij eventuele calamiteiten.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
18	Graag voor een in- en uitrit. Rondom schooltijden is het lastig om via de Voorsterbeeklaan en Heycopstraat de wijk te verlaten. Van Zijstweg is het enige vlotte alternatief. Ook met blokkades door vrachtwagens wordt bij afsluiten van deze toegangsweg er geen goed alternatief geboden.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
21	Wij kiezen voor tweerichtingen. Belangrijke uitgang vanuit de wijk richting snelweg, Utrecht Noord en stationgebied. De wijk heeft een beperkt aantal in- en uitgangen die om beurten vaak gestremd worden door ladend en lossend vrachtverkeer of werkverkeer, verder afsluiten voor autoverkeer is geen goed idee. Een van de andere uitgangen gaat langs een school en zou niet zwaarder belast mogen worden.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

23	Voorkeur voor twee richtingen. Is onze voornaamste inrijd-route. Afsluiten heeft de minste voorkeur omdat gezien de drukte 's ochtends het verkeer minder verdeeld wordt en meer naar één richting wordt geleid waardoor vertraging en opstoppingen worden veroorzaakt. Andere routes door (slecht afgestemde) stoplichten van bv Croeselaan/Balijelaan worden vertraagd met grotere kans op slechtere luchtkwaliteit. En werkverkeer dat de toch al nauwe straten belemmert, waardoor de automobilisten de andere kant moeten oprijden en via een andere uitgang de wijk moeten verlaten.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
25	Graag twee richtingen. We maken hier dagelijks gebruik van, andere uitritten hebben geen goede doorstroom richting snelweg en zullen onze reistijd doen toenemen. Tevens zal het aanbrengen van fietspaden aan beide kanten van de weg de doorstroom beter mogelijk maken, iets wat op dit moment onveilige situaties veroorzaakt.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
27	Voorkeur voor in stand houden van twee richtingen op de Veilinghavenkade naar Zijstweg. De wijk zal anders beperkt toegankelijk worden wat de doorstroom niet zal bevorderen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
28, 40	Uitdrukkelijke voorkeur om de toegang in beide richtingen open te laten. Indien het afgesloten wordt, zal het aanzienlijk drukker worden rondom het Heicopplantsoen (waar veel kinderen spelen) en de doorstroom van/naar de wijk zal benadeeld worden.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
30	<i>Namens 30 adressen</i> Als bewoners van de Dichterswijk / Veilinghavenkade pleiten wij voor het in stand houden van de ontsluiting in twee richting, d.w.z. behoud van zowel ingaand als uitgaand autoverkeer. Hierbij is het o.i. van belang dat er stoplichten worden geplaatst voor auto's en fietsers bij de kruising met het fietspad langs de Van Zijstweg om de verkeersveiligheid op dit punt te verbeteren. Onaanvaardbare gevolgen van afsluiting zijn: - Aantasting van de ontsluiting van onze wijk inclusief verkeersveiligheid basisschool - Aantasting van de toegang van onze wijk tot de snelwegen A2 en A12 - Bereikbaarheid van onze wijk voor hulpdiensten Hierbij verzoeken wij u om verkeerscijfers van het aantal auto's dat gebruik maakt van de ontsluiting van de Van Zijstweg met de Veilinghavenkade.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

37	Graag vraag ik aandacht voor: – omvang/toename van verkeer dat dan via de Veilingstraat de wijk in gaat rijden. Ik ben bezorgd dat een volledige afsluiting van de Veilinghavenkade tot een forse toename van ontsluitingsverkeer van niet alleen woningen Groenmarkt/veilinghavenkade, maar ook de woningen aan de Voorsterbeeklaan en omgeving zal leiden. Deze zullen dan grotendeels de route via de Veilingstraat gaan nemen. De andere ontsluiting van de groenendaelstraat zal daarvoor veel minder gebruikt worden. – Verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. (afgelopen jaar al 2 x traumahelikopter op de Croeselaan gehad vanwege ongeluk met geschepte fietsers/scooter)	Zie pagina 4 van deze reactienota.
45	Pleit ervoor om de Veilinghavenkade bereikbaar te houden (zowel in- als uit). Enerzijds wordt de verkeersveiligheid op dit kruispunt al op verschillende punten verbeterd. Anderzijds voorkomt het de verschuiving van allerlei verkeer naar andere kruispunten wat de verkeersveiligheid daar niet ten goede komt. – Veel verkeer in de wijk ten zuiden van de Heycopstraat maakt gebruik van deze route. Dit verkeer zal bij (gedeeltelijke) afsluiting op zoek moeten naar een alternatieve route via de Croeselaan. De route via Heycopstraat en Croeselaan is dan het meest waarschijnlijk; via de Veilingstraat is minder aantrekkelijk aangezien de route toch al via de Croeselaan loopt. Druk op het kruispunt Croeselaan/Heycopstraat neemt daardoor toe. Een kruispunt waar het in de spits druk is met fietsverkeer. Daarnaast zal er in de spits ook meer verkeer langs school, BSO en KDV aan de Heycopstraat. Is een punt waar het in de spits vaak al druk is met verkeer van ouders die hun kinderen komen brengen of halen. Hier lijkt extra verkeersdruk mij ook niet wenselijk. Route via de Balijelaan en Overste den Oudenlaan is alternatief, maar komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het kruispunt van de Zoomstraat en de Balijelaan is door verkeerstromen uit allerlei richtingen niet heel overzichtelijk. – In het Functioneel Ontwerp staat dat er voldoende ruimte is om een aparte uitvoegstrook te maken voor de inrit van de Van Zijstweg naar de Veilinghavenkade. Dit zal de veiligheid op dat punt juist al ten goede komen en kan dus andere kruispunten blijven ontlasten.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

