

Burgemeester en Wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24
www.utrecht.nl

Raadscommissie Stad en Ruimte

Behandeld door	E.G.J. de Bruijn	Datum	10 november 2015
Doorkiesnummer	030 – 28 64352	Ons kenmerk	15.510759
E-mail	e.de.bruijn@utrecht.nl	Onderwerp	Projecten in omgeving Cremerstraat en Thomas à Kempisplantsoen
Bijlage(n)	1. IPVE en ontwerp doorfietsroute en parkstrook Cremerstraat 2. Reactienota 3. Bomenbalans spoorzone		

Uw kenmerk	Verzonden
Uw brief van	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

In deze brief informeren we u over de projecten in de omgeving van de Cremerstraat en het Thomas à Kempisplantsoen en wat deze betekenen voor het leefklimaat van de omwonenden, voor het comfort voor de fietsers en voor de gebruiksmogelijkheden voor de openbare ruimte. Op 10 november 2015 hebben we het “Integraal Programma van Eisen en Ontwerp Parkstrook en Doorfietsroute Cremerstraat” vastgesteld. In het tweede deel van deze brief gaan we in op de reacties van bewoners op het ontwerp dat begin dit jaar ter inzage heeft gelegen.

De komende jaren gebeurt er veel in de omgeving van de Cremerstraat en het Thomas à Kempisplantsoen. In 2016 vervangt Eneco twee hoofdtransportleidingen van het Utrechtse warmtenet tussen de Galjoenstraat en het Cremerplein. De start van de werkzaamheden is gepland in januari 2016. ProRail werkt vanaf 2016 tot begin 2018 aan de spoorverbreding tussen de stations Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn. In 2017 gaat ProRail onderzoeken of er een zogenaamde ondergrondse trillingsreducerende constructie (OTC) moet worden gebouwd in de groenstrook langs het oostelijke deel van de Cremerstraat. Tot slot is er ons eigen project “Doorfietsroute Cremerstraat”. We willen in het najaar van 2016 (na de werkzaamheden van Eneco) beginnen met de herinrichting van de Cremerstraat tot fietsstraat.

Spoorverbreding door ProRail

Het grootste project in de omgeving is de spoorverbreding door ProRail. Vanaf 2016 werkt ProRail aan de verdubbeling van het aantal sporen tussen het Amsterdam–Rijnkanaal en station Utrecht Centraal, aan de bouw van een tweede spoorbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal en aan een nieuw spoorviaduct over de Thomas à Kempisweg/Cartesiusweg.

De spoorverbreding maakt het mogelijk om het aantal sprinters op het traject Woerden, Vleuten, Utrecht Terwijde, Leidsche Rijn, Utrecht Centraal te verhogen van vier naar zes keer per uur, waardoor zes keer per uur een trein kan stoppen op station Utrecht Leidsche Rijn (in plaats van 2 keer per uur). Deze hogere frequentie komt voort uit de

Burgemeester en Wethouders

Datum 10 november 2015
Kenmerk 15.510759

wens om de treinverbinding met stadsdeel Leidsche Rijn te verbeteren. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft op 26 mei 2015 het Tracébesluit hiervoor vastgesteld. Voor de bekendmaking en de relevante documenten zie: (<http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/spooruitbreiding-utrecht-centraal/tracebesluit>).

Vernieuwing hoofdtransportleiding door Eneco

Het tweede project in de omgeving is de vernieuwing van twee hoofdtransportleidingen van het Utrechtse warmtenet (de stadsverwarming) door Eneco. In verband met de spoorverbreding is het noodzakelijk dat in het Thomas à Kempisplantsoen een hoofdtransportleiding wordt verlegd. Deze werkzaamheden moeten eerst worden uitgevoerd, voordat de aannemer van ProRail aan het werk kan. Naar aanleiding van suggesties die bewoners op 27 januari 2015 deden tijdens een informatieavond van de gemeente, besloot Eneco om ook de aansluitende hoofdtransportleiding in de parkstrook langs de Cremerstraat in één keer te vernieuwen. De technische levensduur van deze leiding eindigt namelijk over 5 à 10 jaar. Door het werk al in 2016 uit te voeren voorkomt Eneco dat de parkstrook Cremerstraat twee keer op de schop moet.

Voor de beantwoording van SV 124 is met Eneco overlegd over de mogelijkheden van een alternatief tracé voor de hoofdtransportleiding. Buiten het bestaande tracé in de parkstrook is er geen alternatief tracé mogelijk. Wel heeft Eneco in het ontwerp de expansiebochten aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor hoeven minder bomen gerooid te worden. In de vergunningaanvraag van Eneco is hier al rekening mee gehouden.

