

Reactienota

Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

20 februari 2018

Inleiding

Het concept Voorlopig Ontwerp (VO) Busbaan Dichterswijk heeft van 12 december 2017 tot en met 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Tegelijk met het concept VO lag het ontwerp bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk ter inzage. Op 11 januari 2018 zijn de plannen toegelicht tijdens een inloopbijeenkomst die door zo'n 20 mensen is bezocht. Op het concept VO zijn 7 reacties binnengekomen. Naar aanleiding van deze schriftelijke reacties, de reacties tijdens de inloopbijeenkomst en nadere afstemming met stakeholders, is het concept VO op enkele punten aangepast. In deze reactienota zijn de aanpassingen toegelicht én de schriftelijke reacties van antwoord voorzien. Omwille van de leesbaarheid zijn de schriftelijke reacties samengevat.

Aanpassingen

- Het ontwerp bus en rijbaan is aangepast voor rijbaanbreedtes, bochten (rijcurves) en minder 'slingers' (boogstralen). Dit naar aanleiding van de nadere afstemming met de provincie. De aanpassingen zijn gunstig voor de doorstroom en het comfort voor auto en bus en bereikbaarheid voor nood – en hulpdiensten.
- Het alignement van de busbaan ter plaatse van de kruising Kanaalweg / Dr.M.A. Tellegenlaan is verbeterd. Op dit punt is een juiste inpassing binnen de dwangpunten van de brug en gronden van de Jaarbeurs en de Villa Jongerius bepalend. Het kruispunt is aangepast op de juiste rijbaanbreedtes en curves. Consequentie is dat het middeneiland voor de fietsers van 3.5 meter teruggebracht is naar 3.2 meter. De breedte van 3.20 is nog steeds ruim voldoende veilig voor wachtende fietsers.
- De entree vanaf het fietspad naar de shared space voor de Villa is aangepast zodat het voor de fietser duidelijker is dat de fietsroute hier doorloopt. Ook is de entree beter toegankelijk gemaakt voor nood- en hulpdiensten bij calamiteiten.
- Na afstemming met de raakvlakprojecten Defensierrein en Busbaan Transwijk, en na afstemming met de provincie, is besloten dat de bussen komend vanaf de Europlaan niet bij entree van Defensierrein, maar bij de kruising op de Dr. M.A. Tellegenlaan de busbaan op gaan. De bussen rijden dus iets langer mee met het autoverkeer. In het ontwerp van het kruispunt Overste den Oudenlaan / Dr.M.A. Tellegenlaan is de markering hierop aangepast.
- Er is een bebordingsplan en verkeerslichtenplan gemaakt inclusief verbeterde wegmarkering.
- De inpassing van de bomen is exacter bepaald, zodat ze goed kunnen groeien, niet hinderlijk of in het zicht staan en de wortels geen problemen veroorzaken.
- Het kruispuntontwerp Van Zijstweg/ Croeselaan is geactualiseerd zodat die aansluit op het laatste ontwerp Croeselaan.
- Er is een nadere invulling gegeven van het materiaal van de trottoirs zodat de openbare ruimte aansluit bij het stationsgebied (Alluregebied) en er samenhang ontstaat. Dit betekent dat de trottoirs langs Van Zijstweg worden uitgevoerd in gebakken klinkers.
- Door de fietspaden te laten afwateren in de groene bermen en het creëren van waterberging door de aanleg van het infiltratieriool, is per saldo de capaciteit van waterberging van het systeem toegenomen met ca. 165 m³. Hierdoor wordt er minder schoon regenwater in het riool

voor zuivering aangeboden en gaat het verdroging van de bermen tegen. De stad wordt zo meer klimaatbestendig .

- Mede op verzoek van het bewonerscomité Van Zijstweg, is de uitvoegstrook rechtsaf richting Veilinghaven iets ingekort. De opstelruimte is nog steeds voldoende en er ontstaat zo iets meer ruimte voor de groenstrook (gras) bij de Hovenierswoning. Dit draagt bij aan de ambitie van de realisatie van een groene stadslaan met een maximum snelheid van 30 km per uur.

