

Reactienota concept IPvE/FO Vasco da Gamalaan e.o.



Colofon

Uitgave

vascodagama@utrecht.nl

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/vascodagama

Informatie

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

Inhoudsopgave

- Inhoudsopgave 3
- 1 Inleiding 4
 - 1.1 Context..... 4
 - 1.2 Participatieproces 4
 - 1.3 Leeswijzer 5
- 2 Aanpassingen op het concept en input VO 6
- 3 Reacties op het concept..... 7

1 Inleiding

1.1 Context

Het project Vasco da Gamalaan en omgeving, gaat in hoofdzaak over de herinrichting van de openbare ruimte van Vasco da Gamalaan en een aantal omliggende en aansluitende straten. In grote delen van Kanaleneiland moet riool en wegverharding worden vervangen. Als onderdeel van het rioleringsprogramma zijn middelen gereserveerd om regenwater af te koppelen, apart af te voeren en om zoveel mogelijk verharding om te zetten in groen dat geschikt is voor infiltratie (sponswerking). Ook is de openbare ruimte van dit deel van Kanaleneiland gedateerd en toe aan een opfrisbeurt. De herinrichting wordt aangegrepen om verschillende ambities en doelen te realiseren.

De herinrichting van Vasco da Gamalaan e.o. maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. De visie is in 2022 opgesteld in samenwerking met bewoners, ondernemers, woningcorporaties, instellingen en andere partijen uit de wijk. Er leven in de buurt zorgen over sociale en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan hard rijden, dubbel parkeren, straatintimidatie, zwerfafval, etc. Onder andere met de Omgevingsvisie zijn er doelen vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. Ook zijn er een aantal raakvlakprojecten (o.a. Rondje Stadseiland en Verbetering van de oost-west langzaamverkeersroute) die richting geven aan het ontwerp.

Op basis van o.a. de doelen uit de Omgevingsvisie en andere beleidsdocumenten van de gemeente is het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) opgesteld.

1.2 Participatieproces

Voor de ontwikkeling van het concept IPvE/FO is op verschillende momenten en vormen de buurt betrokken bij het project. Zo is op 7 februari 2023 een eerste informatiebijeenkomst georganiseerd, hier is de buurt geïnformeerd over de start van het project en heeft de buurt - voordat we zijn gestart met het maken van een plan - hun ervaringen t.a.v. de huidige situatie, ideeën en wensen kunnen inbrengen. De reacties van de buurt zijn meegenomen in de uitwerking van het plan. Op 16 mei 2023 is een vervolgbijeenkomst georganiseerd, waarbij de eerste schetsen voor de straten zijn gepresenteerd en om reactie van de buurt is gevraagd. Mede op basis van deze reacties is het plan gevormd. Ook hebben wij op 12 februari 2024 een informatiebijeenkomst georganiseerd waarbij wij het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp hebben gepresenteerd en mensen vragen hebben kunnen stellen. Voor specifieke onderwerpen zijn gesprekken geweest zoals met winkeliers/ondernemers, de eigenaar van het winkelcentrum (Varensa), de fietsersbond en woningcorporatie Bo-Ex.

Naast de bijeenkomsten konden bewoners via het participatieplatform DenkMee meedenken. Bewoners konden bij de start van het project op een kaart van het plangebied een bijdrage plaatsen. In de tweede periode dat DenkMee is opengesteld konden buurtbewoners hun reactie geven op de eerste schetsen van de straten. De opbrengst van de bijeenkomsten en DenkMee zijn verwerkt in het participatieverslag. Deze is als bijlage 4 bij het IPvE opgenomen. Het concept IPvE/FO heeft 6 weken t/m 13 maart 2024 ter inzage gelegen. In deze periode werd de mogelijkheid geboden om op het plan te reageren. 20 bewoners, ondernemers en eigenaren hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens de inspraakperiode op de plannen te reageren. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota.

Ook in de volgende fase, het uitwerken van het voorlopig ontwerp (VO) zal sprake zijn van participatie en mogelijkheid tot het reageren op de plannen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting opgenomen van de punten waarop het IPvE/FO wordt aangepast. Daarnaast staan zaken opgenomen die mee zullen worden genomen in de volgende fase (VO) van het ontwerp. In hoofdstuk 3 van deze reactienota zijn alle reacties van de indieners voorzien van een nummer. In de eerste kolom staan deze nummers. In de tweede kolom staat (de samenvatting van) de ingediende reactie. Deze hebben wij in het geval van privé personen geanonimiseerd. Ook hebben wij persoonlijke informatie uit de reacties verwijderd. In de derde kolom staat de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties.

2 Aanpassingen op het concept en input VO

In dit hoofdstuk hebben wij opgenomen welke aanpassingen wij doen aan het IPvE/FO of welke onderdelen wij verder onderzoeken of ontwerpen in de volgende fase (het Voorlopig Ontwerp).

IPvE:

- afbeeldingen met FO-tekening aangepast
- aanpassing in tekst p39/40 over gedrag in de wijk wat extra ontwerpaandacht vraagt.
- aanpassing in tekst p28 oost-west langzaamverkeersroutes vervangen door hoofdfietsroutes

FO-tekening:

- inpassing openbare ruimte en inritconstructie rondom nieuwbouw Beneluxlaan 901

Wordt onderzocht/ontworpen in VO:

- inpassing van speciale parkeerplaatsen zoals elektrisch laden, gehandicapten parkeerplaatsen en deelauto's
- inpassing van anti-parkeermaatregelen op plekken waar de auto niet mag staan
- inpassing van de bomen in groenvakken bij de parkeervakken naast de Vasco da Gamalaan 161
- inpassing van afvalbakken en ondergrondse containers (en bepalen aantal)
- inpassing van type fietsrekken
- te plaatsen meubilair
- diepte van de haaksparkerplekken (zodat er geen auto achter past)
- ligging van drempels
- toepassen van wel of geen knips of andere maatregelen om doorgaand verkeer buiten de wijk te houden
- inpassing hoofdfietsroutes en materialisering
- onderzoeken bomen tussen parkeervakken Columbuslaan
- onderzoeken breedte profiel Bontekoelaan
- plaatsen van extra bomen in de plantsoenen (waaronder Rooseveltlaan tegenover Hannolaan)

3 Reacties op het concept

Nr.	Reactie indiener	Antwoord
1	Het is echt absoluut niet slim die plannen die jullie hebben gemaakt. Het is nu al elke dag een drama om een parkeerplek te vinden. Mensen staan dubbel geparkeerd waardoor mensen uit frustratie gaan toeteren omdat ze er niet uit kunnen. Ik zou echt geen parkeervakken schrappen voor meer groen. Groen is aan de overkant van de rivier in het park. Daar zouden jullie je gang kunnen gaan met het vormgeven. Nogmaals dit gaat voor ellende zorgen, hopelijk nemen jullie dit bericht heel serieus!	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. Wij denken dat u doelt op de parkeersituatie nabij het winkelcentrum. Het aantal parkeerplekken rondom het winkelcentrum (118 pp) blijft in aantal gelijk, maar de parkeervakken worden anders verdeeld. Zie voor afbeelding IPvE p. 43. Ook worden er in de nabije omgeving van het winkelcentrum nog extra plekken gemaakt op de Vasco da Gamalaan (tussen de Marco Pololaan en Livingstonelaan) en op de Columbuslaan. Hiermee kunnen we zowel aan de ambitie van het vergroenen en het prettiger maken van de hoofdfietsroute voldoen, als aan voldoende parkeren rondom het winkelcentrum.
2	Zojuist de plannen bekeken voor het opnieuw inrichten van Vasco da Gamalaan. De plannen zien er goed uit. Wel heb ik een opmerking: Bij het winkelcentrum verdwijnen parkeerplekken, is er gedacht aan het feit dat de supermarkten en overige winkels veel klantbezoek hebben. Het is dagelijks een strijd om daar te parkeren. Voor mensen die slecht ter been zijn is het niet fijn om niet vlak bij de winkels te kunnen parkeren. Voorbeeld er is maar 1 invalide parkeerplaats voor de supermarkt Dirk van de Broek. Als men zware of veel boodschappen heeft gaat men toch het liefst met de auto, omdat het zwaar tillen lopend niet te doen is. Dat de parkeerplekken verdwijnen is dus heel jammer. Hopelijk wordt hier nog eens goed naar gekeken.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Het aantal parkeerplekken rondom het winkelcentrum (118 pp) blijft in aantal gelijk, maar de parkeervakken worden anders verdeeld. Zie voor afbeelding IPvE p. 43. Ook worden er in de nabije omgeving van het winkelcentrum nog extra plekken gemaakt op de Vasco da Gamalaan (tussen de Marco Pololaan en Livingstonelaan) en op de Columbuslaan. Hiermee kunnen we zowel aan de ambitie van het vergroenen en het prettiger maken van de hoofdfietsroute voldoen, als aan voldoende parkeren rondom het winkelcentrum. In het Voorlopig Ontwerp zal rekening worden gehouden met verschillende type parkeerplaatsen. Wij passen plekken in voor het laden van elektrische auto's, plekken voor deelauto's en gehandicaptenparkeerplaatsen.
3	Omdat wij regelmatig parkeerproblemen ervaren bij onze flat Transwijk IV, hebben wij, volgens ons, een goede suggestie wat wij regelmatig horen van andere bewoners van onze flat! Wij hebben een plein tussen onze flat, Transwijk IV, en de vijver op de Livingstonelaan. Kan dit plein niet vervangen worden door parkeerplaatsen? Dat kunnen ongeveer 10 of 12 parkeerplaatsen zijn! Hopelijk horen wij iets van u zo snel mogelijk.	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. U doet een suggestie voor extra parkeerplekken op een plek buiten het plangebied van project Vasco da Gamalaan e.o.. Hier zullen wij dan ook geen aanpassingen doen. Ook is het niet de ambitie van Gemeente Utrecht om extra parkeerplekken te realiseren, maar om het aantal auto's in de stad te laten afnemen. Door onder andere de invoering van betaald parkeren is de verwachting dat de parkeeroverlast verminderd en dat andere duurzame keuzes in plaats van de auto worden aangemoedigd. Zo ook op de genoemde locatie. In de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd, is rekening gehouden met de omliggende straten.

