Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 174

Datum	14 oktober 2020
Van	College B&W
Behandeld door	Johan Klein
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	johan.klein@utrecht.nl
Kenmerk	7680666
Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 174 van raadsleden Zwinkels (CDA) en Isik (PvdA) van 19 juli 2020 over Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Deelt het college met ons dat het plan om dit stuk van de Johan Wagenaarkade weg te halen, er een groot verkeerskundig probleem ontstaat voor de rest van de wijk?
Antwoord 1
Nee, het is mogelijk om een goede verkeerscirculatie te maken.

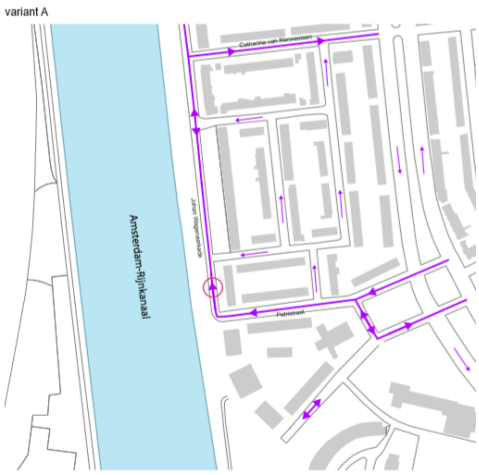
Vraag 2
Kan het college in een tijdlijn aangeven hoe de planvorming zich voltrokken heeft: wanneer is welk plan ontwikkeld, wanneer zijn welke straten betrokken en op welke wijze en op welk moment zijn bewoners uit de verschillende straten geïnformeerd?
Antwoord 2
- *Voorjaar 2018*
  Het college heeft het startdocument vastgesteld. Samen met Mitros heeft de gemeente in het voorjaar van 2018 een bewonersbijeenkomst georganiseerd. Bewoners van Halve Maan-Zuid (t/m Catharina van Renneslaan) zijn hiervoor uitgenodigd. Naast toelichting van het plan zijn bewoners ook uitgenodigd om deel te nemen in de klankbordgroep. Ongeveer 25 bewoners hebben zich voor de klankbordgroep aangemeld.

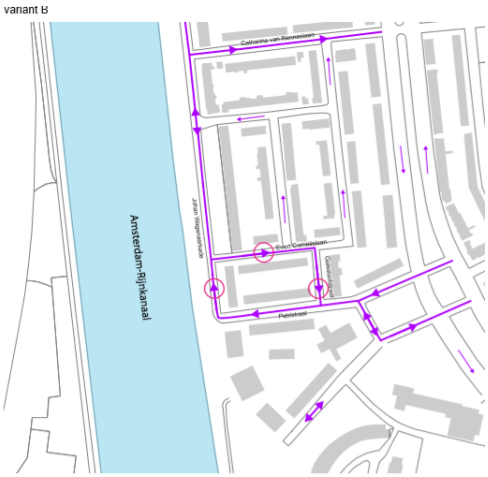
- *Najaar 2018*
  In het najaar zijn drie bijeenkomsten met de klankbordgroep georganiseerd. Bij de klankbordgroep over verkeer en parkeren zijn twee varianten besproken. Men heeft hierbij de voorkeur uitgesproken voor de variant, waarbij zo min mogelijk aanpassingen in de verkeerscirculatie van de wijk worden gedaan: dus ingang aan de Petristraat en uitgang aan de Catharina van Renneslaan.
  Ook is gevraagd om de knip bij de Dafne Schippersbrug te realiseren tegen het huidige sluipverkeer en te zorgen dat de weg "achter" het bouwplen niet een doorgaande weg wordt.
- *Voorjaar 2019*
  Bewonersbijeenkomst over de verkeerscirculatie voor de bewoners Halve Maan-Zuid. Bewoners t/m de Catharina van Renneslaan zijn hiervoor uitgenodigd met een wijkbericht, waarin een voorstel voor de verkeercirculatie is gedaan.
  Met deze variant wil de gemeente het eventuele sluipverkeer ontmoedigen en ook de Catharina van Renneslaan ontlasten. Daarom wijkt deze variant af van de voorkeursvariant van de klankbordgroep. De reacties liepen uiteen: "Huidige situatie behouden, een knip bij Dafne Schippersbrug (tegen sluipverkeer) en enkele suggesties om het voorstel aan te passen." Alle bewoners, die per mail gereageerd hebben, hebben een reactie gekregen. De reacties zijn niet inhoudelijk beantwoord maar er is aangegeven dat we onderzoeken of het voorstel naar aanleiding van de reacties wordt aangepast. Ook is aangegeven dat het definitieve voorstel voor de verkeerscirculatie wordt meegenomen als onderdeel van de concept-bouwenvelop.
- *Medio 2019*
  Zoals ook aangegeven in beantwoording van de eerdere schriftelijke vragen (SV2020 nr 117) zijn gemeente en Mitros met elkaar in gesprek gegaan over het realiseren van de tweede entree aan de parkzijde. Hierdoor is vertraging opgelopen in het planproces en daarmee ook in het inhoudelijk verder onderzoeken en uitwerken van (de reacties op) de verkeerscirculatie.
- *Voorjaar 2020*
  Mitros realiseert ook entrees aan de parkzijde, waarna het plan verder is uitgewerkt en de concept-bouwenvelop opgesteld. Daarin is ook de verkeerscirculatie opgenomen die naar aanleiding van de bijeenkomst en reacties is aangepast. Zo wordt bijvoorbeeld de realisatie van de knip voorgesteld. Alle bewoners, die voorjaar 2019 een reactie hebben gestuurd, hebben een mail gekregen, waarin voor de definitieve verkeerssituatie wordt verwezen naar de concept-bouwenvelop.
- *Medio 2020*
  Alle bewoners van Halve Maan zijn met een wijkbericht geïnformeerd over de ter inzagelegging van de concept-bouwenvelop en de aanpassingen voor de verkeerssituatie.

