

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk

Februari 2018

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN HOV BAAN DICTERSWIJK	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen.....</i>	<i>3</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING.....	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....	5
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	6
	ZIENSWIJZE 1	6
	ZIENSWIJZE 2	6
	ZIENSWIJZE 3	9
	ZIENSWIJZE 4	13
	ZIENSWIJZE 5	14
	ZIENSWIJZE 6	16
	BIJLAGE 1: (GEANONIMISEERDE) ZIENSWIJZEN.....	17

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk

Het plangebied van het bestemmingsplan omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer- infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving. Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan.

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van de HOV-baan Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan, vanaf de Croeselaan en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.

Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In een aparte bijlage zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 22 december 2017 tot en met donderdag 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 6 zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in

bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn, tijdig ingediend. Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen richten zich op de zorg van de bereikbaarheid van aangrenzende eigendommen. Hierbij bestaat twijfel over de doorstroming van het verkeer. Daarnaast worden op een aantal punten suggesties gedaan voor aanpassing van het ontwerp en wordt zorg geuit voor de rijsnelheid.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Aan de toelichting is een bijlage toegevoegd: Doorstroming Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk (Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan), RHDHV, januari 2018.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Bereikbaarheid hulpwarmtecentrale Kanaalweg

Eneco merkt op dat de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg met de nieuwe inrichting van dit kruispunt vervalt. De brug bij de insteekhaven ten zuiden van de hulpwarmtecentrale wordt uitgevoerd in verkeersklasse 30.

Hierdoor is de centrale niet meer bereikbaar voor de verkeersklassen 45 (vrachtverkeer) en (incidenteel) 60 (zwaar verkeer). Verzocht wordt om het bestemmingsplan en het VO zodanig aan te passen dat de locatie van Eneco bereikbaar blijft voor de genoemde verkeersklassen.

Reactie

Hoewel het bestemmingsplan de afslag juridisch planologisch niet onmogelijk maakt, voorziet het VO in een nieuwe inrichting van de kruising Dr M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg waarbij de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer (behoudens incidenteel gebruik voor regulier autoverkeer). Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en levert een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de Dr. M.A. Tellegenlaan. Ook is er in het VO geen ruimte voor de afwikkeling van het incidentele zwaar verkeer vanwege de aanwezigheid van groene bermen, bomen en lichtmasten. Aanpassing van het ontwerp betekent een grote en ruimtelijk ongewenste ingreep, die daarnaast automobilisten uitnodigt tot inrijden. Dit is ook niet nodig.

De hulpwarmtecentrale blijft via de andere zijde van de Kanaalweg – en over de nieuw aan te leggen brug bij de insteekhaven van de Wilhelminawerf bereikbaar. De hier geplande brug dient reeds te worden uitgevoerd in verkeersklasse 45 vanwege de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. Ook is vastgelegd dat het hier om een betonnen brug gaat met een overspanning van minimaal 3 meter en een breedte van 7,5 meter. Daarnaast is bij de uitvoering van een betonnen brug met deze overspanning, het constructief al mogelijk om zwaar verkeersklasse 60 over de brug te laten rijden als deze minimaal is uitgevoerd als verkeersklasse 30.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Verkeersveiligheid

Verzocht wordt er voor te zorgen dat er voor wat betreft de rijsnelheid een klein verschil is tussen de verwachtingen van de verkeersdeelnemers en de werkelijke situatie op de Van Zijstweg en de Dr M.A. van Tellegenlaan door toepassing van ontwerpprincipes die dit afdwingen. Laat het niet alleen op wetshandhaving afhankelijk zijn.

Om ook een veilige situatie buiten de spits te krijgen wordt verzocht om iets smallere rijbanen, meer variatie in de weg(bestrating) c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV baan.

Verzocht wordt te zorgen voor een constant dwarsprofiel van het fietspad (aan beide zijden). Beweeg ook de autorijbanen mee met de belemmering van het transformatorstation. Daardoor maken de autorijbanen, net als de fietspaden ook een (lichte) slingering die ruimte geeft aan het fietspad; dit heeft ook een snelheidsremmend effect.

Reactie

De rijnsnelheid is een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Het bestemmingsplan geeft beperkte vrijheid voor verschillende ontwerpprincipes. De ligging van de rijbanen voor de auto en bus zijn vastgelegd.

In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend. Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen.

Snelheidsremmende voorzieningen op de busbaan passen we met het oog op comfort voor de buspassagiers niet toe. Door een koppeling tussen verkeerslichten kan voor de buslijnen een snelheid van 30 km/u een 'logische' snelheid worden. Door 30 km/u te rijden krijgen de bussen steeds groen licht.

Wij hebben tijdens het VO naar uw suggestie gekeken voor het toepassen van verschillende materialen. Gezien de snelheidsremmende maatregelen zoals hierboven genoemd, zien wij geen aanleiding om dit als extra maatregel toe te voegen. Toepassen van verschillende materialen kan leiden tot verwarring bij de weggebruikers bijvoorbeeld over de voorrangssituatie.

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.

Het ontwerp voorziet in de uiterst minimale rijbaanbreedte voor zowel auto als HOV. Smaller dan dit is niet meer verkeersveilig. Het ontwerp moet ook voldoen aan de richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur. Met nog smallere rijbaanbreedtes voldoen we niet aan deze richtlijnen.

Er is geen reden om aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Daarom is het ook niet nodig om een meer slingerend profiel aan te leggen. Naast dat dit niet past binnen de eigendomsgrenzen, gaat dit ook ten koste van de kwaliteit en comfort van de HOV baan en de ruimtelijke kwaliteit. Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

2. Shared space en fietsonderdoorgang

Gevraagd wordt om ervoor te zorgen voor (visuele) aanwijzingen in de shared space die gebruikers bewust maken van het feit dat ze de ruimte met elkaar (moeten) delen en die duidelijk maken welke delen primair zijn bedoeld voor de doelgroepen. Ook wordt verzocht te zorgen voor een veilige nadering van de Van Zijstweg, dr M.A. Tellegenlaan. Voorkom ook dat de shared space een hangplek wordt.

Gevraagd wordt om ruime en lange zichtlijnen in de tunnel en veel daglicht om het veilig te maken.

Reactie

Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor het realiseren van visuele aanwijzingen in het plangebied. Tijdens de optimalisatie van het VO is het ontwerp van de shared space al deels aangepast zodat die de doorgaande verkeersdeelnemers een suggestie biedt voor de beste plaats, zoals een duidelijke begin van de fietsroute ter hoogte van de aansluitingen op de Van Tellegenlaan en Kanaalweg. In de volgende fase wordt uitgewerkt met welke materialisering dit kan nog meer worden versterkt.

Ook biedt het bestemmingsplan in juridisch planologische zin ruimte voor een veilig tunnelontwerp. Het gekozen ontwerp van de onderdoorgang (VO) voorziet reeds in lange zichtlijnen, zo veel als mogelijk daglicht ten gunste van de sociale veiligheid en een zo veel als mogelijk 'open' constructie aan de kant van het water (geen dichte tunnelbak). Op maaiveld het kruispunt passeren is en blijft natuurlijk altijd mogelijk.

3. Wegprofiel en groen

Verzocht wordt om tussen de autorijbanen en het fietspad daar waar nodig of wenselijk een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een iets smallere berm van 1,2 tot 2 meter heeft een aantal voordelen.

Daarnaast wordt verzocht de breedte van 6,6 meter van de HOV baan toe te passen voor de gehele HOV baan vanaf de Nelson Mandelabrug.

Reactie

Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over de invulling van het groen binnen het plangebied. In juridisch planologische zin zijn verschillende uitwerkingen mogelijk.

In dit ontwerp (VO) 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. Door hagen ontstaat een afscherming tussen auto en fiets, waardoor deze minder bewust van elkaar worden en daardoor elkaar 'vergeten' bij kruisingen. 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. Indien er wordt gegaan naar een smallere berm aan dat 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.

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.

4. Luchtkwaliteit

Indiener vraagt maatregelen om het vervuילend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken. Gewezen wordt om de voorkeursroute stad uit vanaf de Dr M.A. Tellegenlaan rechtsaf door middel van borden op de Dr M.A. Tellegenlaan aan te geven.

Reactie

Met de uitvoering van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Beperkende maatregelen voor het autoverkeer vallen buiten het kader van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan regelt het plaatsen van borden niet.

We zetten zeker in om het autoverkeer te beperken, en daarmee ook de verkeersintensiteiten op Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg te verminderen.

Voor wat betreft de voorkeursroute geldt dat het een uitvoeringsaspect betreft dat geen regeling vindt in het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat in het bebodingsplan bij het Voorlopig

Ontwerp de suggestie van indiener is verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de verkeersregelinstallaties worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

5. Wijkverkeer via Veilinghavenkade

Indiener vraagt in het belang van een ruime en bruikbare groenstrook ten oosten van de hovenierswoning voor een kortere rechtsaf-er naar de Veilinghavenkade voor maximaal 3 personenauto's.

Reactie

In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort kan worden. Dit hangt namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad. Naar aanleiding van de reactie van indiener is de rechtsaffer in het ontwerp (VO) iets ingekort. Het bestemmingsplan maakt deze aanpassing mogelijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

1. Begrenzing plangebied

De begrenzing van het plangebied in het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk wijkt af van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Onduidelijk is waarom de kruising Dr. M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan binnen een ander bestemmingsplan wordt aangelegd nu het wel in dit ontwerp is meegenomen. Dit is verwarrend en zou van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het tijdstip van uitvoering/aanleg van deze kruising. Rabobank vraagt de gemeente te borgen dat de kruising qua uitvoering onderdeel uit blijft maken van het Plan.

Reactie

Voor de kruising Dr M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016 en inmiddels onherroepelijk). Dat bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO reeds mogelijk.

2. Afspraken Rabobank – Gemeente

Als voorwaarde voor de aanleg van de busbaan (Valeriusbaan) over de locatie van Rabobank zijn de gemeente Utrecht en de Rabobank een opstalrecht overeengekomen waarbij in de overeenkomst en vervolgens in de opstalakte een afspraak is opgenomen over de waarborg voor de goede bereikbaarheid van de Rabobank.