4	Dat ziet er allemaal mooi uit. Wat mij opvalt dat op uw tekeningen de oude situatie op de hoek Vasco da Gamalaan Beneluxlaan staat aangegeven en niet de nieuwbouw die medio 2025 wordt opgeleverd. Hierdoor zal onder andere de ingang van het parkeerterrein aan de Livingstonelaan worden verplaats naar het verlengde van de Fernandezlaan.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Bedankt voor het signaleren van deze onjuistheid in de FO-tekening. Dit zal worden aangepast in de nieuwe FO-tekening.
5	Als de Vasco da Gamalaan heringericht wordt dan zouden ik en mijn burens van de Vasco da Gamalaan en Fernandezlaan het vreselijk op prijs stellen als de bomen bij de parkeervakken naast de Vasco da Gamalaan 161 zouden worden vervangen. Let wel, het gaat om vervangen, niet verwijderen. Deze bomen worden gekenmerkt door enorme, en echt gevaarlijke stekels. Deze leveren structureel de volgende problemen op: - Snijden door de huid van de benen bij het in- en uitstappen van de auto en leveren daardoor lichamelijk letsel op en financiële schade aan kleding. Zelfs tot behandeling bij de huisarts aan toe ivm ontsteking van de wond! - Snijden door schoenzolen en leveren daardoor lichamelijk letsel op en financiële schade aan schoeisel. - Snijden door fietsbanden en leveren daardoor financiële schade op en overlast. - Snijden door autobanden en leveren daardoor financiële schade op en overlast. Dit verzoek is al vele malen gedaan en de gemeente heeft hier structureel geen gehoor aan gegeven. Dit ondanks herhaaldelijk lichamelijk letsel bij bewoners, om maar niet te spreken over de kosten die wij maken om onze eigendommen te herstellen. Ik denk dat dit een goed moment is voor de gemeente om onze klachten eens serieus te nemen.	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. De bomen zijn Amerikaanse Gleditias en hebben een hoge waarde voor ecologie aangezien het drachtbomen zijn voor bijen. De bomen hebben tevens een toekomstverwachting tot 15 jaar. De bomen kappen en vervangen is daarom nu niet aan de orde. Naar aanleiding van uw reactie hebben we wel ter plekke gekeken en geconstateerd dat het beter zou zijn om de bomen ruimte te geven in groenvakken en daarmee afstand tot o.a. het in- en uitstappen van de auto te creëren. Door het geven van meer ruimte aan de bomen is ook sprake van minder wortelopdruk. Dit zal in het VO worden meegenomen.
6	Gisteren het plan voor de Vasco da Gamalaan en omgeving bekeken. Ik vind t een vooruitgang. De smallere straten met aan een kant parkeren, andere kant groen en de klinkerbestrating. Ik heb wel een opmerking.... Als aan een kant van straten groen komt en er staat geen klein, laag hekje voor dan kun je er op wachten dat al het groen platgereden wordt. Zie overige straten in de wijk, men parkeert echt overal op en tussen. En dat zou toch ontzettend zonde zijn. Groen kapotgereden, uitstraling meteen weer armoedig. Op de Rooseveltlaan komt op de plek waar nu veel parkeervakken zijn een groene strook. Aan de kant van de huizen komen parkeervakken. Ik zou dat omdraaien. Dus de groene strook langs het trottoir?	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn bijvoorbeeld in de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal . Deze worden in het VO verder uitgewerkt en ingetekend. Er is bewust gekozen om ook een groenstrook aan de woningzijde van de Rooseveltlaan toe te voegen. De weg is hier zelfs voor verschoven, zodat het parkeren niet tussen de bomen, maar naast de bomen in een nieuwe groenstrook plaatsvindt. De parkzijde wordt ter plaatse van het profiel waar geen parkeren is ook vergroend. Zie pagina 61-63 in het IPvE.

7	Wat mooi om te zien dat er al zoveel werk zit in dit eerste ontwerp te komen. Daarnaast heel fijn dat er aan veel op- en aanmerkingen van de eerste bijeenkomst(en) gehoor is gegeven. Het ziet er nu al super uit! Ik had een paar kleine opmerkingen en vragen: 1) Ik kan me herinneren dat er tijdens de laatste informatiebijeenkomst ook werd gezegd dat er nog onderzocht zou worden of het mogelijk is dat enkele wegen/straten niet geasfalteerd worden maar dat er straatstenen zouden komen. Bijvoorbeeld de Columbuslaan. Ik zie hier volgens mij niks over in het plan terugkomen. Is daar al meer duidelijkheid over? Ik zou denken dat dat zou moeten kunnen, zeker aangezien het een 30km-gebied wordt. 3) Super om te zien dat er zoveel meer groen wordt aangelegd! Nu vraag ik me ook hierover af of er is nagedacht over het onderhoud hiervan? Het weinige groen dat nu hier te vinden is en de bermen langs de wegen, liggen nu altijd bezaaid met afval. Het zou heel fijn zijn als er structureel en regelmatig plantsoenendienst ingezet wordt in de wijk. Wij zien dit heel veel in andere wijken gebeuren, maar nooit hier. Het zou echt zonde zijn als al het mooie groen er binnen no-time alweer verwaarloosd bij ligt. 4) Ik zie staan dat er nog nagedacht wordt over het plaatsen van zitplekken rondom het winkelcentrum. Met het oog op rondhangende jongeren uit de buurt en de school aan de Bontekoelaan, zie ik het niet graag gebeuren dat dergelijke zitplekken een soort magneet worden voor jongeren om rond te hangen en overlast te veroorzaken. 5) Als laatste punt: is er nagedacht over het feit dat er nu in omliggende straten een tekort is aan parkeerplekken? Wij wonen in de Torreslaan en elke avond is het zoeken naar een plekje en staan er veel auto's geparkeerd op de stoep en in de berm. Dit maakt ook de doorgang erg smal (zeker bij het speeltuintje aan het einde van onze straat). Ik weet niet of het klopt, maar ik krijg de indruk dat er meer parkeerplekken worden weggehaald in het huidige plan dan dat er nieuwe/extra parkeerplekken worden gerealiseerd. Nogmaals, het plan ziet er nu al super uit. Hopelijk hebben jullie nog iets aan mijn opmerkingen.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. 1) Het uitwerken van het type toe te passen materiaal doen wij in de volgende fase (het VO). Onze ambitie is om zoveel mogelijk klinkers toe te passen, met uitzondering van hoofdfietsroutes die naar aanleiding van zojuist vastgesteld nieuw beleid (het Afwegingskader verhardingen hoofdfietsroutes) in ieder geval voor het deel waar de fietser gebruik van maakt in asfalt uitgevoerd moeten worden (fietsstroken of een fietsstraat). 2) <i>Geen opmerking met nr. 2 aanwezig.</i> 3) Uw zorgen worden meegenomen, en goed dat u dit benoemt. Hoe wij als gemeente het beheer regelen heeft onze aandacht in de volgende fase van het uitwerken van het plan: het VO. 4) Het signaal en de zorgen over zitplekken rondom het winkelcentrum zijn duidelijk. De gemeente heeft echter ook de ambitie om op plekken als een winkelcentrum Vasco da Gama om zitgelegenheid te maken en ontmoeting te stimuleren. In het VO wordt gezocht naar een manier om zitgelegenheid te maken waarbij het mogelijk moet zijn deze weer weg te halen bij overlast. 5) In de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd is rekening gehouden met de omliggende straten. Het gebied wat u noemt heeft geen invloed op (extra) te realiseren parkeerplekken binnen het plangebied. De Columbuslaan krijgt wel formele plekken met de herinrichting. In het plan is gekeken naar hoeveel auto's er op dit moment geparkeerd staan op de straten en in het volledige gebied. Hier hebben we het gemiddeld drukste moment per gebied (de zaterdag voor het gebied rondom het winkelcentrum en de werkdagnacht voor het woongebied) als maatgevend genomen wat betekent dat we aan de ruime kant zitten. Dit aantal parkeerplaatsen brengen wij minimaal terug in het plangebied.
8	Afgelopen week ontving ik een brief over de herinrichting van de Vasco da Gamalaan. Na de plannen online ingezien te hebben, ben ik enthousiast over de hoeveelheid 'groen' die wordt toegevoegd. Ook het	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. In de FO-tekening zijn zoekgebieden voor ondergrondse containers opgenomen door middel van een kruis. Het huidige aantal containers wordt minimaal