49	Ik ben voor behoud aansluiting Veilinghavenkade; zowel uitgaand als ingaand verkeer in elk geval naar resp. van westen. En zo mogelijk alle 4! richtingen. Veilingstraat en Groenendaalstraat weinig geschikt voor verwerking van grote stromen motorvoertuigen, zowel qua inrichting en capaciteit als geluidstechnisch.	Het ontwerp faciliteert alleen de richting van en naar de Dr. M.A. Tellegenlaan (en Overste den Oudenlaan). Uit tellingen blijkt dat er nu geen afslaand autoverkeer van of naar Croeselaan is. In de huidige situatie maakt autoverkeer vanuit Parkhaven hoogstwaarschijnlijk al gebruik van de Veilingstraat en Groenendaalstraat op de Croeselaan te bereiken.
----	---	---

51, 65	Opheffen van het kruispunt Veilinghavenkade/van Zijstweg zeer onverstandig en daarom voorstander van inpassen bestaande kruispunt in ontwerp. - Heijcopstraat en Fruitstraat zijn enige resterende ontsluitingswegen voor de hele wijk en een eventuele afsluiting zorgt voor een forse stijging verkeersdruk op de reeds overvolle Croeselaan waar de verkeersdoorstroming aan weerszijden slecht is. - Slecht voor de verkeersveiligheid in de wijk aangezien alle verkeer in de wijk over de Heycopstraat zal rijden waaraan ook Basisschool De Kleine Dichter is gevestigd. De onoverzichtelijke verkeerssituatie tijdens het begin/eind van de schooldag van ouders die kinderen halen/brengen vallen samen met spits in de woonwijk en leiden tot verhoogde kans op ongevallen. Enerzijds loopt de wijk leeg qua forensenverkeer, anderzijds is er een tegengestelde beweging van ouders/kinderen die op fiets/auto de woonwijk inrijden tijdens de spits. - Slecht voor verkeersdoorstroming in de woonwijk. Verhuizingen, laden/lossen en verkeerd geparkeerde auto's zorgen in de huidige situatie al voor (tijdelijke) afsluiting van belangrijke verkeersaders in de wijk. Met het afsluiten van de belangrijkste in/uitrit wordt de kans op grote opstoppen en onbereikbaarheid van een deel van de wijk alleen maar groter. - Door mogelijke afsluiting van kruispunt Veilinghavenkade/van Zijstweg wordt de af te leggen afstand tot centrum/station met de auto nog langer. De 'knip' in de Croeselaan nabij de Rabobank maakt het bereik van het centrum/station vanuit de woonwijk met de auto al vele malen lastiger. Wijkbewoners moeten dan eerst via de Heijcopstraat en de Croeselaan om vervolgens via de Graad van Roggeweg het centrum/station te bereiken. En dat voor een locatie die op steenworpafstand van de wijk ligt. Het voordeel van wonen in het centrum wordt met deze verkeersonvriendelijke maatregelen steeds meer een nadeel. Graag zou ik geïnformeerd worden in hoeverre er reeds verkeerstellingen zijn gehouden bij het kruispunt van Zijstweg/Veilinghavenkade en de overige 2 ontsluitingswegen van de woonwijk zodat objectief inzicht verkregen kan worden hoe belangrijk deze uitvalsweg is voor de woonwijk en de impact van de wijzigende verkeersstromen op de resterende twee uitvalswegen van de woonwijk.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
--------	--	------------------------------------

52	Ik pleit ervoor om het verkeer twee kanten op te laten blijven gaan, als alternatief hoogstens alleen eruit. Niet volledig afsluiten. Alle auto's die naar de A2 gaan vanuit de wijk dan toch langs de van Zijstweg, maar dan via de Croeselaan. Dat is een grotere belasting voor het milieu, want een langere route en een stop voor het stoplicht.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
54	De aanleg van de HOV zal al een beperking van de bereikbaarheid van de Dichterswijk met zich meebrengen doordat extra sloplichten en drukker afslagen ontstaan door het intensiveren van het aantal busbewegingen. Door de voorgestelde afsluitingen/gedeeltelijke afsluiting zal het verkeer in de wijk toenemen. De auto's zullen de wijk via een andere route moeten gaan verlaten/bereiken wat zal leiden tot meer verkeersbewegingen nabij De Kleine Dichter en Bolkbeekstraat wat de veiligheid in de wijk niet zal bevorderen. Ik heb begrip voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Utrecht CS, echter vind ik dat de belangen van de huidige bewoners van de wijk en consequenties van de voorgestelde varianten onvoldoende beschouwd zijn.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
55	Ik pleit voor handhaven van de 2 rijrichtingen. Afsluiten betekent dat alleen via de croeselaan of balijelaan de wijk uit of ingereden kan worden. De doorstroming van de croeselaan is al slecht door de stoplichten en zal in de ochtend en avond nog slechter worden ivm verkeer wat in/uit de wijk komt en het verkeer dat afkomstig is van de van de van zijstweg en de balijelaan. Bovendien is de Jekerstraat / Bolksbeekstraat smal en onoverzichtelijk en lijken niet berekend op een groter verkeersaanbod. Ook voor de bewoners betekent dit meer overlast. Het grote voordeel van de in en uitrit is dat men vlot bij de uitvalswegen komt.	Zie pagina 3 van deze reactienota.
57	Voorstander om de inrit Veilinghavenkade open te houden als ontsluiting richting de A2 en A12. Aangezien er regelmatig evenementen rond de jaarbeurs of stremmingen in de wijk zijn, is slechts één route om de wijk uit te komen te weinig. Ook bij verhuizingen is de Veilinghavenkade beter geschikt voor grotere voertuigen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