Mogelijke bouw van een OTC door ProRail

In december 2014 werd bekend dat ProRail in het oostelijke deel van de Cremerstraat een ondergrondse damwand wilde gaan bouwen om de trillinghinder van treinen te reduceren (een zogenaamde Ondergrondse Trillingsreducerende Constructie, afgekort OTC). Deze maatregel was opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit "Doorstroomstation Utrecht", dat op 17 december 2014 werd gepubliceerd. Wij dienden op 27 januari 2015 een zienswijze in op dat Ontwerp Tracébesluit. Daarin vroegen we om terughoudend te zijn met het realiseren van OTC's. We stelden voor om de aanleg uit te stellen en de mogelijkheid te onderzoeken om de OTC's pas na het daadwerkelijk in gebruik nemen van DSSU te bouwen. Op die manier kon het besluit op basis van cijfers over de werkelijk gemeten trillingen worden genomen, in plaats van op basis van modelberekeningen. Dit zou het draagvlak ten goede komen. Ook bewoners van de Cremerstraat dienden een zienswijze in en maakten bezwaar tegen de bouw van een OTC.

In het voorjaar heeft ProRail twee bewonersavonden georganiseerd en extra onderzoek uitgevoerd naar varianten voor de OTC. Naar aanleiding van een bestuurlijk overleg met de gemeente Utrecht en de zienswijzen besloot ProRail om pas in 2017 de Minister van Infrastructuur en Milieu te adviseren over de bouw van voorzieningen die de trillinghinder kunnen reduceren. In 2017 zijn namelijk alle werkzaamheden rondom Utrecht Centraal uitgevoerd en kan de daadwerkelijke trillinghinder worden gemeten. Dit betekent dat het tot 2017 onzeker blijft of er een OTC wordt gebouwd in de groenstrook in het oostelijk deel van de Cremerstraat.

Cremerstraat inrichten als fietsstraat

Het laatste project dat in de omgeving wordt uitgevoerd is een project van de Gemeente Utrecht, namelijk de doorfietsroute Cremerstraat. Vanuit Amendement 35 'Verder met de fiets' is 1 miljoen uitgetrokken voor het starten met de realisatie van doorfietsroutes. In onze brief van 11 februari 2014 schreven we dat we wilden starten met de Cremerstraat. In het Actieplan Utrecht Fietst 2015-2020 wordt deze keuze nader onderbouwd. De doorfietsroute Cremerstraat is een alternatief voor een drukke route, is relatief eenvoudig te realiseren en is te combineren met plannen in de omgeving. De fietsers tussen Leidsche Rijn en centrum moeten nu nog een bocht maken bij de 'Rode Doos' van Vredenburg Leidsche Rijn en komen dan uit op de Gele Brug. Na de bouw van Leidsche Rijn Centrum komt de fietsroute direct langs het spoor te liggen. De Cremerstraat is dan een schakel in een lange, doorgaande fietsroute langs de spoorlijn (zie figuur 1-1 in het bijgevoegde rapport).

Burgemeester en Wethouders

Datum 10 november 2015
Kenmerk 15.510759

Op 13 januari 2015 namen we het besluit om de Cremerstraat in te richten als fietsstraat en gaven we het “Integraal Programma van Eisen (IPVE) en Ontwerp Doorfietsroute en Parkstrook Cremerstraat” vrij voor inspraak. Het ontwerp heeft van 16 januari t/m 25 februari 2015 zowel digitaal als in papieren versie ter inzage gelegen. Op 27 januari werd een informatieavond gehouden, waarop het ontwerp werd toegelicht. Na de inspraakperiode is er een Reactienota opgesteld, waarin de gemeente reageert op vragen en opmerkingen van bewoners en belangengroepen. In een aantal gevallen heeft dat geleid tot een aanpassing van het ontwerp. De Reactienota en het aangepaste ontwerp hebben we definitief vastgesteld, beide documenten sturen wij u ter informatie. De periode tussen consultatie en besluitvorming duurde langer dan gebruikelijk is. Om de vervolgstappen te kunnen bepalen moest er namelijk eerst meer duidelijkheid komen over wat de gevolgen van de projecten van Eneco en ProRail (de mogelijke bouw van OTC) zouden zijn voor het ontwerp en de planning. Die duidelijkheid is pas in de loop van dit jaar gekomen.