Vraag 3
Is de gemeente eerder benaderd door de bewoners over hun zorgen ten aanzien van deze verkeerskundige aanpassing? Zo ja, welke inhoudelijke reactie heeft de gemeente hen (wanneer) gegeven? Welke afstemming heeft plaatsgevonden tussen de projectleider en het wijkbureau?
Antwoord 3
Zie antwoord 2; voorjaar 2019.
Het wijkbureau was niet vertegenwoordigd in de projectgroep. Wel heeft regelmatig afstemming met het wijkbureau plaatsgevonden. Wijkbureau heeft hierbij aangegeven dat bewoners regelmatig meldingen doen over sluipverkeer en te hard rijden over de Johan Wagenaarkade.

Vraag 4
Welke randvoorwaarden heeft de gemeente gecommuniceerd naar Mitros, wanneer was dat en hoe hebben de verkeerskundige gevolgen voor de rest van de wijk daarin een rol gespeeld?
Antwoord 4
Het startdocument is gebaseerd op een initiatief van Mitros waarbij sprake is van 3 bouwblokken in het groen en waarbij een deel van de Johan Wagenaarkade is opgeheven. Dit maakt het mogelijk om duurzamere sociale huurwoningen toe te voegen, te vergroenen en de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren. De verkeerskundige gevolgen is als onderzoeksvraag opgenomen in het startdocument. Dit startdocument is door het vorige college vastgesteld op 13 maart 2018 en hierover bent u geïnformeerd middels een raadsbrief per diezelfde datum. Het startdocument is de basis geweest voor de verdere uitwerking.

Vraag 5
Heeft het college gezocht naar alternatieve oplossingen voor de verkeerskundige situatie? Welke alternatieven zijn onderzocht, wat waren de bevindingen?
Antwoord 5
In het startdocument is de nieuwe verkeerscirculatie een onderzoeksvraag. Bij het opstellen van de concept-bouwenvelop is gezocht naar een goede verkeerscirculatie. Zie voor het doorlopen proces het antwoord bij vraag 2.
Twee varianten zijn besproken met de klankbordgroep in het najaar van 2018. Hierin is een keuze voorgelegd tussen zo min mogelijk aanpassen (Variant A) en enkele rijrichtingen "omdraaien" (Variant B).