58	Pleit ervoor dat die in-/uitrit wél wordt aangelegd. Dit omdat de Dichterswijk zonder toegang vanaf de Van Zijstweg bijzonder lastig te bereiken zal worden. [...] Mocht er geen in-/uitrit komen bij de Van Zijstweg, dan levert dat veel verkeer op op de andere routes. Daarvan is er één nu al erg onpraktisch en onveilig, namelijk de route via de Balijebrug en U-bocht richting Zoomstraat. Meer verkeer op dat onoverzichtelijke kruispunt met veel fietsverkeer lijkt me onwenselijk. Ook de route via Croeselaan en Heycopstraat is vanwege het vele fietsverkeer in de spits onwenselijk. De in het Functioneel Ontwerp beschreven ruimte voor de in- en uitvoegstrook op de Van Zijstweg (nieuwe situatie) lijkt me de veiligheid voor al het verkeer dat de Dichterwijk in en uit wil de beste optie.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
59	Voor optie twee richtingen omdat wij vermoeden dat de verkeersdruk via de Heycopstraat erg zal toenemen, dat is de weg waar het kinderdagverblijf, BSO en de basisschool aan zit, extra verkeer is dan ook extra risico's voor de kleine kinderen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
61	Voorkeur voor 2 richtingen. Ik heb een steeds meer toenemende zorg over de veiligheid en parkeermogelijkheden hier. Zorg neemt toe bij volledige of halve afsluiting van de veilinghavekade. Ik denk dat betaald parkeren op de croeselaan en veilinghavekade een beter alternatief zou zijn omdat dit de noodzaak van afslaan wegneemt.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

61	De fietsdrukte op de Croeselaan is enorm en frequent gebeuren hier ernstige ongelukken. Dit jaar alleen al is naar mijn weten 2x hier een traumahelikopter geland.[...] Mijn indruk van de oorzaak van de ongelukken is het afslaan van auto's de omliggende wijken in. Mijn ervaring is dat er onnodig veel auto's afslaan doordat de Croeselaan en een paar omliggende straten (waaronder de veilinghavenkade) het enige gratis stukje gratis parkeren vormen op steenworpafstand van veel bezochte locaties. Deze parkeerplaatsen worden voornamelijk gebruikt door de rabobank / SNS / jaarbeurs etc.. Daarbij moet je optellen dat als ik zelf een parkeerplek zoek voor mijn eigen huis ik gemiddeld 3 rondjes moet rijden croeselaan / veilinghavenkade / pc hoofstraat en dus 6x een fietspad oversteek. dit terwijl er op de betaald parkeren hier in de omliggende straten volop parkeerplek is. Maar daar mogen wij als bewoners niet staan. Door de veilinghavekade af te sluiten zal het verkeer dat afslaat bij de veilinghaven alleen maar toenemen, dit terwijl dit een nog onoverzichtelijkere overgang is die buurt in. Mijns inziens zal het afsluiten wel de doorstroom en veiligheid daar verbeteren maar het probleem direct verplaatsen naar de croeselaan / veilingstraat en ik vermoed erger hier terug zal komen. Ik kan me niet voorstellen dat verplaatsen van het probleem een goede oplossing is. Mijn voorstel zou niet zijn om afslagen de wijk in weg te halen, maar om betaald parkeren in te voeren op de croeselaan en veilinghavekade. Omdat er op de betaald parkeerplaatsen altijd plek is en op de niet-betaald parkeerplaatsen niet ben ik ervan overtuigd dat dit een significante afname zal veroorzaken van het verkeer. Daarmee haal je namelijk de noodzaak voor de 'gratis parkeerders' weg om hier rondjes te reiden op zoek naar een gratis plekje. Deze auto's zullen dan gaan parkeren op het jaarbeurs terrein wat direct weer de verkeersstroom bevordert.	De gemeente is bekend met de hoge parkeerdruk in de buurt. Omdat diverse bewoners dit ook gemeld hebben, is in 2015 onderzocht wat de mogelijkheden voor verlaging van de parkeerdruk zijn. Tijdens de bewonersavond hebben bewoners voorstellen gedaan voor andere maatregelen om de parkeerdruk te verminderen. De ultieme oplossing hebben we helaas niet gevonden. De volgende stap in de aanpak is het houden van een draagvlakmeting voor betaald parkeren. Uit contacten met bewoners hebben we begrepen dat veel bewoners betaald parkeren niet zien als oplossing voor de hoge parkeerdruk. Het lijkt ons daarom nu niet het juiste moment om een draagvlakmeting te doen. Als de gemeente signalen krijgt dat een groot deel van de bewoners uit uw buurt wél een draagvlakmeting over invoering van betaald parkeren wenst, dan gaan we alsnog verder met de aanpak en organiseren we een officiële draagvlakmeting. Uw signaal nemen we hierin mee.
----	--	---