In totaal heeft de gemeente zestien reacties ontvangen. Dat waren reacties van individuele bewoners, bewonersgroepen en van een belangenorganisatie. Een groep bewoners twijfelt aan het nut en noodzaak van een fietsstraat, maakt bezwaar tegen het gebruik van rood asfalt en vraagt om af te zien van de aanleg van de fietsstraat. Wij zien echter wel de meerwaarde van rood asfalt en de aanleg van een fietsstraat en komen daarom niet terug op ons eerder genomen besluit om de Cremerstraat op die manier in te richten.

Verder kwamen er reacties op de voorzieningen voor honden, op het voorgestelde profiel van de weg, op de verlichting, op de locaties van fietsenrekken en op de bomen in de parkstrook. In de Reactienota motiveert de gemeente de gemaakte keuzes. Een deel van de reacties zijn gedetailleerd en technisch van aard en worden daarom verwerkt in het Definitief Ontwerp. Dat ontwerp leggen we begin volgend jaar aan de bewoners voor, zodat ze kunnen zien wat er met de opmerkingen is gedaan. Er is dan gelegenheid om te reageren op de uitwerking.

Bomen en groen

In opdracht van ProRail en Eneco heeft Movares een bomenbalans gemaakt. Hierin worden de gevolgen van de projecten spoorverbreding, vernieuwing hoofdtransportleiding en fietsstraat voor de bomen en het groen op een rij gezet. De bomenbalans is als bijlage van deze brief opgenomen. Op de luchtfoto is per deelgebied aangegeven hoeveel laanbomen en vierkante meters bosplantsoen voor de verschillende projecten naar verwachting worden gerooit en hoeveel bomen en bosplantsoen er na de werkzaamheden kunnen worden terug geplant. De compenserende maatregelen zijn terug te vinden in de toelichting van het Tracébesluit (paragraaf 5.9), in het door ons vastgestelde “IPVE en Ontwerp Doorfietsroute en Parkstrook Cremerstraat” en in het Groenherstelplan dat Eneco bij de aanvraag van de kapvergunning heeft ingediend.

De cijfers van de bomenbalans laten zien dat er in de nieuwe situatie minder bomen en bosplantsoen kunnen worden terug geplant. Dat heeft te maken met de beschikbare ruimte, die afneemt als gevolg van de spoorverbreding. Verder kunnen er als gevolg van de huidige eisen geen bomen meer worden geplant op de spoortaluds en op het tracé van de hoofdtransportleiding. We willen daarom een deel van de groencompensatie in de nabij gelegen woonwijk laten plaatsvinden. In de wijk kan extra geïnvesteerd worden in het aanplanten van straatbomen en in het inrichten van (nieuwe) groenvoorzieningen. We nemen hiervoor de maatregelen die voor het Wijkgroenplan West zijn bedacht als basis.

De bomenbalans is een werkdocument en geeft een indicatie van de aantallen. De bomen in het bosplantsoen moeten nog worden gespecificeerd. Voor houtopstand in bosplantsoen met een omtrek van vijftien centimeter is een velvergunning nodig. Verder kan het aantal te rooien bomen uiteindelijk lager uitvallen, wanneer de aannemer er in slaagt om het werkproces zo te organiseren, dat er minder bomen en bosplantsoen hoeven te verdwijnen. ProRail en Eneco hebben in hun opdrachtverlening aan de aannemers opgenomen dat zij zo veel mogelijk boom- en groen besparend moeten werken.

Burgemeester en Wethouders

Datum 10 november 2015
Kenmerk 15.510759

Binnenkort zal de aannemer van ProRail een aanvraag indienen voor het kappen van de resterende bomen die moeten wijken voor de spoorverbreding. De exacte aantallen voor de spoorverbreding worden dan bekend. Er moeten negen bomen worden gerooid voor de aanleg van de fietsstraat. Daarvan zijn zes bomen vergunningplichtig. Twee bomen in het westelijke deel van de Cremerstraat zijn al meegenomen bij de velvergunningsaanvraag van Eneco. De gemeente dient daarom zelf nog een aanvraag in voor het rooien van vier bomen. Binnen het project fietsstraat zal dit verlies gecompenseerd worden. Onder meer door het opheffen van 18 parkeerplaatsen ontstaat ruimte voor het aanplanten van 24 nieuwe bomen.

In het Tracébesluit zijn voor de constructiewerkzaamheden ten behoeve van de nieuwe spoorbrug werkterreinen gereserveerd in het Thomas à Kempisplantsoen en aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze locaties zijn ook te vinden op de luchtfoto van de bomenbalans. Op dit moment wordt samen met de BAM (de aannemer van ProRail) en ProRail gekeken of er geen alternatieve locatie mogelijk is die minder overlast voor de omgeving met zich mee brengt.