	versmallen van de wegen en het toevoegen van parkeerplaatsen lijken mij fijne verbeteringen. Ik heb een vraag over de vuilnis voorzieningen. Ik zie op de plannen geen toegevoegde ondergrondse containers, en deze zijn zeer noodzakelijk. In het gebied Columbuslaan/Vasco da Gamalaan zijn (bij mijn weten) 4 ondergrondse containers, die meerdere flatgebouwen moeten voorzien. Dit is zeer weinig, en daarom zijn de containers vaak vol, wat leidt tot zwerfafval. De richtlijn van de gemeente Utrecht is dat men de vuilniszak meeneemt naar de ondergrondse container, en als deze vol is, de vuilniszak weer mee naar huis neemt (!). In de praktijk neemt niemand de vuilniszak weer mee naar huis, zeker niet als diegene in een flat zonder lift woont (volle vuilniszak 6 trappen op?), en ik vind het niet eerlijk om dit van mensen te verwachten. Voor de twee grote flats aan de Columbuslaan zijn 2 ondergrondse containers: 1 aan het begin van het blok en 1 aan het einde. Verder zijn er 2 ondergrondse containers bij het winkelcentrum Vasco da Gama. Deze vier containers moeten het huisafval van 96 huishoudens verwerken, en dan zijn de flats op het winkelcentrum Vasco da Gama niet eens meegerekend. Ik hoor graag of er plannen zijn voor de plaatsing van meer ondergrondse containers.	teruggebracht met de herinrichting. In het VO vindt nog verdere afstemming plaats met de afdeling Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht (verantwoordelijk voor inzameling van afval en plaatsing van containers) over de locatie en het eventueel bijplaatsen van extra containers.
9	Ik kreeg het plan waarin het gebied rondom de Vasco da gama laan wordt veranderd thuisgestuurd. Ik vind het heel een goed idee, want ik vind het leuk om wat meer groen in deze week tijd te zien! Echter zie ik in onze wijk vaak heel veel afval op de grond liggen. Ik zou het zonde vinden als dat ook in het groene gedeelte gebeurt, omdat het in gebieden rondom winkelcentra natuurlijk wat meer gebeurt. Ik vroeg me daarom af of er ook genoeg afvalbakken aan het plan zijn toegevoegd aan het plan of hierbij het idee om dat te doen :) zo kan het afvalprobleem misschien voorkomen worden.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. In de FO-tekening zijn zoekgebieden voor ondergrondse afvalcontainers opgenomen door middel van een kruis. Het huidige aantal containers en afvalbakken wordt minimaal teruggebracht met de herinrichting. In het VO vindt nog verdere afstemming plaats met de afdeling Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht (verantwoordelijk voor inzameling van afval en plaatsing van containers en afvalbakken) over de exacte locaties en het eventueel bijplaatsen van extra containers en afvalbakken.
10	Ik heb de plannen bekeken en ik ben enthousiast. Het enige wat ik nog wil inbrengen is om het kruispunt van Vasco da Gamalaan en de Livingstonelaan te veranderen in een rotonde of een andere verkeersveilige oplossing. Mijn reden hiervoor is de verkeersveiligheid. Automobilisten die groen hebben vanaf de Beneluxlaan herkennen dit kruispunt niet altijd als gelijkwaardig. Daarnaast komen fietsers van alle kanten op dit kruispunt, met oa een fietspad die omgaat in de weg, wat tot chaotische situaties kan leiden.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid op het kruispunt Livingstonelaan en de Vasco da Gamalaan. De huidige rotonde bij het kruispunt Vasco da Gamalaan/Marco Pololaan zorgt nu voor een goede snelheidsremming, maar past niet in een 30-km per uur inrichting. De rotonde stamt nog af van de voormalige 50-km per uur inrichting. In een 30 kilometer per uur zone is het uitgangspunt dat kruispunten gelijkwaardig zijn. Hier

	Ik ben bewust dat de ruimte voor een rotonde mogelijk beperkt is. Maar als toch alles aangepakt gaat worden, neem dit kruispunt dan ook mee. Ik heb meerdere situaties gezien waarbij het net goed gaat. (Voornamelijk auto's die vanaf de stoplichten Beneluxlaan geen voortgang verlenen. Vanaf de andere wegen gaat het in mijn beleving goed).	geldt dus het principe 'rechts heeft voorrang'. Een rotonde zou niet aansluiten op dit principe. In de huidige situatie zijn dan ook nauwelijks snelheidsremmers in de nabije omgeving aanwezig. Dit in verband met de voormalige functie als busroute. In de nieuwe situatie worden wel drempels toegevoegd, waardoor bestuurders het kruispunt met een veel lagere snelheid zullen naderen. Deze snelheidsremmers worden in het gehele plangebied toegevoegd, behalve op de Columbuslaan vanwege de aanwezigheid van de bus. Het voordeel van drempels in de omgeving van het kruispunt in plaats van een kruispuntplateau, is dat drempels veel meer remmen. Ook zorgt een overzichtelijkere kruispuntinrichting, zoals wij deze voorstellen in het plan, voor een duidelijkere situatie waarbij bestuurders begrijpen dat rechts voorrang heeft. Met een gelijkwaardig kruispunt wordt daarnaast ook meer tegemoetgekomen aan het comfort en de veiligheid van de fietser. Dit is van belang omdat de Vasco da Gamalaan onderdeel is van het hoofdfietsroutenetwerk door de stad.
11	Ik lees dat bij het winkelcentrum zitplekken komen; ik adviseer dat niet te doen; dat worden zogenoemde hangplekken waarbij ik alleen maar overlast voorzie voor het winkelend publiek en omwonenden. Daarnaast meer fietsenrekken en deze wat verder uit elkaar te zetten. De fietsen staan nu zo dicht tegen elkaar dat mensen er vrijwel niet tussen kunnen komen om fiets op/van slot te zetten/halen. En vooral: meer handhaving op snelheid, parkeren dubbel en op hoeken en stoepen! Hopelijk met de nieuwe inrichting wordt hard rijden of met 80 of harder zelfs inhalen! niet meer mogelijk maar sowieso: meer handhaving op verkeersveiligheid (kinderen met 2 op een elektrische step op de openbare weg, donker gekleed en zonder verlichting!) in de hele wijk.	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. Het signaal en de zorgen over zitplekken rondom het winkelcentrum zijn duidelijk. De gemeente heeft echter ook de ambitie om op plekken als een winkelcentrum Vasco da Gama zitgelegenheid te maken en ontmoeting te stimuleren. In het VO wordt gezocht naar een manier om zitgelegenheid te maken waarbij het mogelijk moet zijn deze weer weg te halen bij overlast. Het type fietsenrekken worden in het VO bepaald. Uw zorg over voldoende afstand wordt meegenomen. In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen in bijvoorbeeld de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn. Dit wordt in het VO verder uitgewerkt en ingetekend.
12	Ik kon helaas niet aanwezig zijn bij de informatieavond met betrekking tot de plannen voor de Vasco da Gamalaan e.o. Vandaar onderstaande reactie by mail. Op zich zijn de plannen consistent, zeker waar het gaat om de mantra "groen voor blik (auto's)". Maar ook in dit plan is een randvoorwaarde dat de automobilist 'luistert en handelt' naar de intenties van gemeente. Helaas heeft gemeente daarbij een niet al te best trackrecord. Met als laatste loot aan de stam de 'stadsboulevard Marnixlaan' wat in weerwil van de gemeentelijke reactie ('we moeten er nog aan wennen') gewoon	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. Wij begrijpen uw zorgen over de vervoers- en woondruk in Kanaleneiland. De verkeer aantrekkende werking van de ontwikkeling Beneluxlaan 901-909 is nader onderzocht als onderdeel van de MER-beoordeling ten aanzien van dit plan. Ondanks dat de parkeerbehoefte op het eigen terrein wordt opgelost en er voldoende alternatieven voor andere vormen van (duurzame) mobiliteit worden aangeboden danwel aanwezig zijn zal er wel sprake zijn van een toename van autoverkeer. De ontwikkeling is gunstig gesitueerd voor wat betreft de aansluiting