62	Met klem verzoeken wij dat er twee richtingen mogelijk blijven. Anders zitten wij opgesloten in de wijk. Een andere uitgang is via de Heycopstraat naar de Croeselaan, pal langs basisschool "de kleine dichter". Dit vinden wij erg onveilig. Dan is er nog de mogelijkheid langs Bo-rent, maar dat is een zeer onoverzichtelijk bochtige uitgang, ook niet zo veilig dus. Via de van Zijstweg is het verkeer bovendien snel de stad uit, naar de A12/A2. Als het via de Croeselaan moet, staan er waarschijnlijk elke morgen en avond in de spits lange rijen auto's om de wij via Heycopstraat, Croeselaan, Balijelaan enz. uit te komen. Slecht voor de luchtvervuiling en voor ieders tijd en humeur.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
63	Bezwaar tegen volledige afsluiting. [...] Een afsluiting zou betekenen dat bewoners via een andere route de wijk in en uit moeten. Leidt tot een grotere stroom auto's in omliggende straten, met verkeersopstopping tot gevolg mede gezien de smalle straten met deels eenrichtingverkeer. En leidt tot afname van verkeersveiligheid op andere plekken in de wijk. Via de Bolksbeekstraat de wijk uit wil: dan sta je al geregeld vast omdat er geen twee auto's naast elkaar passen. En kruispunt Zoomstraat richting Balijelaan is al een erg onoverzichtelijk kruispunt en juist gevaarlijk voor fietsers. De andere route is de Heycopstraat. Met een basisschool, kinderdagverblijf en twee buitenschoolse opvang. Meer verkeer is daar mede gelet op veel overstekende kinderen niet wenselijk. Zeker niet als dit ook nog vrachtauto's betreffen die o.a. de restaurants op de Veilinghavenkade bevoorraden. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. In buurtbijeenkomsten zou zijn gepleit voor volledige afsluiting van de Veilinghavenkade vanwege de parkeeroverlast en de veiligheid van fietsers. Begreep van mijn buurman dat vooral de bewoners op de Veilinghavenkade pleiten voor minder verkeer in hun straat. Leidt tot meer verkeer in de andere straten. Naar verwachting is daar onder de bewoners van betreffende straten onvoldoende draagvlak voor. De parkeeroverlast is zeker een punt van aandacht in de wijk maar zal niet verminderen met het afsluiten van de Veilinghavenkade. Auto's zullen dan via een andere route alsnog parkeren in de wijk. De veiligheid van fietsers is naar mijn inzicht ook niet in het gedrang, ik fiets vrijwel iedere dag voorbij het kruispunt Veilinghavenkade en Van Zijstweg en ondervind weinig hinder.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

66	Voor behoud van tweerichtingen. Anders is de wijk alleen aangewezen op 1 ontsluiting via de Balijebrug. Brengt aanzienlijke belasting voor de Jekerweg Bolkbeekstraat Balijelaan e.o. 1 ontsluiting voor de hele wijk is heel weinig en er zijn geen alternatieven. Nu al is de ontsluiting via de Jekerweg slecht vanwege pakketdiensten / verhuizers die de straat tijdelijk (maar regelmatig) blokkeren. Het argument van parkeeroverlast (van rabobank personeel) deel ik niet. Ik ervaar geen overlast en openbare parkeerplaatsen zijn er om te gebruiken door iedereen en niet uitsluitend voor egoïstische bewoners. Argument van veiligheid voor fietsers is een terecht punt. De hoeveelheid fietsers op de spitsuren is groot. Dit wordt deels verminderd doordat aan beide zijden een fietspad komt waardoor pakweg de helft aan de veilige overkant zal fietsen. Een aanvullende oplossing is om tussen het fietspad en de weg één opstelplaats voor één auto te creëren. Hierdoor hoeft het fietspad en de weg niet tegelijkertijd vrij te zijn maar kan in 2 stappen op het kruisend verkeer worden geanticipeerd. Het is namelijk echt heel frustrerend (gevaar) als de ene keer het fietspad vrij is en de andere keer de autorijbaan maar zelden tegelijkertijd.	In het ontwerp is rekening gehouden met een opstelstrook op de Van Zijstweg, rechtsaf de Veilinghavenkade in.
68	Ter aanvulling: vanuit de omwonenden was m.n. leefbaarheid en veiligheid een argument voor hele of gedeeltelijke afsluiting van de Veilinghavenkade. Het comité is het verder eens met de tekst hierover in het lpvE. Dit is geen verschilpunt. Een derde argument, naast leefbaarheid en veiligheid, is verbetering van de doorstroming op de Van Zijstweg. Om deze redenen heeft het comité ervoor gepleit de suggestie voor hele of gedeeltelijk afsluiting als een serieuze optie te behandelen en onderzoek te doen naar het draagvlak hiervoor in de wijk. Dit heeft de gemeente opgepakt door drie alternatieven voor de aansluiting op te nemen in het concept-ontwerp en expliciet te vragen naar de voorkeur van de omwonenden. Het comité geeft hierbij mee om bij de inventarisatie en beoordeling van de reacties ook rekening te houden met waar men in de wijk woont. Zo zullen de woningen nabij de Van Zijstweg / Veilinghavenkade mogelijk eerder de overlast ondervinden van het behouden van de (gedeeltelijke of volledige) aansluiting van de Veilinghavenkade op de Van Zijstweg dan de woningen verderop in de wijk.	Zoals in het concept IPvE/FO staat, heeft het comité, op basis van buurtbijeentkomsten, gepleit voor een volledige afsluiting van de Veilinghavenkade. De gemeente heeft daarop besloten onderzoek te doen naar het draagvlak hiervoor in de buurt, alvorens een besluit te nemen. De afweging is gemaakt op basis van ingebrachte argumenten in relatie tot verkeersbeleid en omliggende projecten. Bewoners in de hele wijk mogen hier een mening over hebben, geografie heeft in de afweging geen rol gespeeld.