Reacties

Reactie 1

Reactie

Allereerst willen wij (Jaarbeurs) aangeven dat wij de aanleg van de busbaan Dichterswijk van harte ondersteunen en graag meewerken aan dit laatste stukje in het HOV-netwerk te sluiten. [...] Ons Masterplan 2.0 is nog in ontwikkeling. Het doordenken leidt tot nieuwe inzichten onder andere op het gebied van bezoekersbeleving. Uit onze recente onderzoeken is gebleken dat een centrale bezoekerspromenade in noord-zuid richting door het Jaarbeurscomplex een belangrijke meerwaarde aan de nieuwe Jaarbeurs biedt. [...] De hoger gelegen centrale bezoekerspromenade maakt een ander logistiek concept mogelijk. Wij willen onze logistiek zoveel mogelijk binnen het complex gaan afhandelen door op maaiveld niveau onder de bezoekerspromenade een één-richtingsweg met opstelplaats te realiseren. De toegang is gelegen aan de noordzijde van het complex via de Graadt van Roggenweg/Fentener van Vlissingenkade en uitrijden aan de zuidzijde van het complex op de Van Zijstweg. Hierbij wordt steeds rechtsaf geslagen waardoor het overige verkeer in het gehele gebied minimaal wordt gehinderd en de doorstroming soepel blijft verlopen. [...] Het logistieke verkeer vanuit het complex verleent voorrang aan al het overige verkeer, inclusief fietsers, op de Van Zijstweg. [...] Uit het onderzoek en de simulaties blijkt dat het invoegen van onze logistiek geen belemmering vormt voor de doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg en ook niet bij het knooppunt met de Overste den Oudenlaan.

Wij willen u vragen om het VO zo aan te passen dat toevoeging van ons uitgaande logistiek verkeer mogelijk wordt. [...]

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie en uw medewerking in dit project.

Rondom de Busbaan Dichterswijk zijn meerdere toekomstige ontwikkelingen. Het Voorlopig Ontwerp sluit hier op aan, met dien verstande dat nog niet alle ontwikkelingen in hun fasering van 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 Jaarbeursterrein (Masterplan 2.0). Waarbij u aangeeft na te denken over een ander concept voor uw logistiek vervoer. U vraagt ons om op basis van de beschikbaar gestelde simulatie, het VO Busbaan aan te passen.

Het Masterplan Jaarbeurs is nog in ontwikkeling en u verwacht deze in het voorjaar af te ronden. Pas op basis van dit definitieve Masterplan kan de gemeente een beoordeling doen en definitieve afweging maken van de door u gewenste wijziging. Wij kunnen daar niet op vooruit lopen, door dit reeds in het VO op te nemen. Daarnaast maakt dit VO een eventuele toevoeging van het uitgaande logistiek verkeer niet onmogelijk. De fysieke aanpassing betreft een uitrit op het terrein van de Jaarbeurs die aantakt op de Van Zijstweg. Het is aan Jaarbeurs om op dat moment een goed ontwerp uit te werken dat past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO Busbaan Dichterswijk.

Reactie 2

Reactie

Aan de Kanaalweg ligt een locatie van Eneco waarop een hulpwarmtecentrale en een warmteoverdrachtsstation aanwezig zijn. [...] 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 in 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) en 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 VO Busbaan Dichterswijk blijkt dat deze afslag gereconstrueerd wordt. [...] Er wordt geconcludeerd dat de ontsluiting van de hulpwarmtecentrale en het warmeoverdrachtstation 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 VO op zodanige wijze aan te passen dat de locatie van Eneco toegankelijk blijft voor vrachtverkeer (klasse 45) en zwaar verkeer (klasse 60).