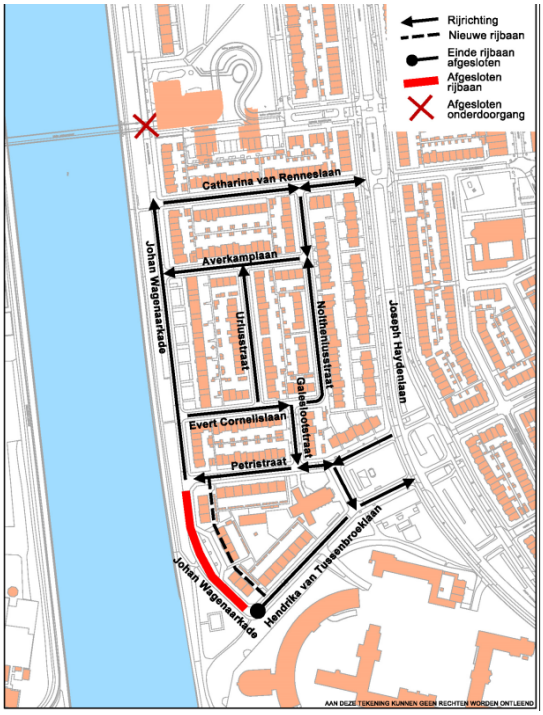


In variant A komt de druk op de Catharina van Renneslaan te liggen en waren er vanuit bewoners zorgen dat sluipverkeer gewoon tegen het verkeer in zou rijden. Die zorgen waren er overigens ook voor variant B. In variant A waren alle rijrichtingen naar het noorden gericht, waardoor een rondje door het zuidelijk deel van de buurt niet mogelijk is. In variant B was dat wel mogelijk, maar neemt de hoeveelheid verkeer in de Evert Cornelislaan mogelijk toe. De klankbordgroep heeft hierbij de voorkeur uitgesproken voor variant A. In beide varianten is nog geen sprake van een knip.

Op basis van de opmerkingen is een derde variant gemaakt, waarmee wordt tegemoet gekomen aan zorgen over verwachte drukte op de Catharina van Renneslaan en “tegen het verkeer inrijden”. In een aantal straten is de rijrichting “omgedraaid”, waardoor de Catharina van Renneslaan ontlast wordt, omdat het mogelijk is om via de Petristraat de wijk te verlaten zonder tegen het verkeer in te rijden. Deze route is onaantrekkelijk gemaakt voor sluipverkeer.



Deze derde variant is in april 2019 voorgelegd aan de buurt (Halve Maan-Zuid). Bewoners gaven aan dat ze de huidige situatie in stand willen houden en dat alleen een knip hun zorgen over sluipverkeer en toename van de hoeveelheid verkeer door hun straten weg kan nemen.
De zorgen over het sluipverkeer en met name te hard rijden op de Johan Wagenaarkade spelen al langer. Het verkeersbeleid van de gemeente is er op gericht het verkeer zo snel mogelijk naar de ontsluitingswegen te leiden en woonstraten te ontlasten. Het realiseren van de knip past binnen dit beleid en komt tegemoet aan de wensen van bewoners.



Op basis hiervan is voor de concept-bouwenvelop, een vierde variant gemaakt, waarin de knip is opgenomen. Door de knip is in deze variant alleen sprake van bestemmingsverkeer. Het aantal vervoersbewegingen neemt voor de buurt af ten opzichte van de huidige situatie en in geen enkele straat wordt de verkeersintensiteit te hoog. In deze variant wordt het invoeren van twee richtingenverkeer in de Catharina van Renneslaan en Petristraat voorgesteld en krijgt de wijk twee ingangen en twee uitgangen. Verkeerskundig gezien is dit niet per se noodzakelijk.

Naar aanleiding van de reacties op de ter inzagelegging van de concept-bouwenvelop en tijdens de bewonersbijeenkomst op maandag 6 juli 2020 is opnieuw naar de verkeerssituatie gekeken, aangepast en onderbouwd. Op korte termijn zullen we de bewoners hier over informeren en om reactie vragen, alvorens de definitieve bouwenvelop aan het college ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Vraag 6
Is het college bereid om, samen met Mitros, het plan aan te passen, zodat de zuidelijke doorgaande ontsluitingsweg behouden kan blijven? Denk daarbij aan de huidige ligging van de weg, of het aanleggen van een weg áchter de nieuwe bebouwing?
Antwoord 6
Wij zien onvoldoende aanleiding het plan aan te passen. Enerzijds worden sociale huurwoningen toegevoegd, kan er een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de parkzone door dit bouwplan en vergroenen we een deel van de Johan Wagenaarkade. Anderzijds omdat de nevenmaatregelen zoals een gewijzigde verkeerscirculatie en knip bijdragen aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel en in het voorkomen van sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden.
Daarnaast is op basis van het huidige nieuwbouwplan niet mogelijk om de weg te laten liggen en achter de bebouwing is onvoldoende ruimte om een ontsluitingsweg aan te leggen.