een fiasco is en zeer waarschijnlijk blijft. Met als gevolg noodzakelijke reparaties, zoals nu ook -in kleiner verband- bij 't Goylaan geboden is. Iets dergelijks is zich nu al aan het voltrekken in de omgeving van de Vasco da Gamalaan. Door nieuwbouw (Benelux 901 en studentenflats aan de Azië/Australiëlaan) zal er zeker meer druk op ruimte ontstaan. Dat daarbij auto's een rol zullen spelen is een logisch gevolg. Het worden er in ieder geval niet minder. Nu heeft gemeente recent bedacht dat er vanuit de Beneluxlaan naar het Europaplein een aparte busbaan - meer ruimte voor groene mobiliteit- moet komen. Heel 'groen' gedacht maar labberdepoepie uitgewerkt. Het effect is namelijk in de spitsuren een ellenlange file die reikt tot het 5 Meiplein en zelfs 24 oktoberplein. En nog erger: de bussen waarvoor de middenbaan bedoeld is kunnen er niet meer door. Om over hulpdiensten maar te zwijgen. Horen wij de "herkenningmelodie Marnixlaan"? Het lijkt wel of de Utrechtse gemeentestadsplanners lijden aan tunnelvisie: de groene aanpak van een straat/ buurt wordt kennelijk te veel los gezien van de daaropvolgende impact -w.o. een voortdurende verkeerswalm- voor de omgeving van die buurt. Overigens ook hiervoor een precedent uit een ver verleden, waarvan gemeente kennelijk onvoldoende leert: aanloop naar Tolsteegsingel/Ledigerf vanuit de Venuslaan groen maken door verkeerslichten autoverkeer extra lang op rood te laten; dat werkte averechts. Iets dergelijks gaat zeker en vast ook spelen met de plannen voor de Vasco da Gamalaan. Immers: kwestie van tijd dat de automobilisten de volgende escape voor de files gaan ontdekken. In plaats van de hele Beneluxlaan volgen slaan we af bij de Van Heuven Goedhartlaan, dan naar Rooseveltlaan tot aan Ikea, linksaf de Aziëlaan, rechtsaf de Columbuslaan en via de Woonboulevard naar A2/A12/Nieuwegein etc. Zelfde kan o.a. bij de afslag Churchilllaan én (daar komt ie) bij de Vasco da Gamalaan. Die inmiddels al extra drukte krijgt in verband met de nieuwbouw Benelux 901 en studentenflats aan de Australiëlaan. Nu kun je elke afslag van de Beneluxlaan gaan bemoeilijken, maar dat verplaatst het probleem alleen maar en maakt de bereikbaarheid moeilijk voor de bewoners in het zuidwestelijk deel van Kanaleneiland. Verstandiger is wellicht om de doorgang via de Beneluxlaan weer meer open te maken en bijv. de bus meer de Rooseveltlaan laten benutten. Graag verneem ik van u hoe de gemeente met de geschetste toename van vervoers- en woondruk in zuidwestelijk Kanaleneiland denkt om te gaan.	op de hoofdinfrastructuur (de Beneluxlaan). De ontwikkeling leidt zo blijkt uit onderzoek dan ook niet tot knelpunten in het netwerk. Er zal inderdaad een toename van de verkeersdruk te verwachten zijn door de nieuwe ontwikkeling aan de Livingstonelaan (studenten appartementengebouw). Deze toename zal vooral ontstaan tijdens de avondspits en de werkdagavond. Het blijkt dat deze toename nog wel voldoende opgevangen kan worden. We zien dus geen directe problemen door deze ontwikkeling in het netwerk. Wel zal het netwerk verder belast gaan worden. Het kruispunt Australiëlaan - Europalaan is voor deze ontwikkeling beoordeeld als meest relevante kruispunt voor de ontsluiting. De aanwezigheid van een fijnmazig fietsnetwerk en goede OV-voorzieningen binnen acceptabele loopafstanden dragen bij aan het nemen van andere mobiliteitskeuzes wat tot een gunstig effect kan leiden wat betreft de verkeer aantrekkende werking van de ontwikkeling. In het VO zullen wij de conclusies van het verkeersonderzoek over de knips verder verwerken. Zie pagina 24 en 25 van het IPvE. Het blijft van belang dat het openbaar vervoer een goede doorstroming geniet in de stad. Op de Beneluxlaan zal daardoor inderdaad sprake zijn van een busstrook als onderdeel van het project herinrichting Socrateslaan. Hierdoor kan het overige verkeer gedoseerd worden zonder dat het openbaar vervoer daar last van ondervindt. De voorkeursroute voor het overige verkeer de stad uit gaat via Europalaan Zuid en dan de A12 en dus niet via 't Goylaan en de Waterlinieweg. Voor de doorstroming op de Beneluxlaan tussen het 24 Oktoberplein en het Europaplein zien we geen noemenswaardige vertraging. De reistijd ligt binnen de normen en ook de spitsperioden laten daarin geen hoge uitschieters zien voor wat betreft de reistijd. Ook bij navraag bij de OV-aanbieder blijkt dat het openbaar vervoer geen vertraging ervaart op dit gedeelte. De tijden zijn hier zelfs iets verbeterd. De situatie op de Marnixlaan heeft sinds begin dit jaar, vanwege de maatregelen voortkomend uit het dynamisch verkeersmodel oftewel minder groen, juist veel verbeterd . Langer groen geven op de Venuslaan draagt niet positief bij aan het verder beperken van het sluipverkeer richting 't Ledig Erf. Met minder groen wordt wel gekozen voor minder wachttijd voor kruisende fietsers, voetgangers en bussen. Ook met minder groen op de Venuslaan rijdt er nog altijd te veel sluipverkeer. Op den duur vraagt dit dan ook om meer rigoureuze maatregelen zoals opgenomen in de plannen voor de Zuidpoort.
---	--

13	Middels dit schrijven wil ik mijn ernstige zorgen uiten betreffende de toekomstplannen voor de Vasco da Gamalaan, hierbij gefocussed op het stuk laan voor de winkels. Ik maak mij ernstige zorgen over de verkeersveiligheid. In de plannen staat o.a.: De parkeervakken voor het winkelcentrum worden extra lang voor beter zicht en veiligheid bij het in- en uitrijden. Ik voorzie echter dat automobilisten zich vrij zullen voelen de beschikbare ruimte te misbruiken om hun auto dwars voor de reeds geparkeerde auto's te plaatsen, waardoor conflicten en verkeersinfarcten zullen ontstaan. Daarbij worden aan de singelkant van de Vasco da Gamalaan parkeerplaatsen weggehaald t.b.v. een groenstrook en de rijbaan wordt smaller. De groenstrook zal zich uitstekend lenen voor foutparkeren met nog meer wegversmalling en verloederen van het groen tot gevolg. Hier tussendoor worden ook fietsers geacht zich in 2 richtingen te begeven en hopelijk te overleven. Dit is in de huidige situatie al lastig, dat wordt met de geplande wegversmalling alleen maar moeilijker. Daarom wil ik benadrukken dat de plannen zoals die nu op tafel liggen een bijzonder slecht effect zullen hebben op de verkeersveiligheid van de Vasco da Gamalaan. Mijn suggestie en oplossing voor het verkeersprobleem is om de Vasco da Gamalaan ter hoogte van de winkels autovrij te maken, met een beweegbaar obstakel dat alleen voor laden en lossen omlaag kan. Hiermee wordt de drempel tussen de Vasco da Gamalaan en het plantsoen ook verlaagd en is er nog meer ruimte voor groen. Om het chronische tekort aan parkeerplaatsen in de wijk te verkleinen kan onder het plantsoen en/of onder het te bouwen gezondheidscentrum ook een parkeergarage gebouwd worden, dat toegankelijk is via de Marco Pololaan.	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. In het VO zal de parkeerstrip voor het winkelcentrum verder worden ontworpen/ingepast. Er is nu 2 meter extra ruimte ingetekend voor het veilig uitrijden van autoverkeer o.a. in verband met de aanwezigheid van een hoofdfietsroute, dit is ook de maat van een langs parkeervak. Wij begrijpen uw zorgen en zullen bij de uitwerking meenemen of dit wellicht wat smaller kan zodat het niet wordt gezien als extra ruimte om een auto te parkeren. In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen in bijvoorbeeld de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn. Dit wordt in het VO verder uitgewerkt en ingetekend. Dank voor de suggestie voor het deel voor het winkelcentrum. Dit deel autovrij maken zorgt voor een (zeer) hoge toename van verkeer op andere straten binnen Kanaleneiland-Zuid wat ook niet gewenst is. Bedankt voor uw suggestie voor het maken van extra parkeerplekken. Wij gaan in dit project geen ondergrondse parkeergarages bouwen. In het plan is gekeken naar hoeveel auto's er op dit moment geparkeerd staan op de straten en in het volledige gebied. Hier hebben we het gemiddeld drukste moment per gebied (de zaterdag voor het gebied rondom het winkelcentrum en de werkdagnacht voor het woongebied) als maatgevend genomen wat betekent dat we aan de ruime kant zitten. Dit aantal parkeerplaatsen brengen wij minimaal terug in het plangebied. Er ligt nadrukkelijk niet de ambitie om parkeerplaatsen te verminderen.
14	We live in the area concerned by the work that will happen in Vasco Da Gamalaan and we would like to give our reaction to the plans. First of all it is very nice to see more greenery and congratulations on making this happen. Could you please plant trees not too high between Colombuslaan and Aziëlaan, so that our garden still gets some sun? Also it would be great if you could also prune the existing trees while you are gardening in this area. That would also make it safer during storms.	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. Bedankt voor het delen van uw ervaring m.b.t. de Aziëlaan. Wij zullen uw ervaringen delen met collega's binnen de gemeente. Daarnaast willen wij u vooral oproepen om meldingen over bijvoorbeeld de bomen bij ons te doen via https://meldingen.utrecht.nl/. Deze kunnen dan door de gemeente worden behandeld en hopelijk opgelost.