Nu met het voorliggende Plan een goede bereikbaarheid in de ogen van Rabobank niet wordt geborgd, komt de gemeente de destijds gemaakte afspraken niet na. Indiener verwijst naar een toets van het plan door adviesbureau Goudappel Coffeng. Rabobank verzoekt u dan ook dit kruispunt zodanig aan te passen dat er vanaf de Van Zijstweg twee stroken voor autoverkeer linksaf gaan.

Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Rabobank verzoekt de gemeente het ontwerp zodanig aan te passen dat de maximale cyclustijd op de kruispunten 120 seconden bedraagt en dit middels nieuwe simulaties aan te tonen. Bij overschrijding hiervan kan namelijk niet meer worden gesproken van een goede doorstroming/bereikbaarheid.

Reactie

De gemeenteraad heeft op 6 juli 2017 het IPvE/FO vastgesteld. De gemeenteraad heeft daarbij tevens met de Reactienota IPvE ingestemd, waarin is ingegaan op de destijds door indiener ingebrachte zienswijze.

In uw reactie op het IPvE/FO heeft u de vraag reeds gesteld over de onderbouwing van de middenligging en het verzoek voor een extra linksaffer. Hierop hebben wij destijds het volgende geantwoord:

“Bij de keuze voor een middenligging telt voor de gemeente sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. Een 2e rijstrook linksaf op de Van Zijstweg naar de Croeselaan heeft een forse impact op de omgeving. Op basis van de resultaten van de verkeersafwikkeling zien wij geen aanleiding om tot een dergelijke forse ingreep te besluiten. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan SRSRSB. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving en 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 naar verwachting zonder files en opstoppen bij uw kantoor.”

U refereert in uw reactie naar de door ons in december 2017 aangeleverde rapportage over de verkeersafwikkeling. Voor de volledigheid is deze definitieve versie van de rapportage (januari 2018) toegevoegd aan het VO en het BP.

De verkeersafwikkeling bij dit VO is net als bij het IPvE/FO gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030 (waarin de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied zijn verwerkt). De simulatie laat nagenoeg hetzelfde beeld zien als bij de analyse o.b.v. het IPvE/FO. Het verkeer kan in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen, mét een optimale VRI instelling. 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. Er is inderdaad een wachtrij op de Van Zijstweg, maar deze komt niet voorbij de Veilinghavenkade. Uw conclusie dat er een wachtrij is op de Van Zijstweg van 700–800 meter is niet correct.

De simulatie bij het VO toont aan dat het verkeer naar de Rabobank in de ochtendspits ruim binnen de aangegeven maximale cyclus van 120 seconden kan doorrijden richting Rabobank. Dit is dus al mogelijk zonder de aanleg van de gevraagde extra rijstrook voor autoverkeer komend vanaf de Van Zijstweg linksaf op de Croeselaan.

3. Evenementen Jaarbeurs

Indiener merkt op dat bij een drukke beurs in de spits een volledig verkeersinfarct ontstaat vanuit de parkeergarage van de Rabobank tot aan de kruising Van Tellegenlaan–Overste den Ouden laan. Niet alleen heel vervelend maar ook zeer gevaarlijk. Bij calamiteiten kan er niemand weggkomen en is Rabobank volledig onbereikbaar voor alle hulpdiensten.

Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is in het Plan niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Plan waar nodig aanpast op basis van de resultaten.

Reactie

In de reactie van indiener op het IPvE/FO heeft u deze vraag reeds gesteld. Hier hebben wij destijds het volgende geantwoord:

“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.”

Ter verdere onderbouwing van bovenstaande het volgende. In reactie gaat indiener in op de huidige situatie. Vergeleken met de huidige situatie is direct na realisatie van de busbaan Dichterswijk, in 2020, reeds een verbetering van de verkeerssituatie. Vanaf dat moment rijden de bussen op een eigen busbaan en zal het expeditieverkeer van Jaarbeurs via de expeditiebrug worden geleid. Na 2023 is P3 niet meer in gebruik, daarmee verdwijnt de stroom verkeer voor werk of evenementen (ochtendspits in en avondspits uit). Na realisatie van het Beurskwartier is er verkeer voor woningen en kantoren. P3 geeft meer verkeer dan Beurskwartier in de avondspits, stad uit.

4. Aantallen medewerkers

Door centralisatie en optimaal uitnuttigen van kantoormeters bij Rabobank is het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan het laatste jaar toegenomen 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 spitsverkeer toegenomen. Met dit effect is geen rekening gehouden in het Plan.

Reactie

Het is juist dat de capaciteit van de parkeergarage leidend is, en niet het aantal fte op het hoofdkantoor.

We zetten ons in op het verder verlagen van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staat de 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. In uw zienswijze geeft u inzicht in uw mobiliteitsbeleid. Graag wil de gemeente met Rabobank als belangrijke partner in de stad in overleg over de toekomstige mobiliteit en concrete doelstellingen op korte en middellange termijn voor het hoofdkantoor.

5. Middenligging versus zuidligging

Op het onderdeel verkeer en doorstroming scoort de zuidligging echter duidelijk beter. Ook voor Rabobank staat veiligheid voorop maar niet helder is of de middenligging daadwerkelijk zoveel veiliger is, gezien de kruisende busbewegingen die dit meebrengt. Onduidelijk is hoe de factoren, ruimtelijke inpassing, veiligheid en doorstroming, zijn gewogen. Als verkeersveiligheid niet van doorslaggevend belang is, zou dat betekenen dat ruimtelijke inpassing door de gemeente belangrijker wordt gevonden dan doorstroming. Vooralsnog heeft Rabobank een duidelijke voorkeur voor de zuidligging.

Reactie

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. In het door de raad vastgestelde lpvE/FO (juli 2017) met bijbehorende reactienota, en in de toelichting van het bestemmingsplan is de keuze voor de middenligging nader onderbouwd.

6. Expeditieverkeer Jaarbeurs

Indiener geeft aan dat door de gemeente steeds is aangegeven dat in het ontwerp is uitgegaan van een aparte expeditiebrug voor de Jaarbeurs. Hiermee wordt de Van Zijstweg ontlast. De realisatie van deze brug is voorwaarde voor doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg. Deze brug maakt geen onderdeel uit van het Plan. Rabobank zou geborgd willen zien dat deze brug gereed is voordat wordt aangevangen met de realisatie van het Plan.

Reactie

De Jaarbeurs is verantwoordelijk voor de realisatie van de expeditiebrug. De expeditiebrug is daarom geen onderdeel van dit VO. Over de planning en realisatie van de expeditiebrug zijn afspraken gemaakt in de Ontwikkelovereenkomst tussen de gemeente en de Jaarbeurs. Tijdens de uitvoeringsperiode probeert de gemeente de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen worden zorgvuldig afgestemd met de stakeholders. De gemeente en de Jaarbeurs stemmen daarbij onder meer met elkaar af hoe om wordt gegaan met het expeditieverkeer tijdens de uitvoeringsperiode en welke maatregelen nodig zijn om de doorstroom op de Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg niet te veel te hinderen.

7. Kruispunt Croeselaan

Rabobank verzoekt u het Plan zodanig aan te passen dat voor fietsers een duidelijke, goede en veilige route wordt gecreëerd via het nieuw aan te leggen fietspad aan de westzijde van de Croeselaan.

Reactie

In het ontwerp van de Croeselaan is aandacht besteed aan een logische doorgaande fietsroute via het fietspad aan de westzijde, er wordt uitgegaan van een duidelijke routing in het ontwerp. Het is binnen 30 km/u straten echter niet verboden om mee te fietsen op de rijbaan, bijvoorbeeld voor bestemmingsverkeer van de Rabobank.

Het VO sluit aan op het VO Croeselaan. Dit VO is in 2015 vastgesteld door het college. In het VO Croeselaan is er geen linksaffer van Croeselaan Zuid naar de Van Zijstweg, omdat deze veel impact heeft op de doorstroming op het kruispunt en er relatief weinig verkeer deze richting op gaat. Het ontwerp gaat uit van het opvangen van het verkeer via een keerlus in de regeling op de Croeselaan die ook het autoverkeer van en naar de Rabostraat afwikkelt. Om de doorstroom op de Croeselaan niet te hinderen, is er vanaf de Rabostraat richting de Van Zijstweg een dubbele rijstrook.

8. Ontsluiting Beurskwartier

Het toekomstige Beurskwartier zal eveneens via de Van Zijstweg worden ontsloten. Hoeveel verkeer dat met zich meebrengt is nog niet duidelijk. De gemeente heeft aangegeven dat de capaciteit van de Van Zijstweg leidend zal zijn voor de ontwikkeling van het Beurskwartier. Rabobank maakt zich niettemin zorgen over de belasting van de Van Zijstweg dientengevolge.

Reactie

De verkeersafwikkeling bij dit ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel op basis van VRU 3.3 variant 2030. Hierin zijn de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied verwerkt. De ontwikkeling Beurskwartier is hier onderdeel van.

9. Aanleg van het plan

Rabobank maakt zich zorgen over de overlast die de aanleg van het Plan zal veroorzaken en de bereikbaarheid van haar locatie gedurende de uitvoering. De Van Zijstweg is de hoofdverkeersader in dit gebied. Dit vergt in de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden uitgevoerd worden een zeer nauwe afstemming met de stakeholders in het gebied en het creëren van alternatieve routes.

Reactie

Vanzelfsprekend blijft het gebied ook tijdens de uitvoering van het project bereikbaar. Enige hinder tijdens de aanleg 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 criteria waarop de inschrijvingen in de aanbestedingsprocedure wordt beoordeeld, is de manier waarop de aannemer omgaat met bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tot de omgeving.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid is de rapportage "Doorstroming Van Zijstweg VO Capaciteitstool VRU 3.3 doorkijk 2030" (RHDHV januari 2018) aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd.