Antwoord

In het ontwerp is er bij de Kanaalweg vanaf de Van Tellegenlaan inderdaad geen afslaande beweging voor autoverkeer van/naar het zuiden en van/naar het noorden meer mogelijk. Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en is gunstig voor de doorstroom. Ook is er 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 onwenselijk ingreep, die daarnaast automobilisten uitnodigt tot inrijden. Dit is ook niet nodig. Uw standpunt is dat na de aanleg van de brug in de Kanaalweg de locatie via de zuidzijde niet meer bereikbaar is voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. Dit is niet het geval. De bereikbaarheid van uw installaties vanaf de zuidzijde blijft ook in de nieuwe situatie met brug mogelijk, omdat het publiekrechtelijk kader is dat de brug qua draagvermogen geschikt moet zijn voor al het vrachtverkeer dat gebruikt maakt van het achterliggende gebied en minimaal geschikt is voor nood- en hulpdiensten (verkeerklasse 45). Deze eis is altijd bovenliggend t.o.v. de genoemde verkeersklasse 30. Daarnaast is bij de uitvoering van een betonnen brug met een overspanning van minimaal 3 meter en een breedte van 7,5 meter, is het constructief al mogelijk om zwaar verkeersklasse 60 over de brug te laten rijden als deze minimaal is uitgevoerd als verkeersklasse 30.

Reactie 3

Reactie

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.

Reactie

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 ontwerpprincipes 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.

Antwoord

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 ook 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.

Reactie

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

Antwoord

In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

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.

Reactie

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.

Antwoord

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.

Reactie

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.

Antwoord

*Tijdens de optimalisatie van het VO is het ontwerp van de *shared space* al deels aangepast zodat die de doorgaande verkeersdeelnemers een suggesties 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.*

Reactie

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.

Antwoord

Het gekozen ontwerp van de onderdoorgang 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.

Reactie

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 gevreesde asfaltvlakte wordt nog steeds vermeden (door onderbreking met een haag van 0,8-1 meter hoog die het resterende asfalt ook meer uit het zicht houdt).
- Het wegontwerp krijgt meer het karakter van een stadsstraat. Een brede(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.

Antwoord

In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

In dit ontwerp is gekozen voor een berm met bomen om een aantal redenen. Bomen hebben zowel een snelheidsremmend effect als een openheid naar de omgeving. Om ervoor te zorgen dat de bomen in de bermen goed kunnen groeien, en de wortels omliggende verharding niet omhoog duwen, is een berm van minimaal 3 meter nodig. Tevens is er voldoende ruimte nodig voor alle benodigde objecten zoals verkeerslichten en lichtmasten. 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 afslaannde 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. U geeft als voordeel van 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.

Reactie

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.

Antwoord

In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

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.

Reactie

Neem maatregelen om het vervuilend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken.

Antwoord

In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

Langs de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt nu en in de toekomst voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Er zijn geen dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

Reactie

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.

Antwoord

Dank voor uw suggestie. In het onderliggende bebodingsplan bij dit Voorlopig Ontwerp is deze suggestie 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 verkeersregelinstanties worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

Reactie

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 aankomstnelheid al op de Van Zijstweg zelf.

Antwoord

Wij hebben n.a.v. de reacties de rechtsaffer ingekort. 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 afslaannde 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.

Reactie 4

Reactie

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. [...] 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 [...] de volgende afspraak is opgenomen: "als uitgangspunt voor de herinrichting van de route Van Zijstweg–Tellegenlaan–Anne Frankplein geldt een HOV-haan 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 is in opdracht van Rabobank getoetst. De bevindingen zijn op 16 januari 2017 neergelegd in een zienswijze op het Concept IPvE/FO 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 [...] 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 [...] 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.

Antwoord

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 u 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 2^e rijstrook linksaf op de Van Zijstweg naar de Croeselaan 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 opstoppingen 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 rapportage (versie 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 kan, 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 cyclustijd 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.

Reactie

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 Oudenlaan. 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.

Antwoord

In uw reactie op het IPvE/FO heeft u deze vraag reeds gesteld. Hierop 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 uw reactie gaat u 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 (ochtenspits 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.

Reactie

Door centralisatie en optimaal uitnutten 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.

Antwoord

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

“Omdat de capaciteit van de parkeergarage leidend is, en niet het aantal fte op het hoofdkantoor, zien wij geen noodzaak tot een dergelijke gevoeligheidsanalyse.”

Reactie

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.

Antwoord

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.

Reactie

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.