	We would like to have more crossing pathways for pedestrians, especially on the Azielaan and Colombuslaan, as they are busy ways and always hard to cross. We would also like to have an easier access by bike to the street, Cabotolaan. it is now dangerous to enter and leave this street on a bike. Thank you very much in advance,	Wij maken van de Columbuslaan een 30 kilometer per uur straat. Bij een dergelijke type straat zorgen wij ervoor dat het een verblijfsfunctie krijgt. Hierbij hoort dat men vrij moet kunnen oversteken waar men wil. Wij maken hiervoor geen speciale oversteekplekken. Wat betreft de Cabotolaan is het niet wenselijk om deze gemakkelijk toegankelijk te maken per fiets. De aansluiting met de Columbuslaan betreft namelijk een voetpad waar officieel niet gefietst mag worden.
15	Omdat wij op 12 februari jl. niet bij de bewonersbijeenkomst konden zijn, stuur ik u hierbij onze reactie op het plan voor de Vasco da Gamalaan en omgeving. Wij wonen op de Livingstonelaan 818, vlak bij de Vasco da Gamalaan. Om te beginnen merken wij graag op dat wij het plan in zijn geheel erg mooi en goed vinden. Het is sowieso fijn dat de openbare ruimte in de omgeving wordt vernieuwd, want het is nu sterk verouderd. Daarnaast is het fijn dat extra groen wordt aangebracht en dat de snelheid overal wordt teruggebracht tot 30 kilometer per uur. Wij zien de nadere plannen voor het aanbrengen van een verkeersknip graag tegemoet. Hierbij willen wij wel opmerken dat in Kanaleneiland een hoop mensen voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto, omdat mensen veelal werken op plekken die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Er werken weinig mensen in kantoren naast treinstations. Daarom blijft bereikbaarheid van de wijk, ook met de auto, van belang. De wijk is goed aangesloten op de A12 en de A2, dus autoverkeer uit de wijk kan ook snel de stad uit zijn en veroorzaakt weinig overlast voor de rest van de stad. Wij zouden u graag een drietal specifieke dingen meegeven: 1. Wij begrijpen dat de rotonde op de Vasco da Gamalaan wordt weggehaald, maar dit is wel een snelheidsbreker: iedereen moet sterk afremmen voor de rotonde. Asociaal rijgedrag is een groot probleem in de wijk, dus alle vormen van snelheidsbrekers zijn gewenst. Wij hopen dan ook dat rondom het nieuwe kruispunt wel snelheidsbeperkende maatregelen worden ingevoegd, bijvoorbeeld door het hele kruispunt verhoogd als één grote drempel aan te leggen, of aan elke kant van de vier straten die ernaar toe gaan een drempel. Dit om te voorkomen dat dit stukje van de Vasco da Gamalaan (zeker 's avonds) alsnog als een racebaan wordt gebruikt.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. 1. Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid op het kruispunt Marco Pololaan en de Vasco da Gamalaan. De huidige rotonde bij het kruispunt Vasco da Gamalaan/Marco Pololaan zorgt nu voor een goede snelheidsremming, maar past niet in een 30-km per uur inrichting. De rotonde stamt nog af van de voormalige 50-km per uur inrichting. In een 30 kilometer per uur zone is het uitgangspunt dat kruispunten gelijkwaardig zijn. Hier geldt dus het principe 'rechts heeft voorrang'. Een rotonde zou niet aansluiten op dit principe. In de huidige situatie zijn dan ook nauwelijks snelheidsremmers in de nabije omgeving aanwezig. Dit in verband met de voormalige functie als busroute. In de nieuwe situatie worden wel drempels toegevoegd, waardoor bestuurders het kruispunt met een veel lagere snelheid zullen naderen. Deze snelheidsremmers worden in het gehele plangebied toegevoegd, behalve op de Columbuslaan vanwege de aanwezigheid van de bus. Het voordeel van drempels in de omgeving van het kruispunt in plaats van een kruispuntplateau, is dat drempels veel meer remmen. Ook zorgt een overzichtelijkere kruispuntinrichting, zoals wij deze voorstellen in het plan, voor een duidelijkere situatie waarbij bestuurders begrijpen dat rechts voorrang heeft. Het voordeel van drempels in de omgeving van het kruispunt in plaats van een kruispuntplateau, is dat drempels veel de snelheid remmen. Dit komt omdat een auto meer 'kantelt' waardoor een drempel veel hoger aan voelt dan een plateau. 2. Op de Columbuslaan is het lastig om snelheidsremmers toe te passen. Dit komt doordat buslijn 7 frequent door deze straat rijdt. Op wegen waar bussen rijden kunnen geen 'normale' drempels worden toegepast zoals dat op andere straten gebeurt. Wel kunnen er in mindere mate busvriendelijke drempels worden toegevoegd. Deze hebben alleen een minder sterk remmend effect op autoverkeer. De exacte locaties en aantallen drempels worden ingetekend in het VO (voorlopig ontwerp). Op de Columbuslaan zetten we in het ontwerp daarom ook nog andere middelen in, zoals een wegverschuiving, waarmee de lange lijn en daarmee het zicht wordt doorbroken wat moet zorgen voor

	2. De snelheid op de Columbuslaan gaat terug naar 30 kilometer per uur, dat is nu 50. Om ervoor te zorgen dat mensen zich aan de snelheid houden, zijn volgens ons veel drempels nodig. Ons valt op dat op de Columbuslaan in het huidige ontwerp weinig drempels zijn aangebracht. Wij zouden ervoor pleiten om tussen elke kruising een verkeersdrempel aan te leggen, bijvoorbeeld ook op het stuk weg tussen de kruising Columbuslaan/Bontekoelaan en de kruising Columbuslaan/Vasco da Gamalaan. Op de Rooseveltlaan liggen nu erg veel drempels, en dat zorgt ervoor dat dat een van de weinige wegen in de wijk is waar niet te hard wordt gereden. 3. In de wijk is veel parkeeroverlast, van auto's die op de stoep of in het groen worden geparkeerd. Omdat dit een dichtbevolkte wijk is met veel autobezit vinden wij het goed als het huidige aantal parkeerplaatsen in stand blijft. Wel zouden wij ervoor pleiten om door middel van obstakels zoals boomstammen of plantenpakken stukken groen en grote stukken stoep enigszins af te sluiten, zodat het ingewikkelder wordt om hier illegaal te parkeren. Zoals wij in het begin van deze mail al schreven, zijn wij zeer verheugd met de plannen voor de omgeving. Wij zijn er erg enthousiast over en hopen dat de plannen snel kunnen worden uitgevoerd. Tot slot willen wij u veel succes bij de uitvoering van het project toewensen!	snelheidsremming. 3. In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen in bijvoorbeeld de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn. Dit wordt in het VO verder uitgewerkt en ingetekend.
16	Mooi dat de gemeente een plan heeft laten maken om beter om te gaan met het regenwater, de wijk te vergroenen en het verkeer voor fietsers en voetgangers veiliger te maken in mijn buurt. De toekomstimpresies beloven veel goeds. Ik ben meer dan 40 jaar geleden aan de Rooseveltlaan komen wonen, omdat dit een mooie groene wijk was met vrij uitzicht op het Amsterdam-Rijnkanaal. Er is sindsdien veel veranderd. Sommige oorzaken van die veranderingen bedreigen mijns inziens ook het resultaat van deze ambitieuze plannen. Ik hoop dat die meegenomen worden bij de uitvoering of opgelost. 1) De houding t.o.v. de openbare ruimte en het openbare groen veranderde. Het werd een plek om spullen, afval, etensresten neer te gooien. Ook wordt de ruimte voor fietsers en voetgangers door auto's meer en meer ingenomen, rijdend, al dan niet dubbel geparkeerd, als dit niet onmogelijk wordt gemaakt met stevige afzettingen.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. 1. In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen in bijvoorbeeld de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn. Dit wordt in het VO verder uitgewerkt en ingetekend. 2. We begrijpen de zorg voor het beheer. In het VO wordt een beheerparagraaf/beheerplan opgesteld. Hierin wordt gezocht naar een balans tussen (bio)diversiteit en de budgetten die wij hebben voor het beheer. 3. In het plangebied worden vooral langspaarkeerplekken gemaakt. Wel blijft het parkeren voor de flat 713-769 aan de Rooseveltlaan nog haaksparkeren. Deze wordt ook iets uitgebreid in aantal plekken. Zo blijven er meerdere type parkeerplekken binnen het plangebied beschikbaar voor een diversiteit aan type auto's. De parkeerplekken dimensioneren wij echter wel op basis van de standaardmaten die wij als gemeente toepassen.