Eneco en ProRail hebben aan de gemeente gevraagd om na afloop van de werkzaamheden de parkstrook en het plantsoen te herstellen en de nieuwe bomen aan te planten. De komende periode zullen wij de afspraken met Eneco en ProRail formaliseren. Het planten van nieuwe bomen gebeurt in fasen. Begin 2016 zal de gemeente in opdracht van ProRail twee platanen verplanten van het Thomas à Kempisplantsoen naar een nieuwe locatie in de buurt. Direct na de werkzaamheden van Eneco (najaar 2016 en winter 2017) komen er nieuwe bomen in de parkstrook Cremerstraat en op het Cremersplein. De 24 bomen langs de fietsstraat Cremerstraat zullen naar verwachting ook in 2017 worden geplant. In het Thomas à Kempisplantsoen en het westelijk deel van de parkstrook wordt waarschijnlijk tot begin 2019 door de aannemer van ProRail gewerkt. Pas na het afronden van deze werkzaamheden kunnen hier nieuwe bomen worden geplant.

Planning van de uitvoering

We hebben besloten om het "IPVE en Ontwerp Doorfietsroute en Parkstrook Cremerstraat" in twee aparte producten en trajecten uit te werken, namelijk in een Definitief Ontwerp Parkstrook en een Definitief Ontwerp Fietsstraat. De herinrichting van de park- en groenstrook is afhankelijk van de werkzaamheden van ProRail en Eneco, terwijl de herinrichting van de Cremerstraat daarvan niet afhankelijk is. Bovendien is de aanleg van een fietsstraat een andere opgave dan de herinrichting van een parkstrook. Die opgave vraagt om een andere technische uitwerking, bestek en type aannemer dan een groenproject. Door in de volgende fase voor ieder onderdeel een eigen Definitief Ontwerp (DO) en bestek te maken, wordt het eenvoudiger om de uitvoering te organiseren.

Als gevolg van de onzekerheden over projecten van ProRail en Eneco heeft het planproces voor de doorfietsroute Cremerstraat een half jaar vertraging opgelopen. We vinden het belangrijk dat er weer vaart in het planproces komt. Uw raad heeft namelijk al in november 2013 budget vrij gemaakt om snel te starten met de aanleg van doorfietsroutes. De planning is om voor de zomer van 2016 een DO en bestek voor de fietsstraat te maken. Op die manier kan in het najaar van 2016 worden gestart met de uitvoering. De exacte werkvolgorde en fasering worden in 2016 bepaald. De meest waarschijnlijke denkrichting is om te starten met het oostelijke deel van de Cremerstraat, omdat in het westelijke deel Eneco aan het werk is. Door goede afspraken te maken met ProRail, kan de herinrichting van het westelijke deel van Cremerstraat gelijktijdig met de werkzaamheden aan het spoor worden uitgevoerd.

Ook het ontwerpproces voor de parkstrook gaat verder. Eneco wil voor oktober 2016 de hoofdtransportleiding in de parkstrook vervangen. Daarna zal een deel van de parkstrook hersteld moeten worden, anders is het gebied te lang niet bruikbaar voor wijkbewoners. Dat betekent dat er in het najaar van 2016 ook een DO (inclusief beplantingsplan) voor de parkstrook moet liggen, zodat snel daarna kan worden begonnen met het aanplanten van nieuwe bomen. Het DO voor de parkstrook zal aan bewoners worden voorgelegd, zodat ze kunnen reageren op de uitwerking.

Burgemeester en Wethouders

Datum 10 november 2015
Kenmerk 15.510759

Hinder voor de buurt en voor fietsers beperken

Het is helaas onvermijdelijk dat bewoners van de Cremerstraat en omgeving en fietsers die gebruik van deze route de komende vier jaar hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden. Wij vinden het daarom belangrijk dat de drie partijen gezamenlijk de communicatie richting bewoners organiseren. Verder zullen we Eneco en ProRail blijven aanspreken op hun verantwoordelijkheid om de hinder voor de bewoners en voor het doorgaande auto- en fietsverkeer zoveel mogelijk te beperken. De gemeente zal de aannemer mede op dit soort aspecten selecteren. Bij de aanbesteding van de opdracht voor de fietsstraat kunnen inschrijvers scoren op de criteria 'omgevingsmanagement' en 'beperken van hinder'. Al deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat tijdens de bouw het leven in de buurt gewoon kan doorgaan.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,