69	Graag de in en uitrit open houden. Bereikbaarheid vanaf en naar de Veilinghavenkade vanuit de Van Zijstweg is zeer belangrijk. Voor ons eigen gebruik en voor de veiligheid en leefbaarheid in de wijk. Wij voorzien een grote belasting van het kruispunt Heycopstraat–Croeselaan als de ontsluiting niet meer via de Van Zijstweg mogelijk is, gezien het toegenomen woon–werk fietsverkeer op de Croeselaan, de drukte rondom de basisschool en het gebruik van wijkbewoners. Dit is aan de randen van de dag bij tijd en wijle al chaos. Ik voorzie dat dit alleen maar onnodig toeneemt als een belangrijke ontsluiting van de wijk wordt afgenomen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
70	We pleiten voor het bereikbaar houden van de Veilinghavenkade vanaf de Van Zijstweg en vice versa. Het aantal toegangswegen tot de Dichterswijk ten oosten van de Croeselaan is al beperkt tot drie plaatsen, waarbij de nauwe straten al vaak geblokkeerd worden door verhuishagens, bezorgdiensten en dergelijke. Reduceren van de toegang tot twee plekken verslechtert de bereikbaarheid van de wijk dan nog verder. Ons inziens is de wijk eerder geholpen met betaald parkeren in de hele Dichterswijk zodat het inrijden ervan voor niet–bestemmingsverkeer wordt ontmoedigd.	Zie pagina 4 (wel of niet afsluiten) en 41 (parkeren) van deze reactienota.
71	Graag inrit en uitrit open houden! Argumenten over het afsluiten van de Veilinghavenkade zijn niet juist en de oplossingen ook niet. – Problemen met parkeren wordt niet opgelost door een verandering van inrit/uitrit. Jaarbeurs/Rabobank personeel gebruiken dan gewoon een andere route. Dit probleem is op te lossen door betaald parkeren / parkeervergunning in te voeren. – Het ruimtebeslag / ruimtegebrek begrijpen we ook niet. Tijdens de Tour de France was de gemeente wel in staat op hele tribunes te plaatsen en dranghekken en nu is er ineens te weinig ruimte op de van Zijstweg? Er liggen groenstroken naast waar men bijna een golfbaan kan aanleggen. – De oplossing resulteert in een opstopping van de Balijelaan. De Balijelaan kan het verkeer nu al moeilijk aan en is echt een gevaarlijk en onduidelijk punt met allemaal gekke bussen en onduidelijke rijstroken. De alternatieve route is dan via de rotonde op de Rijnlaan (?) of via de Heycopstraat langs de school met spelende kinderen? Lijkt ons geen goed plan.	Zie pagina 4 (wel of niet afsluiten) en pagina 41 (parkeren) van deze reactienota.

73	Uitdrukkelijke voorkeur voor het NIET afsluiten van de Veilinghavenkade naar de Van Zijstweg. Deze in- en uitgang is voor ons als bewoners aan de Veilingstraat een gunstige route naar de A2. Daarnaast is al enkele jaren geleden een afsluiting geplaatst ter hoogte van de Fruitstraat. Door ook deze ingang te blokkeren, worden we compleet afgesloten. Om nog maar niet te spreken over hoe bevoorrading van horeca en winkels moet gaan plaatsvinden? Kan de wijk niet alleen toegankelijk gemaakt worden voor bestemmingsverkeer of is het creëren van een woonerf een optie?	Een groot deel van het verkeer in de wijk is bestemmingsverkeer, er zijn geen geluiden dat hier sprake is van substantiële hoeveelheden doorgaand autoverkeer. De wijk alleen voor bestemmingsverkeer te bestempelen is niet te handhaven. Een automobilist is al bestemmingsverkeer als deze op zoek is naar een parkeerplaats. De wijk is ingericht als 30 km/u-gebied. Voor een (woon)erf gelden andere ontwerprijlijnen zoals het ontbreken van trottoirs. Dit zou een complete herinrichting van het gebied betekenen en dat is niet aan de orde.
Veilinghavenkade afsluiten		
13	Voorkeur voor helemaal afsluiten. Beperken parkeerzoekverkeer, grotere veiligheid en betere leefbaarheid Veilinghavenkade en betere doorstroming Van Zijstweg wat weer minder luchtvervuiling en beter uitzicht oplevert.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
16, 26, 32, 33, 31, 48	Verkeersveiligheid – Bij afslaan met auto naar Dichterswijk vanuit richting Villa Jongerius zie je fietsers/scooters slecht door slechte zichtlijn op fietspad, staan nu bosjes. Van mij mag route in en uit wijk geblokkeerd worden in samenspraak met direct omwonende. – Toegang tot de Van Zijstweg vanuit de Veilinghavenkade afsluiten ivm de veiligheid. – Als bewoner van Dichterswijk met jonge kinderen voorkeur voor de inrit van de Veilinghavenkade vanaf de Van Zijstweg helemaal afsluiten. – Voorkeur voor helemaal afsluiten. Hoewel vervelend voor bewoners (waaronder ikzelf) wordt hier stelselmatig misbruik van gemaakt. Uit persoonlijk ervaring weet ik dat mensen hier ook vaak veel te hard door rijden om optimaal van de sluiproute gebruik te maken. Zelfs zie ik auto's in twee richtingen gebruik maken van de Groenmarktstraat. Tegen het verkeer in wordt er dan nog wat extra gas gegeven om snel op de Van Zijstweg te zijn. Levensgevaarlijk in een wijk met heel veel kinderen. – Helemaal afsluiten. Dagelijks gevaarlijke situaties. Auto's rijden soms 'ongeduldig' uit, waardoor er op de Van Zijstweg gevaarlijke situaties en bijna botsingen ontstaan. Vrij onoverzichtelijke inrit wat betreft fietsers. Zeker de fietsers zonder licht, zijn lastig te zien.	In het ontwerp is rekening gehouden met een opstelstrook op de Van Zijstweg, rechtsaf de Veilinghavenkade in. Ook wordt deze kruising met verkeerslichten geregeld. In het ontwerp is rekening gehouden met het zicht, dus minder of andere bossages. Dit verbetert de verkeersveiligheid op de kruising. Een groot deel van het verkeer in de wijk is bestemmingsverkeer, er zijn geen geluiden dat hier sprake is van substantiële hoeveelheden doorgaand autoverkeer. De wijk alleen voor bestemmingsverkeer te bestempelen is niet te handhaven. Een automobilist is al bestemmingsverkeer als deze op zoek is naar een parkeerplaats.