	2) Er kwam minder tijd, geld en personeel voor degelijk onderhoud van het groen. Wat er is wordt vnl. grootschalig met machines bijgehouden. Het groen is dan ook niet divers meer. Bovendien werd het een broedplaats voor ongedierte, omdat het machinaal niet schoon te houden is, dus dan maar weer alleen gras. 3) Het aantal parkeerplaatsen is in mijn straat in de loop van de jaren uitgebreid door de overlangse te vervangen door haakse en groen op te offeren. Naast personenauto's verschenen er steeds meer busjes, klein, groot tot groot, breder en ook langer, die met enig geweld, op de stoep, tegen en in de erlangs lopende heg, nog wel passend zijn te krijgen op de haakse parkeerplaatsen. Ik kan niet overzien of betaald parkeren hier effect op heeft, want dit parkeren vindt vooral 's avonds, 's nachts en de vrije dagen plaats. Ik maak me dan ook ernstig zorgen of er met de overlangse parkeerplaatsen geen probleem ontstaat, te weinig plek omdat dit soort voertuigen veel langer zijn en grote obstakels dicht bij de parterre en eengezinswoningen, dichterbij en overlangs. die het uitzicht blokkeren. Ik verheug me erop dat de wijk er zo gaat uitzien als op de plaatjes, maar dat vraagt wel extra aandacht in de uitvoering en de zorg erna om verloedering daarna te voorkomen (zie de enkel jaren geleden aangelegde mooie groenzones met gevarieerde beplanting op de stoep van de Rooseveltlaan in Noord Kanaleneiland).	
17	Wij juichen het initiatief heel erg toe o.a. vanwege het tegengaan van hittestress, het vergroenen van het openbare gebied, het veiliger maken van de verkeerssituatie en het beter balanceren van parkeerplaatsen. Bovenal is het een kwaliteitsimpuls voor bewoners, bedrijven en bezoekers in het plangebied. Tot zover positief dus. Wij maken ons wel ernstige zorgen over het onderzoeken van de mogelijkheden om knippen te zetten in aanrijroutes in het plangebied. Deze aanrijroutes zijn voor de huurders en bezoekers van ons winkelcentrum van groot belang. De consequentie van het zetten van knippen in aanrijroutes is dat het winkelcentrum minder goed bereikbaar wordt. Als gevolg hiervan zullen er minder klanten komen en daarvan ondervinden de winkels direct negatieve gevolgen in de vorm van omzetsderving. Het gevaar hiervan is dat huurders niet meer het hoofd boven water kunnen houden, er leegstand ontstaat en de leefbaarheid van het gebied onder druk komt te staan. Middels dit bericht wil Varena de gemeente Utrecht formeel wijzen op de gevolgen die kunnen worden veroorzaakt door het zetten van knippen in aanrijroutes als weergegeven in de planpresentatie Herinrichting Vasco da Gamalaan. Indien jullie dat wensen zijn wij	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Wij begrijpen uw zorgen wat betreft de autobereikbaarheid van het winkelcentrum in het geval de knips worden gerealiseerd. Daartegenover staat dat wij verwachten dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum voor de voetganger en fietser zal verbeteren. Zoals opgenomen in het concept plan (zie onder andere pagina 24 en 25 van het concept IPvE) hebben wij de knips uit de Omgevingsvisie nog in onderzoek. Uit de eerste resultaten van het onderzoek blijkt dat de knips zoals opgenomen in de Omgevingsvisie onder andere voor te veel autoverkeer op de Vasco da Gamalaan zorgt. Dit is ongewenst, ook gezien de ambities voor het vergroten van ruimte voor langzaam verkeer op de Vasco da Gamalaan. De locaties van de knips uit de omgevingsvisie staan daarom aangegeven als een nader in te vullen onderdeel van het ontwerp. Uit het vervolgonderzoek - waar wij nu mee bezig zijn - moet blijken of en welke knips uit de omgevingsvisie kunnen worden gerealiseerd. In de volgende fase van planvorming (Voorlopig Ontwerp) wordt definitief invulling gegeven aan de locaties die in de omgevingsvisie zijn opgenomen als kniplocaties. Het belang van de bereikbaarheid van het winkelcentrum maakt onderdeel uit van de belangenafweging.

	vanzelfsprekend bereid om nog nadere toelichting te geven.	Wij gaan in de volgende fase graag weer met u in overleg over het ontwerp en horen dan graag van u wat de gevolgen zijn van de eventuele verkeersknips en wat de achterliggende informatie hierbij is.
18	Ik vind het een ambitieus plan. Moet toegeven het ziet er mooi uit, maar.... - Destijds zag het plan voor de Rooseveltboulevard er ook top uit, maar helaas is dat niet geworden wat er voorgelegd is. Ja het is groen, maar het onderhoud is waardeloos. De kasseien aan de waterkant laten ten wens over. Ze verzakken en er ontbreken er regelmatig een aantal, waardoor gaten ontstaan wat levensgevaarlijk is. - Kinderen staan ook letterlijk kasseien uit de strook te verwijderen en in het Amsterdam-Rijn kanaal te gooien. Ik weet dat dat gebrek aan opvoeding is, maar ik zou zeggen, leg ze in een laagje cement/ beton of iets dergelijks zodat ze vastliggen. - Ook de afwatering van het water loopt niet goed en nu lees ik dat er met het nieuwe plan voor de Rooseveltlaan de afwatering ook via de parkzone moet lopen, nou dan mogen we onze laarzen wel aan gaan trekken! - In het plan staat geschreven dat de mensen nu kunnen kiezen waar ze gaan fietsen, op de Rooseveltlaan of de Boulevard, mijns inziens moet je het fietsen en zeker het brommen op de boulevard gaan verbieden. Je kan daar soms niet meer fatsoenlijk lopen door alle fietsers, die dan ook denken dat de boulevard van hen is. Geldt ook zeker en des te meer voor alle brommers, motoren en auto's die er overheen scheuren. Lijkt soms de TT van Assen wel! - Hier moet echt iets aan gaan gebeuren voordat er ongelukken gaan gebeuren! Dus fietsers en brommers alleen op de Rooseveltlaan niet op de boulevard. - Daarnaast maak ik me heel veel zorgen om de parkeerplaatsen in het nieuwe plan, dat worden er zo te zien minder en het is nu al een drama om te parkeren. Oa door de autohandelaren hier in de buurt. - Al het groen is mooi, maar ik ken inmiddels de (asociale) bewoners van de wijk, er moet echt iets van een hekje op komen, anders wordt al het groen gewoon als parkeerplaats gebruikt! - Tevens hoop ik, dat als jullie de wijk aan gaan pakken, dat jullie ook iets aan het afval (dumpen) gaan doen. Het lijkt soms wel een vuilnisbelt! En daar zijn die mooie groene stroken natuurlijk ook niet voor bedoeld, maar gaan ze zeker voor gebruikt worden. - In deze mail wil ik ook mijn zorgen kwijt over meer toegangsplekken tot de parkzone, ik ben bang dat deze voor meer overlast gaan zorgen omdat er dan meer "vluchtroutes" zijn. - Als allerlaatste vind ik het vreemd, dat ik in dit project moet lezen dat het waarschijnlijk betaald parkeren gaat worden. Waarom is hier nooit eerder over gecommuniceerd?	Dank u wel voor uw reactie op het ontwerp. - Bedankt voor het delen van uw ervaring m.b.t. de Rooseveltboulevard. Wij zullen uw ervaringen delen met collega's binnen de gemeente. Daarnaast willen wij u vooral oproepen om meldingen bij ons te doen via https://meldingen.utrecht.nl/ over de situaties die u ziet. Deze kunnen dan door de gemeente worden behandeld en hopelijk opgelost. - Wat betreft de afwatering wordt er een plan opgesteld waarmee we het water van de meeste regenbuien naar verlaagde plantvakken zullen leiden. Indien er meer regen valt dan deze vakken op korte termijn aankunnen dan zal dit overschot aan regenwater via trottoirkolken worden afgevoerd. In de komende VO fase zullen we deze werkwijze gedetailleerder onderzoeken en uit gaan werken. - In het plan is de Rooseveltlaan aangewezen als hoofdfietsroute. Deze wordt ook als zodanig ingericht en aantrekkelijk gemaakt. Voor alsnog is het ook toegestaan om op de boulevard nog te fietsen (niet brommen). Wanneer het rustig is kan dit een aantrekkelijke recreatieve route zijn. Mocht het in de toekomst wenselijk zijn de boulevard ook fiets-vrij te maken, dan kan dit doordat de Rooseveltlaan dus goed wordt ingericht voor fietsers (en de officiële hoofdfietsroute is). - Het aantal parkeerplekken op de Rooseveltlaan neemt inderdaad af. De parkeerdrukmeting geeft aan dat de druk lager is dan het aantal plekken wat momenteel beschikbaar is. Daarnaast is het wenselijk om de Rooseveltlaan aantrekkelijker te maken voor de fiets en het verminderen van parkeren is daar een middel voor. In het gebied worden voldoende parkeerplekken gemaakt om alle bewoners te voorzien van een plek. - In het gehele plan zullen anti-parkeermaatregelen in bijvoorbeeld de vorm van een voethekje of anti-parkeerpaal worden toegepast op plekken waar groen de straat raakt en er geen parkeervakken zijn. Dit wordt in het VO verder uitgewerkt en ingetekend. - Wij begrijpen uw zorgen over afval. In het VO vindt nog verdere afstemming plaats met de afdeling Stadsbedrijven van de gemeente Utrecht (verantwoordelijk voor inzameling van afval en plaatsing van containers en afvalbakken) over de locatie en het eventueel bijplaatsen van extra containers en afvalbakken. - Wij begrijpen uw zorgen over vluchtroutes. Het gaat om informele openingen in de haag zoals deze er nu ook al zijn. Niet om nieuwe paden ernaartoe. - Informatie over de invoering van betaald parkeren in de hele stad kunt u terugvinden op de volgende pagina: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad/