Zienswijze 4

1. Zelfstandige ontsluiting villa Jongerius

Met het voorliggende ontwerp Busbaan Dichterswijk komt deze toegang te vervallen. Voor 28 parkeerplaatsen en het dagelijks laden en lossen betekent dit dat BPD Ontwikkeling in haar stedenbouwkundige plan een gemotoriseerd verkeersroute ten behoeve van de – buiten ons plangebied gelegen – Villa moet introduceren, waar heden een langzaam verkeersroute (fiets- en wandelroute) is gepland. Hiermee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit en de opzet van een autoluwe wijk. Wij verzoeken daarom om een aanpassing in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk, zodanig dat Villa Jongerius zelfstandig ontsloten wordt. Daarvoor zijn ons inziens twee mogelijkheden; hetzij via de Doctor M.A. Tellegenlaan dan wel via de Kanaalweg.

Reactie

Hoewel het bestemmingsplan de afslag juridisch planologisch niet onmogelijk maakt, voorziet het VO in een nieuwe inrichting van de kruising Dr M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg waarbij de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer (behoudens incidenteel gebruik voor regulier autoverkeer). Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en is levert een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de Dr. M.A. Tellegenlaan.

Rondom de Busbaan Dichterswijk zijn meerdere toekomstige ontwikkelingen. Het Voorlopig Ontwerp sluit hier op aan, met dien verstande dat nog niet alle ontwikkelingen in de planvorming een definitief karakter hebben. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk – op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling – zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

Eén van de ontwikkelingen is de ontwikkeling van het Defensierrein. Het kader voor deze ontwikkeling is vastgelegd in het door de Raad vastgestelde SPvE (7 juli 2016). In dit SPvE staat dat het parkeerterrein van het Jongeriuscomplex binnen het eigen plangebied moet worden ontsloten, en dat de entree naar het plangebied ter hoogte van de Overste den Oudenlaan is gelegen.

Op basis van dit SPvE werkt u nu een Stedenbouwkundig Plan uit (SP). Als onderdeel van dit SP denkt u na over een ander concept voor de ontsluiting van het parkeerterrein van de Villa. Dit SP is nog in ontwikkeling. Pas op basis van een definitief SP (en alle afwegingen t.a.v. de ontsluiting die daarbij horen) kan de gemeente een beoordeling doen en een definitieve afweging maken van de

door u gewenste wijziging op het SPvE Defensieterrein én het IPvE Busbaan Dichterswijk. Wij kunnen daar nu niet op vooruit lopen, door dit reeds in het VO op te nemen. Het is aan indiener om op dat moment een goed ontwerp uit te werken dat past binnen alle eisen uit het door de raad vastgestelde IPvE/FO Busbaan Dichterswijk.

2. Bestemmingsplan

Naar onze interpretatie van het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, past ons verzoek tot aanpassing van het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk binnen het voorliggende ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk. Omdat de bestemming 'verkeer' dit toestaat. Wij verzoeken u dan ook om tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk over te gaan om de zelfstandige ontsluiting voor Villa Jongerius mogelijk te maken, via de Kanaalweg of de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt een afslag juridisch planologisch niet onmogelijk, gebruik van deze kruising voor regulier autoverkeer is echter niet wenselijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Handhaven 30km/u

Indiener heeft een aantal andere suggesties om de rijsnelheid omlaag te brengen:

- zorg dat de verhogingen bij de kruisingen ook daadwerkelijk 30 km/u afdwingen
- lichtborden die de werkelijk gereden snelheid aan de bestuurder tonen, ook de bussen
- snelheidscamera's
- variatie in wegbedekkingsmaterialen

Voorgesteld wordt om een jaar na ingebruikname van de weg de situatie te evalueren en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Reactie

Binnen het bestemmingsplan zijn deze maatregelen mogelijk als blijkt dat ze nodig of wenselijk zijn. Het bestemmingsplan zelf regelt deze aspecten niet, omdat het uitvoeringsaspecten betreft.

In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend.

Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen. Het is natuurlijk nooit uitgesloten dat hier harder dan 30 kilometer wordt gereden tussen de drempels en plateau's, wat op zich niet tot een groot knelpunt hoeft te leiden omdat hier geen kruisende (oversteek)bewegingen plaatsvinden. Omdat de tussendelen waar dit zou kunnen relatief kort zijn, is onze inschatting dat dit nauwelijks zal voorkomen. Daarbij is inderdaad de intentie dat de instellingen van de VRI's (verkeersregelinstallaties) voor de bus en de auto's worden ingesteld op een snelheid van 30 km/uur voor een groene golf, zodat harder rijden niet loont.

Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

2. Inkorten rechtsaffer naar de Veilinghavenkade

Het comité heeft steeds ingezet voor behoud van de groenstrook aan weerszijden van de Hovenierswoning. De toekomstige verbreding van de Van Zijstweg en de rechtsaffer naar de Veilinghavenkade perken het huidige grasveld fors in; mogelijk ook breidt de tuin van de Hovenierswoning in de toekomst iets uit in oostelijke richting. Indiener dringt er daarom op aan om de rechtsaffer richting Veilinghavenkade niet langer te maken dan strict nodig. In het plan is deze ca. 35 m lang, goed voor 7 auto's. Naar waarneming van de indiener zijn dit er in de spits hooguit 2 a 3 tegelijk. De rechtsaffer zou dus zeker de helft korter kunnen en misschien nog meer dan dat.

Daarnaast legt het comité we de suggestie neer om de smalle bomenberm t.h.v. de hovenierswoning door te trekken tot aan de Veilinghavenkade. De afweging smallere berm (2,3 i.p.v. 3 m) t.g.v. een buurt-evenementenveld vinden wij gerechtvaardigd.

Reactie

In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort is. Dit hangt namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad. Naar aanleiding van de reactie van indiener is de rechtsaffer in het ontwerp (VO) iets ingekort. Het bestemmingsplan maakt deze aanpassing mogelijk.

Ten aanzien van de breedte van de bomenrij maakt de gemeente een andere afweging. De bermen zijn een natuurlijke barrière tussen de auto en fietser en dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren van de ecologische en stedelijke klimatologische vitaliteit van de Dichterswijk. Er geldt een minimale breedte van de bermen die voor bomen nog redelijke groeiomstandigheden biedt. Alleen waar het profiel écht te weinig ruimte heeft (ter hoogte van de trafo en hovenierswoning) wijken we hier van af. Daarnaast is op deze plek voldoende ruimte nodig voor de afslaande auto om zicht op te stellen alvorens het fietspad over te steken. Indien de berm smaller wordt, wordt ook de opstelruimte kleiner. Dat is niet wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

3. Doorstroming

Opgemerkt wordt dat de Overste den Oudenlaan in de praktijk zeer goed doorstroomt richting het westen, dus de rechtsaffer aan het eind van de Tellegenlaan kan in de praktijk sterk bijdragen aan

het leeglopen van dat kruispunt in de avondspits. Daarom de suggestie om al aan het begin van de voorsorteerstroken duidelijk de richting A2 – Den Haag – Amsterdam aan te geven.

Reactie

Het betreft hier een uitvoeringsaspect dat geen regeling vindt in het bestemmingsplan.

Opgemerkt wordt dat in het bebordingsplan bij het Voorlopig Ontwerp de suggestie is verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteeervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de VRI instellingen worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

1. Aandachtspunten

De vereniging heeft kennisgenomen van het VO en het Bestemmingsplan voor de Busbaan Dichterswijk en daarbij vastgesteld dat het VO en het Bestemmingsplan wat de indiener betreft geen wijziging behoeven. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal aandachtspunten. Het verzoek is om deze mogelijk te verwerken in de contractstukken voor de aanbesteding.

De aandachtspunten richten zich op de onderdoorgang voor fietsers, ligging van woonarken en de bouwperiode.

Reactie

Wij nemen kennis van deze positieve zienswijze. De aandachtspunten betreffen uitvoeringaspecten van het bestemmingsplan waar de gemeente graag met de verenigingen over in gesprek blijft. De gemeente zal in nauw overleg met u kijken of en zo ja hoe wij uw wensen kunnen meenemen in de eisen voor de aannemer.

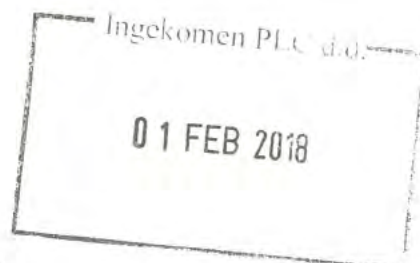
Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlage 1: (geanonimiseerde) zienswijzen

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Keulsekade 181
3534 AC Utrecht



Datum: 30 januari 2018

Uw klantnummer: -

Kopie aan: -

Bijlage: -

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig
Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Behandeld door: [REDACTED]
Doorkiesnummer: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
Ons kenmerk: HWCKE/20180130/RDU

Geachte Ontvanger,

Bij deze ontvangt u onze reactie op het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Ons knelpunt is ook ingebracht tijdens de inloopavond van 11 januari jl.

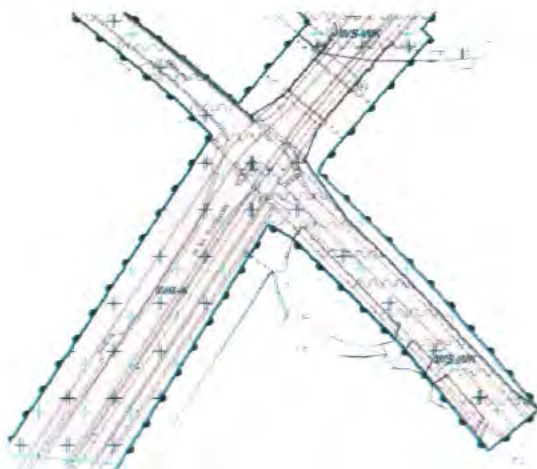
Bereikbaarheid hulpwarmtecentrale Kanaleneiland

Aan de Kanaalweg ligt een locatie van Eneco waarop een hulpwarmtecentrale en een warmteoverdrachtstation aanwezig zijn. De locatie is blauw omlijnd weergegeven in onderstaande figuur.