29, 43	Eén van de vermelde maatregelen voor de beperking van het autoverkeer in het stationsgebied in het concept-ontwerp betreft de volledige afsluiting van de Veilinghavenkade voor het gemotoriseerde verkeer. Deze maatregel steun ik van harte. Het meeste gemotoriseerde verkeer dat nu gebruik maakt van de wijkontsluiting via de Veilinghavenkade komt vanaf de Voorsterbeeklaan (parkeergarages Voorsterbeeklaan en Heycoplaan) en de parkeergarage aan de Fruitstraat.⁴ Vanuit de parkeergarages in de Fruitstraat, de Heycoplaan en de Voorsterbeeklaan is de Croeselaan de dichtstbijzijnde weg van een hogere orde. Volgens dit verkeerskundig principe zou daarom het verkeer uit deze parkeergarages dan ook sneller naar de Croeselaan toe moeten worden geleid in plaats van door de wijk te trekken. De voordelen van de afsluiting van de Veilinghavenkade zijn: – Betere doorstroming op de Van Zijstweg, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. – Minder overlast voor de buurt van de bezoekers van de Jaarbeurs en de megabioscoop die per auto komen en in de wijk op zoek gaan naar een gratis parkeerplaats. – Hogere verblijfskwaliteit van de Veilinghavenkade (met enkele horecagelegenheden). – Minder asfaltvlakte ter hoogte van de Veilinghavenkade omdat een rechtsaf-strook vanaf de Van Zijstweg naar de Veilinghavenkade kan vervallen.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
34	Voorkeur voor afsluiten. Momenteel maken veel bezoekers van de Jaarbeurs en werknemers van de Rabobank helaas gebruik van de gratis parkeerplekken in onze wijk. Aan de groepjes mensen die door de wijk lopen richting de Jaarbeurs is te zien welke beurs er op dat moment gehouden wordt. Bovendien wordt er behoorlijk hard gereden over de Veilinghavenkade, ondanks de drempels in de weg. Dit levert iedere ochtend spannende taferelen op als alle kinderen uit de Veilingstraat moeten oversteken om naar hun school (De Kleine Dichter aan het Heycopplein) te lopen, of later op de dag via de Veilinghavenkade en de Van Zijstweg naar voetbal en hockeytraining fietsen bij Zwaluwen Utrecht. Ik verwacht dat de afsluiting van de weg zal leiden tot veel minder bestemmingsverkeer ten behoeve van de grote bedrijven om en in onze wijk en daarmee een veiliger en leefbaarder situatie zal ontstaan.	Zie pagina 4 (wel of niet afsluiten) en pagina 41 (parkeren) van deze reactienota.

35	Wij zijn voor volledige afsluiting van de uitrit Veilinghavenkade / Van Zijstweg. Dit met het oog op sluipverkeer fout parkeren, parkeerdruk en veiligheid.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
36	Graag helemaal afsluiten. Veel auto's lijken deze weg te gebruiken als doorgaande route en hiermee het stoplicht omzeilen. Daarnaast is er een parkeerprobleem wat mogelijk deels opgelost wordt.	Een groot deel van het verkeer in de wijk is bestemmingsverkeer, er zijn geen geluiden dat hier sprake is van substantiële hoeveelheden doorgaand autoverkeer. De wijk alleen voor bestemmingsverkeer te bestempelen is niet te handhaven. Een automobilist is al bestemmingsverkeer als deze op zoek is naar een parkeerplaats. T.a.v. betaald parkeren: zie pagina 43 van deze reactienota.
50	Voor volledige afsluiting – Als sterkste argument wordt door ons de veiligheid genoemd. Als bewoner boven (4^e etage) het actuele driesprong is het wel heel vaak raak tussen fietsers/brommers en fietsers/auto's. Het wegvallen van autoverkeer aldaar zal een bescherming zijn van de schoolgaande jeugd en uiteraard het overige publiek. – Stuk eenvoudiger de nieuwe constructie te ontwerpen, immers doorgaand autoverkeer richting/naar Veilinghavenkade is er niet. En dan zal dat allemaal veel goedkoper zijn, geen verkeerslichten, geen extra veiligheidsmaatregelen. – Hoewel ik begrijp dat een aantal mensen graag de ontsluiting willen behouden om richting A2 te gaan, maar hoeveel is het nu “omrijden” vanuit de achterliggende wijk, leg ik toch tegenaan dat een verdere ontwikkeling van de Veilinghavenkade als “boulevard” functie zeer sterk wordt, mede in het licht van de toekomstige nieuwbouw/kanaalweg. – Het sluipverkeer van jaarbeursbezoekers zal drastisch verminderen.	Zie pagina 4 van deze reactienota. In het ontwerp is rekening gehouden met een opstelstrook op de Van Zijstweg, rechtsaf de Veilinghavenkade in. Ook wordt deze kruising met verkeerslichten geregeld. In het ontwerp is rekening gehouden met het zicht, dus minder of andere bossages. Dit verbetert de verkeersveiligheid op de kruising.