	Graag ontvang ik van u een bevestiging van de ontvangst van mijn mail. Hopelijk kunt en doet u iets met mijn op en aanmerkingen.	De huidige verwachting is dat eind 2024 in Kanaleneiland betaald parkeren wordt ingevoerd. Voor de invoer van betaald parkeren in de stad is veel aandacht geweest.
19	We zijn erg blij met de doelstellingen om de verkeersveiligheid te verbeteren, lopen en fietsen te stimuleren, parkeeroverlast te voorkomen en de openbare ruimte mooier en groener in te richten. Als één van de doelen is op pagina 4 vermeld: “creëren van meer ruimte voor langzaam verkeer”. We willen vragen om die doelstelling te formuleren als “creëren van meer ruimte voor actieve mobiliteit”, dat klinkt een stuk meer als ruimte maken voor gezond stedelijk leven voor iedereen. We zijn blij dat de oost-west fietsverbinding via Park Transwijk en de Merwedekanaalzone naar Rivierenwijk wordt verbeterd. In Kanaleneiland zijn momenteel vooral noord-zuid fietsverbindingen aanwezig. Voor oost-westroutes zijn fietsers nu aangewezen op de Weg der Verenigde Naties, de Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Niet alleen zijn deze routes lawaaiig, er is ook veel oponthoud door verkeerslichten. We zijn erg blij dat er een alternatief wordt ontwikkeld. Ook zijn we erg blij met het uitgangspunt (pag. 26) dat alle straten goede en veilig fietsbare straten worden. Dat is erg belangrijk in deze wijk om het fietsgebruik te bevorderen. Bij de samenvatting van de participatie wordt onveiligheid immers als eerste knelpunt benoemd door de bewoners. We zien in dit IPvE nog mogelijkheden om de veiligheid verder te verbeteren. Hoofdfietsroutes We wijzen u erop dat er meer fietsroutes in dit gebied lopen dan er in het plan expliciet worden benoemd. Qua wegbreedtes lijkt er rekening met de fietsroutes gehouden, maar we vragen u om ze in het plan ook expliciet te benoemen. De routes die we bedoelen staan in de Omgevingsvisie Kanaleneiland op pagina 36. Het betreft onder andere de Columbuslaan en de verbindingen met de meubelboulevard, de Aziëlaan en de Rooseveltlaan. Voor alle hoofdfietsroutes gaat het zojuist vastgestelde afwegingskader verhardingen gelden. Columbuslaan De Columbuslaan heeft te veel motorvoertuigen (4.500 mvt./etmaal, tot 7.000 richting woonboulevard) om te combineren met fietsverkeer. Omdat er ook een bus rijdt, maakt de gemeente in het plan de keuze om die weg behoorlijk breed te laten en om er minder effectieve snelheidsremmers toe te passen. Bovendien is er de wens van de stedenbouwkundigen om de ervaring van “de lange lijn” in stand te houden. Dat zorgt allemaal voor hogere rijnsnelheden van het autoverkeer en dat gaat ten koste van de veiligheid voor fietsers. De	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp Dank voor de suggestie van het vervangen van langzaam verkeer voor de term actieve mobiliteit. Wij begrijpen dat actieve mobiliteit de lading misschien beter dekt. Aangezien de term langzaam verkeer nu voor iedereen (beter) te begrijpen is laten we deze in het IPvE staan. Hoofdfietsroutes Wat betreft de hoofdfietsroutes; Wij gaan in het voorlopig ontwerp kijken naar de exacte inpassing van de hoofdfietsroutes in het ontwerp. Dit doen wij op basis van de kaart uit het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Dit zal invloed hebben op het type verharding en op de breedtes van de wegen waar de hoofdfietsroute loopt. Hierbij wordt uiteraard het recent vastgestelde afwegingskader voor verhardingen van hoofdfietsroutes meegenomen. Columbuslaan Wij begrijpen de zorgen m.b.t. de hoge snelheden op de Columbuslaan. Er is overleg gevoerd met de Provincie en Qbuzz waarbij is gekeken naar de breedte van de Columbuslaan, de haltesituering en de eventuele snelheidsremmers. De weg kan zeker niet verder worden versmald, want dan zouden bussen elkaar niet meer kunnen passeren. Wij moeten in de volgende fase samen met Qbuzz en de provincie het ontwerp voor de Columbuslaan nog optimaliseren waarbij o.a. recht wordt gedaan aan de doorstromingskwaliteit van de bus maar ook de verkeersveiligheid (o.a. voor de fietser) wordt geborgd. Ook is het niet mogelijk om extra snelheidsremmers toe te voegen. Deze vormen een te grote belemmering voor de doorgang van de bus. Er is daarom gekozen voor andere middelen zoals een verspringing van de rijbaan (ten koste van de lange lijn), om de rechte lijn zoveel mogelijk te doorbreken en door dit optische effect de snelheid omlaag te brengen. In het VO zullen we de suggestie van bomen tussen parkeervakken onderzoeken in relatie tot de ondergrond. Zoals opgenomen in het concept plan (zie onder andere pagina 24 en 25 van het concept IPvE) hebben wij de knips uit de Omgevingsvisie nog in onderzoek. Uit de eerste resultaten van het onderzoek blijkt dat de knips zoals opgenomen in de Omgevingsvisie onder andere voor te veel autoverkeer op de Vasco da Gamalaan zorgt. Dit is ongewenst, ook gezien de ambities voor het vergroten van ruimte voor langzaam verkeer op de Vasco da Gamalaan. De locaties van de knips uit de omgevingsvisie staan daarom aangegeven als een nader in te vullen onderdeel van het ontwerp. Uit het vervolgonderzoek - waar wij nu mee bezig zijn - moet blijken of en welke knips uit de omgevingsvisie kunnen worden gerealiseerd. In de volgende fase van planvorming (Voorlopig Ontwerp) wordt