De locatie is op dit moment bereikbaar vanaf de noordzijde via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg (ter hoogte van Villa Jongerius). Vanaf de zuidzijde is de locatie op dit moment bereikbaar via de Overste Den

Oudenlaan/Koningin Wilhelminalaan/Kanaalweg. In het vastgestelde bestemmingsplan 'Kanaalweg 59, Transwijk' is een insteekhaven voorzien met daarover een brug. Conform opgave van de gemeente wordt de brug uitgevoerd in verkeersklasse 30. Dit is de klasse voor auto's en licht vrachtverkeer. De vervoersbewegingen van en naar de locatie in het kader van brandstoflevering en bij onderhoudswerkzaamheden vallen onder klasse 45 (vrachtverkeer) of klasse 60 (zwaar verkeer). Na de aanleg van de brug is de locatie via de zuidzijde niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. De enige overblijvende ontsluiting is de noordzijde via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg. Uit het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk blijkt dat deze afslag gereconstrueerd wordt. De betreffende afslag uit het ontwerpbestemmingsplan is weergegeven in onderstaande figuur.



Het beoogde voorlopig ontwerp lijkt geen ruimte meer te bieden voor het gebruik van de afslag voor de ontsluiting van de locatie van Eneco. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het volgende aangegeven:

- In het ontwerp op maaiveld wordt rekening gehouden met incidenteel gebruik van de Kanaalweg als ontsluiting van het Jongeriuscomplex.
- In de nieuwe situatie kunnen auto's vanaf de Dr. M.A. Tellegenlaan niet meer afslaan naar de Kanaalweg.
- In de geplande toekomstige situatie is de Kanaalweg alleen toegankelijk voor fietsverkeer en nood- en hulpdiensten.
- De Kanaalweg wordt voor autoverkeer afgesloten, enerzijds omdat een extra beweging van zwaar verkeer op het kruispunt uit het oogpunt van veiligheid voor de fietsers niet gewenst is en uit het oogpunt van afwikkeling niet noodzakelijk.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat de ontsluiting van de hulpwarmtecentrale en het warmteoverdrachtstation via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg komt te vervallen. Hierdoor is de



locatie van Eneco in de toekomstige situatie niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. Dit is in de ogen van Eneco onwenselijk.

Wij verzoeken de gemeente het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk op zodanige wijze aan te passen dat de locatie van Eneco toegankelijk blijft voor vrachtverkeer (klasse 45) en zwaar verkeer (klasse 60).

Ik vertrouw erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met [REDACTED]

[REDACTED]

Met vriendelijke groet
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

ZIENSWIJZE

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

30 JAN 2018

Utrecht, 28 januari 2018

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Geachte heer/mevrouw,

Door de gemeente Utrecht is december 2017 een ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp opgesteld voor de Busbaan Dichterswijk. De gemeente heeft belanghebbenden uitgenodigd om een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het concept Voorlopig Ontwerp in te dienen. Graag maak ik hiervan gebruik als buurtbewoner.

Kader

Het concept-ontwerp maakt onderdeel uit van een gebied dat wordt aangemerkt als onderdeel van de (toekomstige) binnenstad door de gemeente Utrecht. Deze uitbreiding van de binnenstad aan de westzijde van het Centraal Station van Utrecht omvat in ieder geval het (toekomstige) Beurskwartier en het Lombokplein maar wordt mogelijk zelfs omvangrijker. In maart 2015 is door de gemeente een toekomstvisie opgesteld voor het centrum van Utrecht met de titel: *A healthy Urban Boost* waarin verblijfskwaliteit en gezondheid een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van het gebied. Volgens het concept-ontwerp moet het gebied zelfs een boegbeeld voor *healthy urban living* worden.

Het concept-ontwerp grenst aan historisch waardevolle objecten zoals de villa Jongerius, de voormalige hovenierswoning (Van Zijstweg 51) en de Veilinghaven. In de directe omgeving zijn nieuwe woonwijken (Beurskwartier, Kruisvaartkwartier, voormalig defensiecomplex Overste den Ouden) en kantoren voorzien. De wijk Parkhaven en het gebied rondom de Veilinghaven hebben inmiddels hun eigen kwaliteit en identiteit ontwikkelt door een menging van nieuwe en historische bebouwing. Kwaliteiten met een balans tussen woon- en verblijfskwaliteit. Kwaliteiten waard om te koesteren en te verbinden met de rest van de (nieuwe) stad en het stationsgebied in het bijzonder.

Verkeersveiligheid

De keuze voor een maximumsnelheid van 30 km/uur voor zowel (vracht)auto als bus op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan is een belangrijke stap in de richting van een leefbare en veilige Van Zijstweg / Doctor M.A. Tellegenlaan. De maximumsnelheid zal ongetwijfeld worden aangegeven door middel van verkeersborden. In de praktijk wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer echter vooral bepaald door het ontwerp van de weg. Zeker bij gebrek aan wetshandhaving, zoals steeds vaker het geval lijkt te zijn. Extra maatregelen in het ontwerp die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer

op een natuurlijke wijze afremmen, zijn daarom 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 overwegend 2,5 meter, een rijbaanbreedte van 3 meter voor het autoverkeer en zelfs 3,5 meter voor het busverkeer en de taxi's.

Verkeersborden voor een maximumsnelheid van 30 km/uur scheppen bepaalde verwachtingen bij alle verkeersdeelnemers. Door in de praktijk eenvoudig een hogere snelheid mogelijk te maken voor gemotoriseerde voertuigen, worden de andere verkeersdeelnemers op het verkeerde been gezet. Hoe groter het verschil tussen de verwachting en de praktijk, hoe groter het risico op schade. 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. Met name taxi's zijn notoire hardrijders wanneer zij, ongehinderd door ander gemotoriseerd verkeer, op de busbaan rijden.

=> Zorg voor de beoogde (lage) maximum snelheden van gemotoriseerd verkeer en zorg wat betreft verkeerssnelheden voor een klein verschil tussen de verwachtingen van de verkeersdeelnemers en de werkelijke situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan door de toepassing van ontwerp-principes die dit op natuurlijke wijze 'afdwingen' bij de verkeersdeelnemers. De gewenste situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan is dan niet uitsluitend afhankelijk van wetshandhaving.

Er zijn zeer grote verschillen in de verkeersaantallen op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan. De grootste verkeersaantallen zijn in de spitsuren. Op dergelijke momenten zal de grote hoeveelheid autoverkeer tot een gestage maar langzaam rijdende en overzichtelijke stroom motorvoertuigen leiden. Buiten de spitsuren kan het juist extreem rustig zijn op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan. Slechts een beperkt aantal motorvoertuigen maken er dan gebruik van. Die enkele motorvoertuigen hebben daardoor wel de neiging om harder te gaan rijden. Gewoon omdat het kan, zoals ik zelf heb moeten constateren. Juist dan ontstaan er gevaarlijke situaties.

=> Het ontwerp van de Van Zijstweg en Doctor 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(bestrating) c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV-baan.¹

Het fietspad aan de noordzijde ter plaatse van het transformatorstation versmalt van 3,5 naar 2,2 meter. Elkaar tegemoetkomende fietsers kunnen elkaar daar uitsluitend passeren door achter elkaar te fietsen.

1. 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.

Fietsers die naast elkaar fietsen, wat veelvuldig het geval is, zullen hier bijna onvermijdelijk botsen met tegemoetkomende fietsers, zelfs als die wel (al) achter elkaar fietsen. Doordat het transformatorstation het zicht blokkeert op tegemoetkomende fietsers ontstaat hier een zeer gevaarlijk punt voor fietsers. Ook omdat de afstand tussen het fietspad en de autorijbaan slechts 0,5 meter bedraagt. De lengte van het smallere fietspad bedraagt ongeveer 40 meter. De (gemiddelde) snelheid van fietsers bedraagt 17-18 km/uur (5 m/s). De (gemiddelde) tijd die elkaar naderende fietsers hebben voor een corrigerende actie (achter elkaar gaan fietsen) bedraagt dan $40 \text{ m} / 2 / 5 \text{ m/s} = 4 \text{ seconden}$. Dat geldt alleen in het geval dat ze én elkaar al hebben gezien vóórdat ze het smallere stuk oprijden én dat dan al ze beseffen dat het fysiek onmogelijk is om naast elkaar fietsend de tegenligger(s) te passeren op het smallere deel. In de praktijk duurt het enige tijd voordat fietsers beseffen dat het onmogelijk is om naast elkaar fietsend de tegenligger(s) te passeren. En vervolgens duurt het nog enige tijd om onderling (onbewust) af te stemmen wie van beiden inhoudt en/of versnelt om de gevaarlijke situatie op te lossen. De factor 2 komt doordat elkaar naderende fietsers allebei de helft van de beschikbare 40 meter tot hun beschikking hebben voor een corrigerende actie voordat ze elkaar treffen. In het geval één of meer elektrische fietsen of snorfietsen (tot 25 km/uur) zijn betrokken, is de situatie nog gevaarlijker.

=> Zorg voor een constant dwarsprofiel van het fietspad (aan beide zijden). Liever een constant dwarsprofiel van het fietspad dan een constante breedte van de groenstrook tussen het fietspad en de rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer. Beweeg ook de autorijbanen enigszins mee met de belemmering van het transformatorstation. Daardoor maken de autorijbanen, net als de fietspaden, ook een (lichte) slingering die ruimte geeft aan het fietspad en bovendien helpt om de maximum snelheid van 30 km/uur op natuurlijke wijze te handhaven.

Shared space en fietsonderdoorgang

Fietsers langs het kanaal die *geen* gebruik (willen) maken van de fietstunnel, hebben de mogelijkheid om de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan gelijkvloers te passeren. Daartoe dienen zij onder meer gebruik te maken van een gedeelde openbare ruimte of zogeheten *share space* ter hoogte van de Villa Jongerius. Deze *shared space* delen zij met voetgangers. Dit kan leiden tot onduidelijkheid en daarmee tot irritatie tussen voetgangers en fietsers onderling. De *shared space* gaat over in een (gelijkvloerse) kruising. Dit kan met name verwarrend zijn voor het kruisende fietsverkeer op de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan die niet direct een kruisend fietspad zullen herkennen in de *shared space*.

=> Zorg voor (visuele) aanwijzingen in de *shared space* die gebruikers bewust maken van het feit dat ze de ruimte met elkaar (moeten) delen en die duidelijk maken welke delen primair zijn bedoeld voor voetgangers en welke voor fietsers. Zorg voor een veilige nadering van de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan voor met name fietsers. Voorkom verder dat de *shared space* een hangplek wordt die tot overlast leidt voor de Villa Jongerius en omwonenden.