Antwoord

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. Naar aanleiding van uw opmerking zullen wij kijken welke mogelijkheden er nog meer zijn om te bevorderen dat fietsers naar het fietspad aan de westzijde te begeleiden. Overigens is het binnen 30 km/u straten niet verboden om mee te fietsen op de rijbaan.

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.

Reactie

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.

Antwoord

De verkeersafwikkeling bij dit ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. 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.

Reactie

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.

Antwoord

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.

Reactie

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.

Antwoord

Voor de kruising dr M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016). Dit bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO reeds mogelijk.

Voor deze kruising is eerder al, vanuit busbaan Transwijk, een ontwerp gemaakt. Met het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk is het ontwerp van deze kruising geoptimaliseerd. De compactere vormgeving komt ten goede aan de doorstroom van HOV en autoverkeer. Om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken, is ervoor gekozen om de uitvoering van deze kruising reeds als onderdeel van de realisatie van Busbaan Transwijk uit te laten voeren (2019), op basis van meest het recente ontwerp. Daarmee wordt voorkomen dat de werkzaamheden aan deze kruising tweemaal in korte tijd plaatsvinden c.q hoeft de kruising maar één keer te worden aangepast.

Reactie

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.

Antwoord

Uit uw reactie blijken uiteenlopende ontwikkelingen: vergroten van het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan van circa 5.500 naar circa 6.900 in het afgelopen jaar, borgen van gemaakte afspraken over de bereikbaarheid en terugdringen van mobiliteit en CO2 uitstoot. Deze ontwikkelingen hebben zo hun invloed op de mobiliteit van en rond het hoofdkantoor van Rabobank. 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.

Reactie 5

Reactie

BPD Ontwikkeling BV ontwikkelt een plan voor het naastgelegen gebied, aangeduid als het voormalige defensie terrein, omsloten door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan en de Kanaalweg. De nieuw te ontwikkelen wijk wordt een autoluwe wijk waarbij het bestemmingsplan beperkt op het maaiveld aanwezig zal zijn. Vanaf de entree worden de auto's vrijwel direct richting de parkeergarages ingeleid. [...]

Naast het defensie terrein 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.

Antwoord

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 Defensie terrein. 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 Defensie terrein 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 u 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.

Reactie 6

Reactie

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.

Antwoord

Bedankt voor uw opmerking. Wij delen uw mening dat er met dit ontwerp een goede balans is gevonden tussen de verschillende belangen.

Reactie

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 rijnsnelheid 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 geëvalueerd en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Antwoord

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.

Reactie

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 [...] 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 a 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.

Antwoord

Wij hebben n.a.v. uw reactie de rechtsaffer ingekort. 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 hing namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad.

Ten aanzien van de breedte van de bomenrij maken we 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.

Reactie

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.

Antwoord

Dank voor uw suggestie. In het onderliggende bebordingsplan bij dit Voorlopig Ontwerp is deze suggestie 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 VRI instellingen worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

Reactie 7

Reactie

Het VO is de uitwerking van het IPvE/FO, waarop wij (roeiverenigingen URV Viking, USR Triton en AUSR Orca, red.) onze 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 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.

Antwoord gemeente

Hartelijk dank voor uw complimenten.

Reactie

Wij hebben 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. [...] De onderdoorgang voor fietsers borgt dat de 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.

Antwoord gemeente

In de vraagspecificatie ten behoeve van de aanbestedingsprocedure wordt de aannemer gevraagd om in de uitwerking van het VO in een Definitief Ontwerp (DO) met ontwerpvoorstellen te komen ten bate van zicht op het water en lichtinval.

Reactie

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:

- voor het kunnen uitvoeren van volwaardige roeitrainingen moet te allen tijden ten minste één van de twee bruggaten beschikbaar zijn voor doorvaart [...]. 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). [...]
- veel van de roeitrainingen worden in het donker afgewerkt. Eventuele obstakels moeten daarom goed verlicht zijn. [...]

Antwoord gemeente

Hartelijk dank voor uw inbreng. Wij zullen in nauw overleg met u kijken hoe wij uw wensen zo goed mogelijk kunnen meenemen in de eisen voor de aannemer.