Vraag 7
Welke aanpassingen zijn in het plan te maken, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen?
Antwoord 7
Aanpassingen in het plan zodanig dat huidige Johan Wagenaarkade gehandhaafd kan blijven, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen en zonder dat het hele planproces overnieuw moet, is op basis van het startdocument en concept-bouwenvelop niet mogelijk.

Vraag 8
Zou het mogelijk zijn om de bestaande weg aan de Johan Wagenaarkade niet geheel weg te halen, maar vooral smaller, wellicht voor eenrichtingsverkeer, te maken? Kan die weg dan wellicht iets verlegd worden richting het kanaal, rekeninghoudend met de 25 meter-regel voor externe veiligheid? En welke verkeersremmende maatregelen zou de gemeente kunnen nemen?
Antwoord 8
Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. Het is niet mogelijk één van deze onderdelen wezenlijk te veranderen zonder het gehele plan te moeten aanpassen.
Het is daarom niet mogelijk om een ontsluitingsweg aan de voor- of achterzijde te combineren met een paar kleine aanpassingen aan de rest van het bouwplan.
De 25 meter-regel is overigens geen belemmering om de weg te verschuiven richting het kanaal, maar dit gaat ten koste van groen en de kwaliteit van de openbare ruimte.
Gezien bovenstaand antwoord zijn verkeersremmende maatregelen niet van toepassing.

Vraag 9
In de reeds smalle straten worden nu ook plekken gereserveerd voor ondergrondse containers. In hoeverre is er beleidsinhoudelijke afstemming tussen de afval- en verkeersplannen geweest?
Antwoord 9
In het voorjaar van 2019 zijn vanuit Het Nieuwe Inzamelen mogelijke ondergrondse containerlocaties voor Halve Maan-Zuid bepaald. Vanuit het bouwplan heeft in het najaar 2019 afstemming plaatsgevonden over een containerlocatie in de directe nabijheid van het bouwplan.
Eind 2019 heeft inspraak plaatsgevonden over de containerlocaties voor Halve Maan-Zuid en begin 2020 heeft hierover besluitvorming plaatsgevonden.

Voorjaar 2020 zijn de aanpassingen voor de verkeerscirculatie verder uitgewerkt en werd duidelijk dat het wenselijk was om op twee plekken tweerichtingsverkeer in te voeren in combinatie met een knip. Op dat moment is niet gecheckt of hier ondergrondse afvalcontainers gepland waren.

Vraag 10
Hoe wil de gemeente (in de nieuwe situatie) in deze straten de verkeersveiligheid waarborgen?
Antwoord 10
In de nieuwe situatie zal, naar verwachting, de totale hoeveelheid verkeer door de wijk (Noord en Zuid) juist afnemen, omdat door de knip het sluipverkeer wegvalt. Ook zal naar verwachting in de ene straat de hoeveelheid verkeer toenemen en in de andere straat afnemen. Voor Halve Maan-Zuid verwachten we alleen een toename in de Catharina van Renneslaan. In de nieuwe situatie zal het gaan om 600 voertuigbewegingen per etmaal. In vergelijkbare straten met een vergelijkbaar karakter en gebruik hanteren we een maximum van 1000 voertuigbewegingen waarbij de verkeersveiligheid niet in gevaar is en bijvoorbeeld spelen op straat mogelijk blijft.
Het klopt dat het zicht op de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan in sommige situaties niet optimaal is. Uit analyse van de ongevallencijfers en een schouw ter plaatse blijkt echter niet dat deze punten onveilig zijn en dat wordt naar aanleiding van het bouwplan niet anders.
Er is daarom op dit moment geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen.

Vraag 11
Ten aanzien van de in- en uitrit van het parkeerterrein van het nieuwe complex: is het ook mogelijk om alleen een uitgang te maken aan de kant van de Hendrika van Tussenbroeklaan?
Antwoord 11
Het is aannemelijk dat niet de Petristraat maar vooral de Hendrika van Tussenbroeklaan door de nieuwe bewoners gebruikt zal worden om het parkeerterrein te bereiken en te verlaten. Niet per se reden om deze uitgang niet te realiseren.