Een tunnel is een sociaal onveilig object voor fietsers en voetgangers.

=> Zorg voor ruime en lange zichtlijnen die activiteiten in de tunnel zichtbaar maken, zowel voor gebruikers van de tunnel als voor passanten (die in geval van waargenomen problemen hulpdiensten kunnen waarschuwen). Breng zoveel als mogelijk daglicht in de tunnel.

Wegprofiel en groen

Het concept-ontwerp laat wegprofielen zien met aan weerszijde van de autorijbanen een berm van 2,5-2,8 meter met bomen. Hiervoor is gekozen om een aaneengesloten asfaltvlakte te voorkomen. Een brede berm heeft minder het karakter van een stadsstraat en leidt tot versnippering van het weinige groen in het gebied. Bovendien wordt door de brede berm het fietspad noodgedwongen versmalt tot 3,5 meter (om de hovenierswoning te behouden). Gezien het belang van de Van Zijstweg / Doctor M.A. Tellegenlaan voor het Utrechts fietsnetwerk en de toekomstvisie van de gemeente Utrecht op mobiliteit, zou een breedte van 4 meter minimaal zijn voor de fietspaden daar. In ieder geval voor het fietspad aan de zuidzijde (dat nu al bijna 4 meter breed is op de Nelson Mandelabrug).

=> Plaats tussen de autorijbanen en het fietspad daar waar nodig of wenselijk een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een iets smallere berm van 1,5-2 meter met hagen heeft de volgende voordelen:

- De geveesde 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(re) 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 dichterbij de rijbaan dan de stammen van de nu geplande bomen.

De bomen die ook een ecologische waarde vertegenwoordigen, kunnen hier en daar ook aan de 'buitenzijde' van de fietspaden worden opgenomen.

=> 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.

Luchtkwaliteit

Utrecht zal alle zeilen moeten bijzetten om de luchtkwaliteit in de stad binnen de Europese normen te houden. De luchtkwaliteit van de gemeente Utrecht staat al jaren onder grote druk. De belangrijkste oorzaak daarvan is het omliggende snelwegennet dat een hoge achtergrondbelasting van fijnstof geeft. Langs de oost- en zuidzijde van Utrecht is een uitbreiding van de A27/A12 voorzien waardoor de belasting van fijnstof verder zal toenemen in de stad Utrecht. Tel daarbij de doorwerking van de gevolgen van de dieselfraude in de luchtkwaliteit-modellen voor fijnstof en het gebrek aan Europese daadkracht om deze dieselfraude serieus aan te pakken.² Wanneer deze ontwikkelingen als gegeven moeten worden beschouwd, dan is de vraag of toename van gemotoriseerd verkeer in het centrum van

² 'Wanbestuur' van EU in dieselgate, NRC (voorpagina), 19 december 2016

Utrecht überhaupt mogelijk is binnen de Europese normen voor fijnstof. Recent is bovendien gebleken uit Amerikaans onderzoek dat de gevolgen van fijnstof ook op korte termijn schadelijk zijn.³

De hoeveelheid autoverkeer dat 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 vervuilend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken.

=> Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan linksaf is de minst gewenste route voor autoverkeer omdat er dan relatief veel kruispunten tot aan de A12 moeten worden gepasseerd. Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan rechtsaf is een betere optie voor het verkeer richting zowel het zuiden, het westen als het noorden (via de A2/A12). Geef dit daarom al aan met verkeersborden op de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Wijkverkeer via Veilinghavenkade en groenstrook Hovenierswoning

Het verkeer vanaf de Van Zijstweg naar de Veilinghavenkade krijgt de beschikking over een rechtsaf-er van ruim 60 meter lang, deze lengte is vanaf de eerste verbreding tot aan de stopstreep. De rechtsaf-er biedt een opstelruimte voor ongeveer 7 tot 8 personenauto's. In de huidige praktijk is het autoverkeer de wijk in via de Veilinghavenkade beperkt tot 1-3 personenauto's tegelijk. De rechtsaf-er is bovendien zo vormgegeven dat het autoverkeer pas snelheid hoeft te minderen op de rechtsaf-er zelf en niet al daarvoor. Een dergelijke vormgeving van de rechtsaf-er draagt niet bij aan de handhaving van de maximum snelheid en gaat ten koste van de groenstrook ten oosten van de hovenierswoning die wordt ingezet bij evenementen rondom de Veilinghaven.

=> Zorg in het belang van een 'ruime' en bruikbare groenstrook ten oosten van de hovenierswoning voor een kortere rechtsaf-er naar de Veilinghavenkade voor maximaal 3 personenauto's waarvan het ontwerp bovendien dwingt tot een lagere aankomstsnelheid al op de Van Zijstweg zelf.

Ik zie met belangstelling de reactie van de gemeente Utrecht op mijn zienswijze tegemoet.

Hoogachtend,



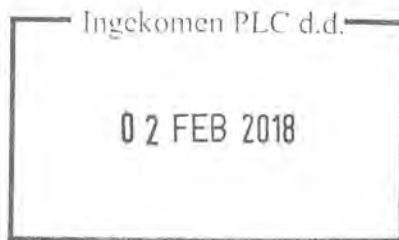
³ Fijnstof is al dodelijk na een dag - Niet alleen sterfte op lange termijn, maar ook sterfte de volgende dag: dat is een nieuw ontdekt effect van fijnstof. En er is geen veilige marge, NRC, 26 december 2017.



De Gemeenteraad van Utrecht
ontwikkelingsorganisatie Ruimte,
Team Omgevoerd
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

H12w #8221X0X#00#0000#





Rabobank

Postadres Postbus 17100, 3500 HG Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Bezoekadres Croeselaan 18
3521 CB Utrecht
Telefoon + [redacted]
E-mail [redacted]
Bankrekening NL75 RABO 0300 0580 20
Website www.rabobank.nl

Onze referentie WJEK/
Doorkiesnummer +31 30 21 67289
Datum 31 januari 2018

Onderwerp Zienswijze ontwerp en bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

Geachte Raadsleden,

Ondergetekende, de Coöperatieve Rabobank U.A. (hierna te noemen Rabobank), statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende aan de Croeselaan 18 te Utrecht, bericht u naar aanleiding van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk en het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, vóór 3 februari 2018 en derhalve tijdig, als volgt.

Door middel van publicatie hebben Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht bekend gemaakt dat met ingang van 22 december 2017 tot en met 2 februari 2018 het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk en het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk (hierna gezamenlijk te noemen "het Plan"), voor een ieder ter inzage liggen. Daarbij is aangegeven dat een ieder in de gelegenheid wordt gesteld, om naar aanleiding van het Plan, gedurende de termijn van terinzagelegging, bij uw raad een zienswijze in te dienen.

Ondergetekende kan zich met het plan niet verenigen en wenst derhalve van de gelegenheid gebruik te maken een zienswijze in te dienen. Ondergetekende zal de gronden van haar zienswijzen onderstaand uiteenzetten.

In het plan wordt aangegeven dat een goede doorstroming van het autoverkeer belangrijk is omdat de komende jaren steeds meer voorzieningen aan de westzijde van het stationsgebied gerealiseerd worden. De goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied zou met dit plan worden bereikt. Ondergetekende is van mening dat de goede bereikbaarheid van haar locatie aan de Croeselaan te Utrecht met dit Plan niet wordt bereikt. Onderstaand treft u puntsgewijs de bevindingen aan.

Begrenzing Plangebied

De begrenzing van het plangebied in het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk wijkt af van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Onduidelijk is waarom de kruising

Dr. M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan binnen een ander bestemmingsplan wordt aangelegd nu het wel in dit ontwerp is meegenomen. Dit is verwarrend en zou van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het tijdstip van uitvoering/aanleg van deze kruising. Rabobank vraagt de gemeente te borgen dat de kruising qua uitvoering onderdeel uit blijft maken van het Plan.

Afspraken Rabobank-gemeente

Als voorwaarde voor de aanleg van de busbaan (Valeriusbaan) over de locatie van Rabobank zijn de gemeente Utrecht en de Rabobank een opstalrecht overeengekomen waarbij in de overeenkomst en vervolgens in de opstalakte de volgende afspraak is opgenomen

“als uitgangspunt voor de herinrichting van de route Van Zijstweg-Tellegenlaan-Anne Frankplein geldt een HOV-baan met voor autoverkeer een weg met een verwerkingscapaciteit van een 2x2 profiel of een alternatief, zodanig dat de verwerkingscapaciteit van de wegen aantoonbaar een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank waarborgt”.

Nu met het voorliggende Plan een goede bereikbaarheid in onze ogen niet wordt geborgd, komt de gemeente de destijds gemaakte afspraken niet na.

Het ontwerp van de busbaan Dichterswijk is in opdracht van Rabobank getoetst door bureau Goudappel Coffeng, adviseurs mobiliteit. De bevindingen van dit bureau zijn op 16 januari 2017 neergelegd in een door Rabobank ingediende zienswijze op het Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Op basis van die zienswijze heeft de gemeente het Plan enigszins aangepast. De conclusie van Goudappel na die aanpassing luidt dat er geen structurele wijzigingen zijn ten opzichte van het eerdere ontwerp. Vastgehouden is aan de middenligging, hoewel de zuidligging voor de autobereikbaarheid beter is. Doordat de afstelling van de verkeerslichten wat geoptimaliseerd is, is de bereikbaarheid van de Rabobank wel wat verbeterd ten opzichte van de eerdere situatie. Echter op het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan is de doorstroming onvoldoende (daar komt een lange wachtrij voor het verkeerslicht te staan) en de robuustheid van het ontwerp is onzeker. Goudappel concludeert dat de verwachte doorstroming in ieder geval niet voldoet aan de gemaakte afspraken. Uit de gemaakte simulaties blijkt namelijk dat op dat kruispunt in de ochtendspits een lange wachtrij (700-800 meter) op de Van Zijstweg ontstaat. Om daar een voldoende afwikkeling te bereiken is een fysieke uitbreiding van het kruispunt nodig. Rabobank verzoekt u dan ook dit kruispunt zodanig aan te passen dat er vanaf de Van Zijstweg twee stroken voor autoverkeer linksaf gaan.

Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Wij verzoeken de gemeente het ontwerp zodanig aan te passen dat de maximale cyclustijd op de kruispunten 120 seconden bedraagt en dit middels nieuwe simulaties aan te tonen. Bij overschrijding hiervan kan namelijk niet meer worden gesproken van een goede doorstroming/bereikbaarheid.

Evenementen Jaarbeurs

Evenementen in de Jaarbeurs hebben grote impact op de verkeersafwikkeling op de Van Zijstweg. Afgelopen week bleek dat wederom toen bij een drukke beurs in de spits een volledig

verkeersinfarct ontstond vanuit de parkeergarage van de Rabobank tot aan de kruising Van Tellegenlaan-Overste den Ouden laan. Niet alleen heel vervelend maar ook zeer gevaarlijk. Bij calamiteiten kan er niemand weggkomen en is Rabobank volledig onbereikbaar voor alle hulpdiensten.

Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is in het Plan niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Plan waar nodig aanpast op basis van de resultaten.

Aantallen medewerkers hoofdkantoor Rabobank

Door centralisatie en optimaal uitnuttten van kantoorruimtes bij Rabobank is het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan het laatste jaar toegenomen 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 spitsverkeer toegenomen. Met dit effect is geen rekening gehouden in het Plan.

Middenligging versus zuidligging

De gemeente heeft gekozen voor een middenligging van de busbaan 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. Ook voor Rabobank staat veiligheid voorop maar niet helder is of de middenligging daadwerkelijk zoveel veiliger is, gezien de kruisende busbewegingen die dit meebrengt.

Onduidelijk is hoe de factoren, ruimtelijke inpassing, veiligheid en doorstroming, zijn gewogen. Als verkeersveiligheid niet van doorslaggevend belang is, zou dat betekenen dat ruimtelijke inpassing door de gemeente belangrijker wordt gevonden dan doorstroming. Vooralsnog heeft Rabobank een duidelijke voorkeur voor de zuidligging.

Expeditieverkeer Jaarbeurs

Door de gemeente is steeds aangegeven dat in het ontwerp is uitgegaan van een aparte expeditiebrug voor de Jaarbeurs. Hiermee wordt de Van Zijstweg ontlast. De realisatie van deze brug is voorwaarde voor doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg. Deze brug maakt geen onderdeel uit van het Plan. Rabobank zou geborgd willen zien dat deze brug gereed is voordat wordt aangevangen met de realisatie van het Plan.

Kruispunt Croeselaan

In het ontwerp hebben fietsers komend vanaf Croeselaan Zuid de mogelijkheid om door te rijden op de rijbaan en met het autoverkeer mee te rijden richting Jaarbeursplein. Rabobank acht dit een zeer onveilige en dus ongewenste situatie. Het zou betekenen dat op een zeer drukke kruising, fietsers op de rijbaan rijden tussen kruisende bussen en auto's. Ook werkt dit in de hand dat fietsers gezien de drukte ervoor kiezen over het voetpad en onder de plint van de Rabobank door te fietsen. Rabobank verzoekt u het Plan zodanig aan te passen dat voor fietsers een duidelijke, goede en veilige route wordt gecreëerd via het nieuw aan te leggen fietspad aan de westzijde van de Croeselaan.

In het ontwerp ontbreekt een linksaffer vanaf de Croeselaan Zuid richting Van Zijstweg. Dit betekent dat autoverkeer rechtdoor rijdt richting Jaarbeursplein en weer terug, hetgeen de Croeselaan extra gaat belasten. Rabobank acht dit onwenselijk.

Ontsluiting Beurskwartier

Het toekomstige Beurskwartier zal eveneens via de Van Zijstweg worden ontsloten. Hoeveel verkeer dat met zich meebrengt is nog niet duidelijk. De gemeente heeft aangegeven dat de capaciteit van de Van Zijstweg leidend zal zijn voor de ontwikkeling van het Beurskwartier. Rabobank maakt zich niettemin zorgen over de belasting van de Van Zijstweg dientengevolge.

Aanleg van het Plan

Rabobank maakt zich zorgen over de overlast die de aanleg van het Plan zal veroorzaken en de bereikbaarheid van haar locatie gedurende de uitvoering. De Van Zijstweg is de hoofdverkeersader in dit gebied. Dit vergt in de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden uitgevoerd worden een zeer nauwe afstemming met de stakeholders in het gebied en het creëren van alternatieve routes.

Conclusie

Rabobank is van mening dat met het Plan zoals dat nu ter inspraak voor ligt, niet wordt voldaan aan het waarborgen van een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank. Daarnaast maakt Rabobank zich zorgen over de andere bovengenoemde punten.

Op grond van het voorgaande verzoekt Rabobank u haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en daar waar nodig het Plan aan te passen zodat tegemoet wordt gekomen aan de in deze zienswijze genoemde zorgpunten.

Tenslotte willen wij nog het volgende benadrukken.

Het feit dat wij het niet eens zijn met het voorliggende ontwerp van de Van Zijstweg wil niet zeggen dat wij niet bezig zijn met het terugdringen van mobiliteit en CO2 uitstoot. Het tegendeel is het geval. Ons mobiliteitsbeleid is hierop gericht en zal de komende tijd nog verder worden aangescherpt. Om u een beeld te schetsen van hetgeen wij hier nu reeds aan doen:

- Wij stimuleren het gebruik van OV, medewerkers met een woon-werkafstand van meer dan 6 kilometer (enkele reis) die gebruik maken van OV, krijgen dit volledig vergoed.
- Wij zetten pendelbusjes in vanaf de hoofdvestiging aan de Croeselaan naar de panden aan de Europalaan en Zeist om medewerkers te stimuleren met OV naar de hoofdvestiging te komen en van daaruit of de OV fiets of het pendelbusje te gebruiken.
- Wij hanteren een strikt parkeerbeleid voor de circa 7000 FTE die op de Croeselaan werkzaam zijn.
- Wij hebben een fietsregeling om de fiets als duurzaam vervoermiddel zoveel mogelijk te stimuleren.

- Wij stimuleren thuiswerken en hebben daarvoor diverse faciliteiten o.a. om te werken en te vergaderen op afstand.
- Wij hebben faciliteiten voor videoconferencing tussen de Rabo locaties.
- De leaseregeling is aangescherpt, stimuleert elektrische auto's, kent een gemaximeerde toegestane CO2 uitstoot en belooft het rijden met minder vervuilende auto's.
- Wij participeren in het Lean en Green keurmerk

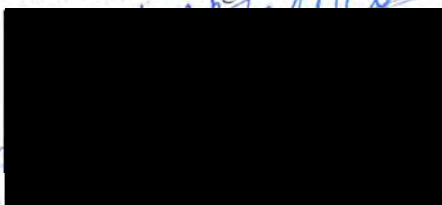
In de nabije toekomst wordt dit aangevuld met:

- Verdere CO2 reductie realiseren om in de komende jaren te komen tot een nog duurzamer vervoersbeleid.
- Nog meer stimuleren gebruik OV
- Inzetten op elektrisch (goederen)vervoer
- Vernieuwen fietsregeling met toevoeging e-bike
- Onderzoeken carsharing concepten
- Inzetten op werken op meer en andere Rabolocaties om woon-werkverkeer terug te dringen.
- Terugdringen afval- en goederenstromen en daarmee goederenvervoer o.a. door bundeling met andere bedrijven in het Stationsgebied.

Ondanks deze verduurzaming van onze mobiliteit blijven wij ook de komende jaren een continue stroom van al dan niet elektrisch autoverkeer van medewerkers en bezoekers naar de Croeselaan houden. Dat is nu eenmaal inherent aan een hoofdvestiging als deze waar bijna 7000 FTE dagelijks werkt. Om die reden is het noodzakelijk om een goede ontsluitingsroute met een voldoende doorstroming te hebben. Zoals hierboven omschreven hebben wij daarover de nodige zorgen hetgeen ons dwingt om deze zienswijze in te dienen.

Hoogachtend,

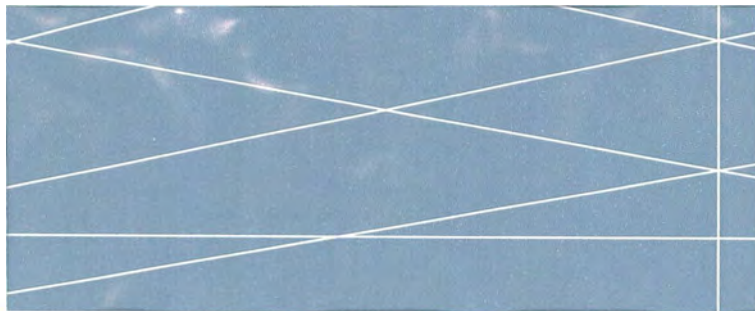

Liaisonmanager
OPS FAC Leiding & Staf 





Rabobank

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

Post op rekening

R NL



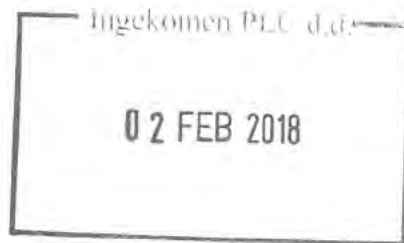
Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC09070980



BPD Ontwikkeling BV
Regio Noord-West
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
Postbus 51262
1007 EG Amsterdam
+ 31 (0)20 304 99 99
ontwikkeling.noordwest@bpd.nl
www.bpd.nl
BTW NL800406187B01
KvK 08013158
IBAN NL14 RABO 0265 8667 15
BIC RABONL2U

Aan het College van Burgemeesters en Wethouders
van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

[Wij zijn verhuisd!](#)

[Facturen graag naar:](#)
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam

Datum
31 januari 2018

Kenmerk
11443/PM/LJ

Behandeld door

Onderwerp
'Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en
concept Voorlopig Ontwerp Busbaan
Dichterswijk'

Telefoonnummer

E-mail

Geacht College,

Op vrijdag 22 december 2017 heeft het college het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZNOORD-ON01.gml en het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk ter inzage gelegd. BPD Ontwikkeling BV heeft hiervan kennisgenomen.