72	Voorstander van volledige afsluiting: – betere doorstroming op de Van Zijstweg doordat auto's dan niet meer rechtsaf hoeven te slaan; – veiligere situatie doordat rechts afslaande auto's niet meer kruisen met fietsers; – minder parkeeroverlast van bezoekers die niets in de buurt hebben te zoeken maar slechts op zoek zijn naar een gratis parkeerplaats; – de Veilinghavenkade is niet ingericht op verkeer in twee richtingen. – Afsluiting van de Veilinghavenkade zal leiden tot een rustiger verkeersbeeld dat de leefbaarheid in de wijk ten goede zal komen. Overigens heb ik vernomen dat er in de buurt verschillend wordt gereageerd op het vraagstuk inzake het al dan niet (geheel of gedeeltelijk) afsluiten van de Veilinghavenkade. M.i. dient het standpunt van bewoners die dichterbij de Van Zijstweg wonen, daarin zwaarder te wegen: zij ervaren meer overlast van inkomend en uitgaand autoverkeer.	Zie pagina 4 van deze reactienota. In het ontwerp is rekening gehouden met een opstelstrook op de Van Zijstweg, rechtsaf de Veilinghavenkade in. Ook wordt deze kruising met verkeerslichten geregeld. In het ontwerp is rekening gehouden met het zicht, dus minder of andere bossages. Dit verbetert de verkeersveiligheid op de kruising. T.a.v. betaald parkeren: zie pagina 43 van deze reactienota.
Veilinghavenkade alleen uitgaand		
8	Voorkeur om alleen uitgaand verkeer. Goed voor een logische uitstroom en maakt die locatie een stuk overzichtelijker. Ik begreep dat op deze plek verkeerslichten staan gepland, dat vind ik een zeer goed plan om zodoende met name voor kinderen een veilige oversteek te creëren.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
9, 15	– Sterke voorkeur voor alleen uitgaand verkeer en zeker niet helemaal afsluiten. – Niet afsluiten, eventueel alleen uitgaan toestaan.	Zie pagina 4 van deze reactienota.

60	Wij vinden het belangrijk dat de veiligheid voor fietsers en voetgangers vergroot worden en dat dit voor mij het belangrijkste argument is als het gaat om het autoverkeer. Ik maak zelf gebruik van de route Veilinghavenkade omdat dit voor mij korter is en omdat de weg naar de Croeselaan in de ochtend een moeilijk doorkomen is door de school en de vrachtwagens van de COOP en Intertaste. Als we veiligheid in de wijk willen waarborgen is het goed om naar het totale plaatje te kijken en niet alleen bij de Van Zijstweg/Veilinghavenkade. Wel opteer ik voor geen inkomend autoverkeer in verband met de grote parkeerdruk in onze wijk. Wij wonen in het 'oude' gedeelte van de wijk en we zien vooral dat mensen uit de nieuwbouw 's avonds bij 'ons' komen parkeren, omdat het gebied rondom de Veilinghavenkade vol staat met restaurantbezoekers. Als je namelijk om 22.00 een plekje in de nabijheid van je huis zoekt dan staat alles vol terwijl bij de Veilinghavenkade vaak iets minder dan de helft bezet is.	Zie pagina 4 van deze reactienota. In het ontwerp is rekening gehouden met een opstelstrook op de Van Zijstweg, rechtsaf de Veilinghavenkade in. Ook wordt deze kruising met verkeerslichten geregeld. In het ontwerp rekening is gehouden met het zicht, dus minder of andere bossages. Dit verbetert de verkeersveiligheid op de kruising.
67	Alleen uitgaand verkeer. Als bewoner vind ik het belangrijk om 's ochtends snel de wijk uit te kunnen bij de VHK. Bij thuiskomst vind ik het niet erg om een stukje om te rijden, voor het bijkomende voordeel van een beperking van het zoekverkeer (jaarbeurs/rabobank parkeerders) en extra veiligheid.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
Veilinghavenkade alleen in		
4	De afsluiting van de Veilinghavenkade is geen goed plan. Ik vind dat je wel de wijk in moet kunnen rijden vanaf de van Zijstweg. Eruit kan dan wel bij de Croeselaan.	Zie pagina 4 van deze reactienota.
Wijkverkeer		

7	Ik mis een visie wat betreft veiligheid vanuit de wijk van balijelaan tot veiligkade. Het is nu namelijk wachten op een dodelijk ongeluk. Twee richtings verkeer zorgt op dit moment voor zeer gevaarlijke situaties. Dit omdat de weg vaak niet breed genoeg is voor 2 auto's en fietsers hier vaak de dupe van zijn. Het gebeurt vaak dat mensen de wijk als sluiproute nemen, rijden dan vaak ruim boven de 50 km en ook tegen het verkeer in. Hierbij hebben ze ook nog vaak enkele borrels op in de lokale horeca. De oprit veilinghaven kade naar van zijstweg is tijdens de spits bijna niet veilig te nemen omdat er file staat Mijn advies Zo snel mogelijk 1 richtings verkeer instellen in hele wijk en ervoor zorgen dat je alleen midden in de wijk erin mag zodat je sluipverkeer tegen gaat (bij branding) Fietspad verlaagd neerleggen bij van zeistweg / veilingkade zodat grootste risico punt hier verdwijnt. Fietspad afslag veilingkade ruim voor kruising leggen en mogelijk naast weg veilingkade laten lopen Oversteek plaatsen met echte drempels (dus niet die drempels waar je 100 over kan die er nu liggen) en zebra's plaatsen bij speelplaatsen kinderen Mogelijke locaties drempels en zebra's 1. Hoek bij boot richting school 2. Rond de school richting branding 2 x 3. Hoek eelderdiephof haven 4. Bijleveldstraat – naar schoolplein	Een groot deel van het verkeer in de wijk is bestemmingsverkeer, er zijn geen geluiden dat hier sprake is van substantiële hoeveelheden doorgaand autoverkeer. De wijk alleen voor bestemmingsverkeer te bestempelen is niet te handhaven. Een automobilist is al bestemmingsverkeer als deze op zoek is naar een parkeerplaats. Er is geen uitgebreid onderzoek gedaan naar deze vorm van verkeerscirculatie (eenrichtingsverkeer). Er is over eenrichtingsverkeer in de wijk ook geen draagvlak gemeten. Wel kan worden opgemerkt dat aan eenrichtingsverkeer ook nadelige effecten zijn toe te kennen. Omdat automobilisten geen tegenliggers meer hebben, blijkt dat in de praktijk in eenrichtingsstraten de gemiddelde snelheid omhoog te gaan. Ook in de huidige situatie negeren automobilisten het eenrichtingsverkeer. De kruising van de Veilighavenkade – Van Zijstweg wordt heringericht en van verkeerslichten voorzien.
---	---	---