Vraag 12
Is het college bereid om in overleg met de buurtbewoners nodige maatregelen te treffen om het sluipverkeer vanaf de Spinozabrug tot de Hendrika Tussenbroeklaan tegen te gaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?
Antwoord 12
De voorgestelde knip is een maatregel die het genoemde sluipverkeer tegen zal gaan, naar aanleiding van expliciete verzoeken tijdens eerdere bewonersbijeenkomsten over het bouwplan en ook over de ARK-Parkzone. Daarnaast zijn er eerder meldingen geweest over deze overlast. De gevolgen van deze maatregel hebben we in de concept-bouwenvelop en tijdens de laatste bijeenkomst toegelicht.

Vraag 13
De huidige ontsluitingsweg, de Hendrika van Tussenbroeklaan, wordt straks doodlopend. Daar moet het groen en de ruimte voor de voetganger meer ruimte gaan maken voor parkeerplaatsen. Waarom wordt hiervoor gekozen?
Antwoord 13
Door het verwijderen van de straat aan de voorzijde van het bouwplan kiezen we onder andere voor vergroenen en meer ruimte voor de voetganger aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Langs de Hendrika van Tussenbroeklaan liggen twee brede trottoirs. Het is mogelijk om aan één zijde een trottoir te laten vervallen voor de benodigde parkeerplaatsen. Er blijft een breed trottoir liggen aan de zijde van de woningen. Per saldo ontstaat hierdoor meer kwaliteit en ruimte voor groen en de wandelaars.

Vraag 14
Deelt het college de mening dat het in stand houden (en versterken) van bestaand groen meer oplevert (voor de buurt en bewoners) dan het aanleggen van dit nieuwe kleine stukje groen?
Antwoord 14
Neen. Het toevoegen (en verbeteren) van groen is onderdeel van een integrale afweging voor dit bouwplan. Het gaat dan ook over toevoegen van programma, verduurzamen, afname verkeer en veiligheid.
Voor wat betreft groen gaat het om én verbeteren van bestaand groen én toevoegen van nieuw groen. Met de herinrichting van ARK-zone wordt het bestaande groen verbeterd en met verwijderen van asfalt wordt groen aan het park toegevoegd.

Vraag 15
Is het college bereid om op korte termijn langs te gaan in de wijk, samen met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente, om te luisteren naar de bewoners en een toelichting te geven op de keuzes van de gemeente?
Antwoord 15
Wethouder Verschuure heeft op vrijdag 18 september op locatie met bewoners gesproken. Bewoners hebben hierbij aangegeven wat hun bezwaren zijn. De wethouder heeft hierbij aangegeven welke gemeentelijke overwegingen van belang zijn bij het bouwplan van Mitros. Een nieuwe verkeerscirculatie is hier onderdeel van.
De wethouder heeft hierbij ook aangegeven dat er opnieuw naar de verkeerssituatie wordt gekeken, waarbij ook de verkeerscijfers in beeld worden gebracht en dat wij uiteindelijk een afweging zal maken op basis van deze informatie en reacties van bewoners.

Op korte termijn wordt het nieuwe voorstel voor verkeerssituatie ter inzage gelegd en bewoners om een reactie gevraagd. Deze worden hiermee onderdeel van onze besluitvorming over de bouwenvelop.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Vervolg Bouwenvelop Johan Wagenaarkade 1-10

CDA – Jantine Zwinkels

PvdA – Bulent Isik

Eind mei 2020 hebben wij vragen gesteld over de Bouwenvelop van Johan Wagenaarkade 1-10 waar Mitros het plan heeft voor een sloop-nieuwbouwproject van sociale huurwoningen. Bijzonder aan dit plan, is dat het niet alleen een besluit wordt genomen over de kavel zelf, maar ook over de verkeerskundige situatie in de wijk. De doorgaande weg wordt namelijk weggehaald, waardoor het verkeer straks de wijk in wordt gestuurd. Een grote groep bewoners maakt zich hier zorgen om, met name als het gaat om verkeersveiligheid in deze wijk waar veel kinderen spelen. Er wordt helaas vaak (te) hard gereden. Zij hebben daarom een petitie ondertekend en hebben ons afgelopen zaterdag uitgenodigd om eens langs te komen. Naar aanleiding van dat bezoek hebben we een aantal vragen:

1. Deelt het college met ons dat het plan om dit stuk van de Johan Wagenaarkade weg te halen, er een groot verkeerskundig probleem ontstaat voor de rest van de wijk?
2. Kan het college in een tijdlijn aangeven hoe de planvorming zich voltrokken heeft: wanneer is welk plan ontwikkeld, wanneer zijn welke straten betrokken en op welke wijze en op welk moment zijn bewoners uit de verschillende straten geïnformeerd?
3. Is de gemeente eerder benaderd door de bewoners over hun zorgen ten aanzien van deze verkeerskundige aanpassing? Zo ja, welke inhoudelijke reactie heeft de gemeente hen (wanneer) gegeven? Welke afstemming heeft plaatsgevonden tussen de projectleider en het wijkbureau?
4. Welke randvoorwaarden heeft de gemeente gecommuniceerd naar Mitros, wanneer was dat en hoe hebben de verkeerskundige gevolgen voor de rest van de wijk daarin een rol gespeeld?
5. Heeft het college gezocht naar alternatieve oplossingen voor de verkeerskundige situatie? Welke alternatieven zijn onderzocht, wat waren de bevindingen?
6. Is het college bereid om, samen met Mitros, het plan aan te passen, zodat de zuidelijke doorgaande ontsluitingsweg behouden kan blijven? Denk daarbij aan de huidige ligging van de weg, of het aanleggen van een weg áchter de nieuwe bebouwing?
7. Welke aanpassingen zijn in het plan te maken, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal sociale huurwoningen?
8. Zou het mogelijk zijn om de bestaande weg aan de Johan Wagenaarkade niet geheel weg te halen, maar vooral smaller, wellicht voor eenrichtingsverkeer, te maken? Kan die weg dan wellicht iets verlegd worden richting het kanaal, rekeninghoudend met de 25 meter-regel voor externe veiligheid? En welke verkeersremmende maatregelen zou de gemeente kunnen nemen?

9. In de reeds smalle straten worden nu ook plekken gereserveerd voor ondergrondse containers. In hoeverre is er beleidsinhoudelijke afstemming tussen de afval- en verkeersplannen geweest?

Over de verkeersveiligheid die in het gedrang komt bij verschillende straten en kruispunten. Denk daarbij aan (van noord naar zuid) de Jakob Grimmstraat, de Catharina van Renneslaan, de Evert Cornelislaan, de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan die allen uitkomen op de rondweg. Deze kruisingen met de Lessinglaan zijn nu vaak al heel onoverzichtelijk en druk met fietsers, bussen, auto's, scooters en voetgangers. De genoemde straten zelf zijn nu juist relatief rustig (en smal), wat betekent dat kinderen op straat kunnen spelen. Bewoners verwachten dat dit niet meer gaat zodra het voorliggende plan van het college is uitgevoerd. Naast de verkeersdrukte zal het ook leiden tot gevaarlijke situaties en opstoppingen (wat ermee te maken heeft dat in sommige straten ook een tweerichtingsverkeer wordt voorgesteld terwijl het daar heel krap is). Ook zijn PvdA en CDA eerder in gesprek gegaan met bewoners en hebben wij te horen gekregen dat bewoners veel zorgen hebben over het toenemende (sluip)verkeer.

10. Hoe wil de gemeente (in de nieuwe situatie) in deze straten de verkeersveiligheid waarborgen?
11. Ten aanzien van de in- en uitrit van het parkeerterrein van het nieuwe complex: is het ook mogelijk om alleen een uitgang te maken aan de kant van de Hendrika van Tussenbroeklaan?
12. Is het college bereid om in overleg met de buurtbewoners nodige maatregelen te treffen om het sluiverkeer vanaf de Spinozabrug tot de Hendrika Tussenbroeklaan tegen te gaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?

In de directe omgeving van het plangebied is het al best wel groen, naar tevredenheid van de buurt.

13. De huidige ontsluitingsweg, de Hendrika van Tussenbroeklaan wordt straks doodlopend. Daar moet het groen en de ruimte voor de voetganger meer ruimte gaan maken voor parkeerplaatsen. Waarom wordt hiervoor gekozen?
14. Deelt het college de mening dat het in stand houden (en versterken) van bestaand groen meer oplevert (voor de buurt en bewoners) dan het aanleggen van dit nieuwe kleine stukje groen?

Er ligt nu een concept-Bouwenvelop ter inzage t/m zaterdag 18 juli a.s.

15. Is het college bereid om op korte termijn langs te gaan in de wijk, samen met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente, om te luisteren naar de bewoners en een toelichting te geven op de keuzes van de gemeente?

Zie op de volgende pagina nog een aantal foto's van het rondje dat we met de bewoners liepen.

Gemeente Utrecht