Afgelopen periode is hiervoor met de projectleider van de gemeente Utrecht voor de busbaan en de projectleider van de ontwikkeling van ons plangebied, alsmede met de eigenaar van Villa Jongerius constructief overleg gevoerd. Er wordt gezocht naar oplossingen, met respect voor ieders belangen. Deze gesprekken lopen echter niet parallel met het publiekrechtelijke proces dat reeds in gang is gezet en daarom dienen wij bij deze onze zienswijze in.

BPD Ontwikkeling BV ontwikkelt een plan voor het naastgelegen gebied, aangeduid als het voormalige defensieterrein, omsloten door de Doctor M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan en de Kanaalweg. De nieuw te ontwikkelen wijk wordt een autoluwe wijk waarbij het bestemmingsverkeer beperkt op het maaiveld aanwezig zal zijn. Vanaf de entree worden de auto's vrijwel direct richting de parkeergarages geleid. Dit is één van de leidende principes om een kwalitatief hoogwaardige wijk te kunnen ontwikkelen.

Op de volgende punten zijn wij het niet eens met het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk en de uitwerking ervan in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk:

1. Zelfstandige ontsluiting Villa Jongerius

Naast het defensieterrein is de Villa Jongerius gelegen. Deze villa, met het congrescentrum en de daarbij behorende 28 parkeerplaatsen, is in de huidige situatie ontsloten via de Kanaalweg. Met het voorliggende ontwerp Busbaan Dichterswijk komt deze toegang te vervallen. Voor 28 parkeerplaatsen en het dagelijks laden en lossen betekent dit dat BPD Ontwikkeling in haar stedenbouwkundige plan een gemotoriseerd verkeersroute ten behoeve van de – buiten ons plangebied gelegen – Villa moet introduceren, waar heden een langzaam verkeersroute (fiets- en wandelroute) is gepland. Hiermee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit en de opzet van een autoluwe wijk. Wij verzoeken daarom om een aanpassing in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk, zodanig dat Villa Jongerius zelfstandig ontsloten wordt. Daarvoor zijn ons inziens twee mogelijkheden; hetzij via de Doctor M.A. Tellegenlaan dan wel via de Kanaalweg.

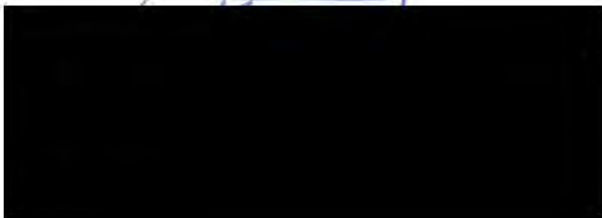
2. Bestemmingsplan

Naar onze interpretatie van het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, past ons verzoek tot aanpassing van het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk binnen het voorliggende ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk. Omdat de bestemming 'verkeer' dit toestaat. Wij verzoeken u dan ook om tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk over te gaan om de zelfstandige ontsluiting voor Villa Jongerius mogelijk te maken, via de Kanaalweg of de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

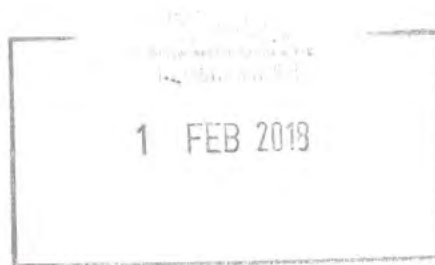
Wij verzoeken u om onze zienswijze mee te nemen in het proces om van het ontwerp bestemmingsplan tot een bestemmingsplan te komen en van het voorlopig ontwerp tot een definitief ontwerp te komen.

Met vriendelijke groet,
BPD Ontwikkeling BV





Postbus 51262 | 1007 EG Amsterdam



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



ORDERFORM
CENTRALE PLANNING

Tel: 075 - 631 09 01

Fax: 075 - 670 37 81



de groene koerier

BEL GRATIS
0800 - 023 32 20

Ophaaladres: BPD ONTWIKKELING BV [REDACTED] IJSBAANPAD 1 1076 CV AMSTERDAM		Opdrachtgever: 11038 BPD ONTWIKKELING BV IJSBAANPAD 1 1076 CV AMSTERDAM		
Bezorgadres: GEMEENTE UTRECHT Stadsplateau 1 3521AZ Utrecht		Datum: 01-02-2018		Ordernr. HPE : 576.299
		Jobnummer:		Chauffeur:
Opmerkingen:		Kijk voor meer info over onze diensten..... www.hpe.nl		
Aantal colli:	Verpakking:	Gewicht:	Handtekening + Naam ontvanger:	Tijd:
1		0,00		

Op al onze offertes, overeenkomsten en/of werkzaamheden zijn van toepassing voor zover het betreft de Algemene Vervoerscondities (AVC 1983) en de Algemene Koeriersvoorwaarden, gedeponeerd bij de Rechtbank te Amsterdam, Arnhem, Breda en Rotterdam. Met betrekking tot bovengenoemde voorwaarden is steeds de laatste versie van toepassing.



Gemeente Utrecht

1 FEB 2013

ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT - BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document:

1 Envelop

Datum van inleveren (stempel):

15.05 uur

1 FEB 2013

Naam afdeling voor adressering:

College B en W Gemeente Utrecht
Onderwijs en Jeunesse omgevingsrecht.

Naam receptiemedewerker:

Handtekening medewerker voor ontvangst

Handtekening persoon voor het inleveren

Ingekomen PEC div.

02 FEB 2018

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 1 februari 2018

Onderwerp: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan
Dichterswijk

L.S,

Door de gemeente Utrecht is in december 2017 het ontwerpbestemmingsplan en het concept Voorlopig Ontwerp voor de Busbaan Dichterswijk vrijgegeven. De gemeente heeft belangstellenden uitgenodigd om een zienswijze hierop in te dienen.

Graag maken wij hiervan gebruik.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



website:

email:

twitter:



Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

In de eerste plaats willen wij opmerken dat wij ondanks het moeizame co-creatieproces blij zijn met de resultaten. Wij denken dat er een mooi ontwerp ligt, waarin een goede balans tussen de verschillende belangen is gevonden en dat recht doet aan het streven om de buurt leefbaar en groen te houden. We noemen speciaal:

- De keuze voor een 2x 2baansweg met de busbaan in middenligging
- Maximum snelheid van 30 km voor auto en bus
- Behoud van de Hovenierswoning
- Oplossing van het probleem van de oversteekbaarheid d.m.v. een fietspad aan beide kanten van de Van Zijstweg
- Behoud van de huidige Mandelabrug met uitbreiding aan beide kanten met een fiets/voetpad.

Wij hebben nog een paar zorgen:

- Handhaving 30 km
- Inkorting rechtsafstrook naar de Veilinghavenkade / smallere bomenberm, zodat er meer ruimte voor het evenementenveld naast de Hovenierswoning overblijft

Handhaven 30km/u

Wij maken ons zorgen dat het ontwerp in de praktijk 30 km/u onvoldoende afdwingt. De busbaan heeft in feite geen enkele fysieke beperking om de snelheid te beperken en de auto's buiten de verhogingen in de weg bij de kruisingen evenmin, waardoor deze op de relatief lange stukken tussen de kruisingen gemakkelijk harder kunnen gaan rijden. Het argument dat harder rijden tussen de stoplichten feitelijk geen bezwaar vormt (want daar wordt niet overgestoken) delen wij niet. Dit staat haaks op de stedelijke en milieutechnische uitgangspunten van de gemeente om hier een 30 km zone aan te wijzen. Bovendien wordt de weg onveiliger wanneer de snelheden van auto en bus te verschillend worden (hetgeen o.i. een risico is vanwege de combi 30 km / bus + auto). Tenslotte is met name de passage bij de Nelson Mandelabrug niet veilig bij een snelheid boven de 30 km/u vanwege de beperkte breedte tussen de pylonen en het beperkte zicht op de weg omdat de brug hoger ligt.

Wij begrijpen dat de gemeente van zins is 30 km af te dwingen via de instelling van een groene golf. Dat is natuurlijk prima, mits dit inderdaad werkt. Daarnaast hebben wij echter een aantal andere suggesties om de rijsnelheid omlaag te brengen:

- zorg dat de verhogingen bij de kruisingen ook daadwerkelijk 30 km/u afdwingen
- lichtborden die de werkelijk gereden snelheid aan de bestuurder tonen, ook de bussen
- snelheidscamera's
- variatie in wegbedekkingsmaterialen

Wij stellen voor dat een jaar na ingebruikname van de weg de situatie wordt geevalueerd en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Inkorten rechtsaffer naar de Veilinghavenkade en zo smal mogelijke berm aldaar

Wij hebben ons steeds ingezet voor behoud van de groenstrook aan weerszijden van de Hovenierswoning, in het bijzonder het grasveld aan de oostzijde, ten behoeve van buurt- en andere evenementen: Triatlon, Studentenroeiwedstrijden, Havenfestival, Dichterswijkfestival, enzovoort. Met de jaren worden het er steeds meer. Het grasveld is goed gelegen en vrijwel het enige in de wijk waar dergelijke evenementen (inclusief tent) kunnen.

De toekomstige verbreding van de Van Zijstweg en de rechtsaffer naar de Veilinghavenkade perken het huidige grasveld fors in; mogelijk ook breidt de tuin van de Hovenierswoning in de toekomst iets uit in oostelijke richting.

Wij dringen er daarom op aan om de rechtsaffer richting Veilinghavenkade niet langer te maken dan strict nodig. In het plan is deze ca. 35 m lang, goed voor 7 auto's. Naar onze waarneming zijn dit er in de spits hooguit 2 à 3 tegelijk. De rechtsaffer zou dus zeker de helft korter kunnen en misschien nog meer dan dat. Wij hebben begrepen dat de gemeente hiernaar kijkt en we zien met belangstelling uit naar de uitkomsten.

Daarnaast willen we de suggestie neerleggen om de smalle bomenberm t.h.v. de hovenierswoning door te trekken tot aan de Veilinghavenkade. De afweging smallere berm (2,3 i.p.v. 3 m) t.g.v. een buurt-evenementenveld vinden wij gerechtvaardigd.