6. Hovenierswoning

12	- Hovenierswoning in zijn geheel meer naar het water verplaatsen. Ik weet dat dit kostbaar is. Goedkoper is om de ingang naar waterzijde te verplaatsen. Weet niet of dit eer doet aan de woning. Heb nooit goed begrepen waarom deze in stand gehouden moet worden. Misschien iets voor Openluchtmuseum. Wat is de functie nog? - Nog een kostbare operatie. Trafo slopen en opnieuw opbouwen en dan smal tegen wand Jaarbeurs. Het is beter om hovenierswoning en trafo nu aan te pakken want dat gaat er waarschijnlijk in de toekomst toch een keer van komen m.i..	We hebben gekeken of het verplaatsen van de hovenierswoning en/of het verplaatsen van het trafogebouw financieel en technisch mogelijk. De conclusie is dat de financiële investering niet in verhouding staat tot de ruimtelijke kwaliteit die de verplaatsing van trafogebouw en de hovenierswoning oplevert. Daarnaast is het verplaatsen van het trafogebouw technisch zeer complex.
44, 68, 72	- Tenslotte willen wij nog het volgende onder uw aandacht brengen, al weten wij dat dit niet het concept-ontwerp van de weg betreft. Ons inziens kan nu door u het besluit tot de bescherming van de hovenierswoning als gemeentelijk monument genomen worden. Als eigenaar van het pand zal de gemeente er voor moeten zorgen dat achterstallig onderhoud tijdig wordt weggewerkt. Bij de bestemming van de hovenierswoning is een publieke toegankelijkheid te prefereren, zodat breed van het waardevolle interieur genoten kan worden. Dat vele buurtbewoners zich voor het behoud van de woning inspannen dient meegewogen te worden bij uw besluiten over de eventuele verkoop of verhuur van het pand. Zoals u bekend is zijn er concrete initiatieven uit de buurt, waarmee aan het bovenstaande tegemoet wordt gekomen. Het zou jammer zijn als die het afleggen tegen andere mogelijkheden voor hergebruik, al zijn die wellicht commercieel interessanter. - Wij zijn bijzonder blij dat het gelukt is de monumentale hovenierswoning te behouden. Voor de woning bestaan in de visie van de gemeente, maar ook vanuit de buurt, plannen met een horeca-achtige/wijkontmoetingsfunctie en gebruik van de naastgelegen boomgaard. - Ik ben verheugd dat de hovenierswoning behouden blijft en zou graag zien dat het buurtbewonersinitiatief Mila en Mien nog een tweede kans zou krijgen.	De eerste stap voor behoud van de hovenierwoning is een inpassing in het ontwerp busbaan Dichterswijk. Na vaststelling van het ontwerp door de raad wordt dit vastgelegd in een bestemmingplan. Na vaststelling van het bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk is er juridisch planologische zekerheid over het behoud van de hovenierswoning én meer duidelijkheid over de mogelijke bestemming. Dat is het moment waarop de gemeente een besluit over de monumentale status. Het pand is nu in bezit van de gemeente. Noodzakelijk onderhoud aan het gebouw (kozijnen, dakgoten) wordt dit jaar nog uitgevoerd, op basis van een bouwinspectie. Er zijn diverse partijen die ideeën te hebben over de invulling van de woning en de omgeving. Als te zijner tijd besloten wordt tot verkoop, dan zal de gemeente (conform het uitgiftebeleid) het pand openbaar en met een tender verkopen. Hoe dat precies gaat en onder welke voorwaarden wordt op dat moment besloten. In hoeverre de herontwikkeling van de woning ook leidt tot een andere inrichting van de omgeving, wordt ook dan (pas) besloten.

66	Ik ben tegen het behoud van de hovenierswoning. Dit is een krot met geen enkele toegevoegde waarde. Als de gemeente het op gaat knappen dan staat dit gelijk aan afbreken en opnieuw bouwen. Er zit geen authentiek bestendig materiaal aan. Houtwerk is rot en verweerd. Dak moet vervangen worden. Alles moet vervangen worden en dit is gelijk aan nieuwbouw. Ik hoor alleen sentimentele argumenten voor behoud. Ik zie er de meerwaarde niet van in en de locatie is ongunstig voor de ontwikkeling van dit traject.	Het pand heeft cultuurhistorische waarde als karakteristieke hovenierswoning met interieur uit het derde kwartaal van de 19e eeuw. Daarnaast heeft het een hoge architectuurhistorische waarde als voorbeeld van een combinatie van Art-Deco en Amsterdamse School. De gaafheid van exterieur en interieur is zeer groot, omdat er sinds 1927 in en aan de woning zelf geen wijzigingen hebben plaatsgevonden.
----	--	---