Columbuslaan is een belangrijke fietsroute! We zijn daarom erg blij dat een knip in de Columbuslaan wordt onderzocht; wat ons betreft wordt die knip in het plan opgenomen. Het is noodzakelijk om de veiligheid hier te verbeteren door de hoeveelheid verkeer fors te verlagen. Wij willen u erop wijzen dat de Meubelboulevard prima bereikbaar is via de Europalaan, en via de Australiëlaan en tegenwoordig ook via de Griffioenlaan kan worden verlaten. We zien daarom de noodzaak niet om de route naar de Meubelboulevard via de Columbuslaan te faciliteren. In de ontwerptoelichting staat genoemd dat er in de Columbuslaan elke 120 meter een asverspringing van 2 meter komt. Dat lijkt ons hard nodig, juist om dat gevoel van “de lange lijn” te verminderen. Bij sommige wegen komen er bomen tussen de parkeervakken. Dat is een goede manier om een weg optisch verder te versmallen. Is dit ook een mogelijkheid op de Columbuslaan? Stallen en parkeren We moesten grinniken om de afbeelding op pagina 20, de afbeelding van de “formele parkeersituatie”, met o.a. flink wat plekken voor foutparkeren. Bij het winkelcentrum komen meer fietsenstallingen en er wordt ruimte gereserveerd om het aantal stallingen uit te breiden als het fietsgebruik stijgt. Daar zijn we blij mee! Zijn er ook parkeervakken aangewezen om op te heffen als het autogebruik daalt? Momenteel zijn er voldoende fietsenstallingen op andere plaatsen in de wijk. Maar ook bij andere voorzieningen (parkje, hangplek etc.) moet ruimte zijn om het aantal stallingen uit te breiden. Als er fietsnietjes worden toegepast is het belangrijk dat er een dwarsbalkje in zit, zodat de slotketting niet op de grond kan worden gelegd. Als de ketting op de grond ligt kost het een dief veel minder moeite om het open te breken dan als het slot in het rek blijft hangen. Een dwarsbalkje maakt een groot verschil in de kans op diefstal. In principe is haaks autoparkeren langs een hoofdfietsroute zeer ongewenst. Bij uitparkeren rijden ze eerst een stuk achteruit om te kunnen zien of er verkeer aan komt. Fietsers, die rechts houden omdat achteropkomend verkeer hen wil passeren, worden dan makkelijk aangereden. Vooral als er een busje naast de auto geparkeerd staat. Vooral op plekken waar veel in- en uitrijbewegingen van het autoverkeer zijn, levert haaksparkeren erg veel ongevallen op. Auto's staan met de neus naar de gevel. Volgens het IPvE komt een flinke ruimte achter de geparkeerde auto's, de vakken worden in totaal 7 m diep. Dat is een meter meer dan bij de haaksparkerplekken op de Herenweg en twee meter meer dan op de Hindersteinlaan in Vleuten. Die extra lengte scheelt een boel, omdat	definitief invulling gegeven aan de locaties die in de omgevingsvisie zijn opgenomen als kniplocaties. Stallen en parkeren Autoparkeren: Op pagina 28 van het concept IPvE staan de volgende principes voor het maken (en reduceren) van parkeervakken: - Parkzijde zo veel als mogelijk vrijhouden van parkeren (parkeren aan de zijde stempel & voorzieningenstrook). Hiermee wordt de ruimtelijke structuur versterkt en de beleving van het groen verbeterd. Ook komen zo de parkeerplekken dicht bij de woningen en wordt het aantal oversteken beperkt. <u>Prioriteit bij reductie langs stedelijk groen, vervolgens langs wijkgroen (eerst Marco Polo plantsoen, dan Aziëlaan).</u> - Parkeren langs hoofdfietsroutes éézijdig, ter vergroting van belevingswaarde en verkeerveiligheid. Fietsparkeren: Type fietsenrekken worden in het VO bepaald. Uw suggestie zullen we hierin meenemen. Wegprofielen Wij gaan nog kijken naar de exacte verharding en de breedte van de Bontekoelaan in het VO. Mogelijk vinden hier dan veranderingen plaats in het profiel. Bedankt voor de suggestie om de Troelstralaan als voorbeeld mee te nemen in de afwegingen. Rechts gaat voor Dank voor de suggestie. Wij gaan ernaar kijken. Wij zullen in ieder geval proberen zo veel mogelijk snelheidsremming toe te voegen om de kruispunten ook zo veilig mogelijk te maken. Afsluitend Bedankt voor de feedback. Wij hebben bij aanvang van het project reeds een gesprek met jullie gevoerd. Ook zijn jullie bij één van de participatiebijeenkomsten geweest. Wij nemen het initiatief om in de loop van de VO fase met jullie een afspraak te maken om o.a. jullie suggesties in deze reactie te bespreken.
--	---

	achteruit rijdende auto's dan niet meteen de fietsroute blokkeren. We gaan er het beste van hopen. Mocht er (op termijn) gelegenheid zijn om het aantal parkeervakken te verminderen en er dus meer ruimte komt per parkeerplek, dan heeft het de voorkeur om auto's schuin achteruit in te laten parkeren. Dan kunnen ze laden en lossen vanaf het trottoir. Bij wegrijden zit de chauffeur voorin en ziet hij wat er op de weg gebeurt. Bij inparkeren heeft de chauffeur eveneens goed overzicht op het verkeer. Wegprofielen De Hannolaan wordt 3,5 m smal. Bij 3,5 meter kan een auto een tegemoetkomende fietser niet fatsoenlijk passeren. Omdat dit geen hoofdfietsroute is, kan dat onze goedkeuring wegdragen. De Bontekoelaan wordt 4,5 m breed. In principe is 4 m breed genoeg om een auto een tegemoetkomende fietser te laten passeren. Wegens de "autobesitas" (de geleidelijk toenemende breedte van nieuwe auto's) neemt de daarvoor benodigde breedte wel toe. Het is belangrijk dat de auto's passen in de parkeervakken en niet uitsteken boven de rijloper van het fietsverkeer. Met een witte belijning in het parkeervak, zoals in de Troelstralaan, parkeren de auto's netjes langs het trottoir. Het asfalt in de Troelstralaan is maar 3,5 m breed, meer was daar niet mogelijk tussen de bebouwing. Omdat er weinig auto's rijden functioneert het uitstekend. Door de klinkerstrookjes naast het asfalt rijden fietsers niet stijf langs de geparkeerde auto's en worden ze niet "gedeurd". Rechts gaat voor Op sommige wegen in het gebied zal het een uitdating worden om de gelijkwaardigheid van de kruisingen ook in de praktijk gerealiseerd te krijgen. We zagen in Zwolle een innovatieve oplossing, waarbij het asfalt van het fietspad wordt doorgetrokken over de kruisende rijbaan. We kunnen nog niet goed beoordelen of deze innovatie een blijvertje is, maar we willen in elk geval het idee met u delen, omdat we er wel van overtuigd zijn dat dit kan helpen om automobilisten er nog beter van te doordringen dat ze hier aan fietsers van rechts voorrang moeten verlenen. Daarom willen we u de suggestie doen om op de kruisingen die in het IPvE aan de orde zijn de verharding van de zijstraat een stukje de rijbaan in te trekken. Afsluitend	
--	---	--

	In het traject van de totstandkoming van het IPvE zijn we beperkt betrokken geweest. We willen vragen om bij de verdere uitwerking van het plan wat nauwer betrokken te worden. Er ligt in Kanaleneiland een grote opgave om de mobiliteit te verduurzamen en bewoners en bezoekers te verleiden de fiets te pakken (of te gaan wandelen). Met de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst' dragen we bij aan die opgave, door fietsen beschikbaar te stellen aan inwoners met een erg kleine beurs (U-pas houders en hun kinderen, nieuwkomers, vluchtelingen e.d.). We denken dat we met onze expertise op het gebied van fietsinfrastructuur kunnen bijdragen aan een plan waar de fiets(en wandel)vriendelijkheid vanaf spat. Indien gewenst zijn we graag bereid onze zienswijze mondeling toe te lichten. We zien uit naar het reactiedocument en blijven graag op de hoogte van de verdere ontwikkelingen.	
20	Allereerst wil ik de medewerkers van de gemeente Utrecht bedanken voor de wijze waarop de bewoners op de hoogte worden gehouden van de plannen voor het gebied Vasco da Gamalaan. Naar aanleiding van het gepresenteerde eerste ontwerp zou ik graag voor het volgende aandacht willen vragen. Na de herinrichting zal de Hannolaan versmald zijn en eenrichtingsverkeer zijn. Op dit moment zijn er 4 uitritten naar de achter de woningen gelegen garages die hun uitrit hebben op de Hannolaan. Mijn vraag is of het mogelijk is om de herkenbaarheid van deze uitritten na de herinrichting te vergroten. Het gebeurt maar al te vaak dat er op een uitrit geparkeerd wordt. Het onderscheid tussen een normaal voetpad en een uitrit is op dit moment ook niet erg duidelijk. Indien er door de bestuurders toch rekening wordt gehouden met uitrit dan is de hoek waar je nog tussendoor kunt rijden te krap waardoor je alsnog de uitrit niet kunt gebruiken. Een foto van een recente situatie heb ik als voorbeeld toegevoegd. Hopelijk kunt u de herkenbaarheid en breedte van de uitritten na de herinrichting verbeteren. De gemeente Utrecht hecht groot belang aan de leefbaarheid van de stad. Daarom wil ik nog van de gelegenheid gebruikmaken aandacht te vragen voor het volgende. De hierboven genoemde Hannolaan eindigt op de Rooseveltlaan. Trek je de laan door richting Amsterdam-Rijnkanaal dan stonden daar vele grote bomen. Deze zijn daar al jaren geleden verdwenen. Wat gebeurde er op warme zomerdagen. De bewoners kwamen met klapstoeltjes verkoeling zoeken onder de bomen. Door de schaduw en een briesje was het daar prima uit te houden. Ik heb mij altijd afgevraagd waarom er, op een paar boompjes na, nooit meer bomen zijn teruggeplant. Zo'n mooie beschikbare plek die de	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp en proces. Wij begrijpen uw zorg over de herkenbaarheid van deze in- en uitrit. De herkenbaarheid van de uitritten zal worden gemaakt met een inritband of verlaagde band. Dit zal in het VO verder worden uitgewerkt. In het VO wordt nog gezocht naar het plaatsen van extra bomen in de plantsoenen (dit geldt voor de Rooseveltboulevard, Marco Poloplantsoen en Aziëplantsoen). Uw suggestie wordt hierin meegenomen.

	bewoners in een als maar warmer wordende stad zou kunnen helpen die niet gebruikt wordt. Wellicht kan daar nog iets mee gebeuren.	
--	---	--