Overige opmerkingen

- de Overste den Oudenlaan stroomt in de praktijk zeer goed door richting het westen, dus de rechtsaffer aan het eind van de Tellegenlaan kan in de praktijk sterk bijdragen aan het leeglopen van dat kruispunt in de avondspits. Daarom de suggestie om al aan het begin van de voorsorteerstroken duidelijk de richting A2 - Den Haag - Amsterdam aan te geven.

Utrecht, 1 februari 2018



Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht

Pb. 16200

3500 CE Utrecht


Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

1 FEB 2013

Onderwerp : Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan en
concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Afz.





Gemeente Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT- BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document:

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte / team Omgevingsrecht
Pb 16200
3500 CE Utrecht
Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan en
Concept voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Datum van inleveren (stempel):

1 FEB 2018

Naam afdeling voor adressering:

Gemeenteraad

Naam receptiemedewerker:

[Redacted]

Handtekening medewerker voor ontvangst

[Redacted]

Handtekening persoon voor het inleveren

[Redacted]

Naamens Comité van Zijstweg

02 FEB 2018

Betreft: zienswijze op Voorlopig Ontwerp Busbaan en Bestemmingsplan Dichterswijk

Utrecht, 30 januari 2018

Geacht College, Geachte leden van de raad,

In december 2017 zijn het Voorlopig Ontwerp (VO) en Bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze. De drie Utrechtse roeiverenigingen dienen hierbij gezamenlijk hun zienswijze in.

Het VO is de uitwerking van het IPvE/FO, waarop wij op 29 december 2016 onze eveneens gezamenlijke zienswijze hebben ingediend. Zoals wij daarin stelden beperkt de realisatie van de busbaan Dichterswijk de trainingsmogelijkheden voor roeiers in enige mate door de verbreding van de Nelson Mandelabrug. Wij zijn verheugd te kunnen vaststellen dat in het nu voorliggende VO belangrijke elementen uit onze eerdere zienswijze zijn verwerkt. Wij zien dit ook als een feitelijke invulling van uw eerder op verschillende manieren uitgesproken bevestiging van het belang van het Merwedekanaal als, voorlopig enige, trainingsaccommodatie voor de Utrechtse roeiers. Wij willen u hierbij complimenteren met de elegante wijze waarop het VO aan de verschillende belangen tegemoetkomt. Vooral het feit dat in het VO de variant met onderdoorgang van een fietspad onder de Nelson Mandelabrug en de nog te realiseren Expeditiebrug van de Jaarbeurs is uitgewerkt is belangrijk voor vele partijen, waaronder de roeiers.

Wij hebben kennisgenomen van het VO en het Bestemmingsplan voor de Busbaan Dichterswijk. Wij hebben daarbij vastgesteld dat het VO en het Bestemmingsplan wat ons betreft geen wijziging behoeven. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal aandachtspunten, die wij hieronder nader toelichten en graag zoveel mogelijk verwerkt zien in de contractstukken voor de aanbesteding. Wij toetsen hierbij in de eerste plaats aan de eisen waaraan een roeiaccommodatie moet voldoen om effectief te kunnen worden gebruikt, zoals door de Koninklijke Nederlandse Roeibond (KNRB) vastgelegd in het "Handboek Roeiaccommodaties. Normen en aanbevelingen" (versie 2.0, juni 2013).

Onderdoorgang voor fietsers

Roeiers in een boot worden meestal begeleid door een of meer coaches die op de Kanaalweg gelijk op fietsen met de boot. De onderdoorgang voor fietsers borgt dat deze coaches hun boot zonder oponthoud kunnen blijven begeleiden. Onze voorkeur gaat daarom uit naar een uitvoering van de onderdoorgang die het zicht vanaf het fietspad op de roeiers zo min mogelijk beperkt. De uitwerking van de onderdoorgang in het VO lijkt het traject met verminderd zicht zo kort mogelijk te houden. Dit spreekt ons uiteraard aan, evenals de verschillende elementen die in het VO zijn opgenomen voor het zoveel mogelijk toelaten van daglicht in de onderdoorgang.

De manier waarop de brug met onderdoorgang is uitgewerkt in het VO borgt verder dat de beschikbare doorvaartbreedte van beide bruggaten ten minste gelijk blijft aan de huidige doorvaartbreedte, een essentieel element voor het behoud van het Merwedekanaal als trainingsaccommodatie voor roeiers. De aanleg van een volledig nieuw wegdek in het westelijke deel van de Nelson Mandelabrug juichen wij ook toe, omdat daardoor de oude fundering op de wal verdwijnt.

Ligging woonarken

Voor zover wij begrijpen liggen de woonarken ten noorden van de Nelson Mandelabrug intussen op de plaatsen die zij na realisatie van het VO zullen behouden. Wij hebben gekeken naar de ligging van de meest zuidelijke woonark ten opzichte van de toekomstige Expeditiebrug van de Jaarbeurs. Wij stellen daarbij vast dat die ligging niet ideaal is voor het roeien, omdat boten die in noordelijke richting varen op het juiste moment een actieve stuurbeweging moeten maken. Dit zal de nodige alertheid van de bemanning vragen. Deze manoeuvre is uitvoerbaar, mits de betreffende woonark niet effectief wordt verbreed door bijvoorbeeld een aan de westzijde aangelegde sloep. In voorkomende gevallen rekenen wij als roeiers op effectieve handhaving, bijvoorbeeld op grond van het hinderen van doorvaart bij bruggen.

Bouwperiode

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 zijn dan ook ingenomen met het op de inloopbijeenkomst van 11 januari jl. van uw kant uitgesproken voornemen om vóór de planning en vóór de uitvoering van de bouwwerkzaamheden met ons in overleg te treden om tot een optimale afstemming te komen. Voor de roeiers zijn de volgende elementen van belang, zoals tijdens de inloopbijeenkomst ook besproken:

- voor het kunnen uitvoeren van volwaardige roeitrainingen moet te allen tijden ten minste één van de twee bruggaten beschikbaar zijn voor doorvaart, waarbij de doorvaartbreedte met ten hoogste 50 centimeter is versmald ten opzichte van de huidige situatie. Onze voorkeur gaat daarbij uit naar het beschikbaar hebben van het westelijke bruggat (het bruggat aan de zijde van de Kanaalweg). Dit omdat gedwongen gebruik van uitsluitend het oostelijke bruggat tot een onoverzichtelijke situatie leidt, terwijl de roeiers bij gebruik van het westelijke bruggat beter zicht hebben op verkeer dat in tegengestelde richting vaart. Het plaatsen van een damwand direct op de bestaande muur in de fundering op de westelijke kanaaloever, waarbij de versmalling van het bruggat beperkt blijft tot 36 tot 50 centimeter, is mogelijk. In het geval de doorvaartbreedte smaller wordt dan dit dan moeten wij om veiligheidsredenen onze roeiers verbieden om dit bruggat te gebruiken. Hierbij gaan we uit van een benodigde breedte van een volledig uitgeruste roeiboot van 8 meter + de benodigde manoeuvreerruimte. Uiteraard is het voor de roeiers van belang dat de periode dat de bruggaten minder beschikbaar zijn zo kort mogelijk worden gehouden.
- de piektijden voor roeitrainingen zijn de avonden en de weekenden, met daarnaast ook verhoogde activiteit op woensdag- en vrijdagochtend. Pontons moeten in die perioden naar een veilige plaats zijn versleept, bij voorkeur naar de havenkom. Verder is sprake van extra drukte in de perioden maart t/m april (wedstrijdseizoen studenten en junioren) en september t/m oktober (introductietijd). Vooral in de introductietijd is beschikking hebben over het hele kanaal, dus ook beide bruggaten, belangrijk voor het spreiden van de overlast. Daltijden zijn de overige tijden en bijvoorbeeld gedurende de Kerstvakantie en langere vorstperioden.
- veel van de roeitrainingen worden in het donker afgewerkt. Eventuele obstakels moeten daarom goed verlicht zijn. Wij wijzen er hierbij op dat er ook zogenoemde ongestuurde roeiboten zijn, waarbij het sturen door de roeiers zelf wordt uitgevoerd. De roeiers moeten hierbij regelmatig omkijken.

Samenvattend,

De Busbaan Dichterswijk beperkt het roeien in enige mate, vanwege de verbreding van de Nelson Mandelabrug. De uitwerking in het VO komt in belangrijke mate tegemoet aan de belangen van de roeiers. Wat ons betreft behoeven het VO en het Bestemmingsplan dan ook geen wijziging. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal in deze brief toegelichte aandachtspunten, die wij graag zoveel mogelijk verwerkt zien in de contractstukken voor de aanbesteding.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

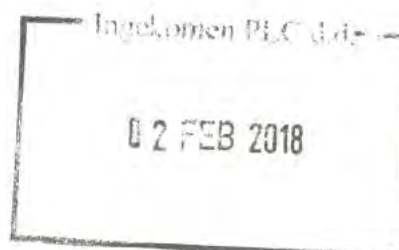
[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]



Gemeente Utrecht

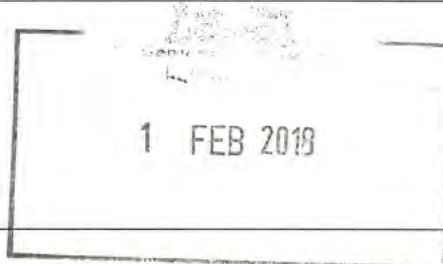


ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT- BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze op V.O.
Busbaan & best. plan Dichterswyl

Datum van inleveren (stempel):



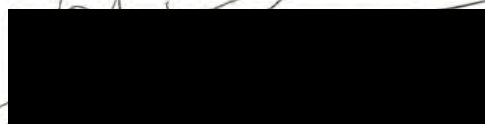
Naam afdeling voor adressering:

College B & W

Naam receptiemedewerker:



Handtekening medewerker voor ontvangst



Handtekening persoon voor het inleveren



College van B&W en gemeenteraad Utrecht
Betreft: zienswijze op voorlopig ontwerp
Busbaan en Bestemmingsplan Dichterswijk