

Tweekolommenstuk Inspraakreacties Concept IPvE Fietsbrug

Datum: 19 juni 2012
Naam: Jennie Tissingh, Leo Janssen, Annika Ridderikhoff
StadsOntwikkeling
Postadres: Postbus 8406
3503 RK Utrecht
Telefoonnummer: 030-286 7578

Inleiding

Met het raadsbesluit van 28 juni 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam–Rijnkanaal tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad met een aanlanding in het Victor Hugoplantsoen conform het scenario "verplaatsing scholen".

De uitgangspunten van het doorstartdocument zijn voor de aanlanding in Leidsche Rijn (tot aan dak A2) en de brug, aanlanding, school en gymzaal in het Victor Hugoplantsoen uitgewerkt in een Integraal Programma van Eisen Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal. Voor het vervolg van de fietsroute door Oog in Al tot en met de Muntbrug is een Integraal Programma van Eisen-Plus Fietsroute Oog in Al opgesteld. Beide IPvE's lagen van 28 maart t/m 8 mei ter inzage. Er zijn in totaal 37 inspraakreacties binnengekomen. In 28 reacties wordt ingegaan op het IPvE Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal.

In dit tweekolommenstuk worden de reacties op het IPvE Fietsbrug besproken en beantwoord.

De inspraakreacties zijn onder te verdelen in vier categorieën:

- een deel kan beantwoord worden in lijn met het raadsbesluit juni 2011, bijvoorbeeld over nut&noodzaak;
- een deel kan beantwoord worden in lijn met het IPvE Fietsbrug;
- een deel vraagt om een specifiek antwoord en leidt tot een aantal aanpassingen aan de IPvE;
- een aantal suggesties komt aan de orde bij de verdere uitwerking tot een ontwerp en komen in een later stadium aan de orde.

Op basis van de inspraakreacties is het IPvE Fietsbrug op een aantal punten aangepast.

- het gemiddelde hellingspercentage van maximaal 3,5 % is verlaagd naar 3,1%;
- de zuidelijke bouwcontour van de brug is naar het noorden verschoven, de totale contour/marge is daarmee kleiner en valt daardoor niet meer voor de woningen aan de Johan Wagenaarkade;
- voor het Victor Hugoplantsoen zijn nadere kwaliteitswensen uitgewerkt met betrekking tot groen en openheid plantsoen;
- er is extra aandacht voor bereikbaarheid van de school voor fietsers;
- de zoekruimte voor de trap aan de zijde van het Victor Hugoplantsoen is verruimd waardoor betere mogelijkheden ontstaan voor een goede inpassing;
- toegevoegd is dat de nieuwe woningen qua beeldkwaliteit en woningtype moeten aansluiten bij de plannen voor aanlanding en schoolgebouw en bovendien moeten passen binnen de bestaande bebouwde omgeving.

Thematisch overzicht inspraakreacties

1. Algemeen

Reactie 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 15, 16, 17, 28, 31, 33, 37	Bezwaar tegen de komst van de fietsbrug. Graag kritisch kijken naar de noodzaak van de brug. Noodzaak weegt niet op tegen de financiële investering, collectieve belang brug niet aangetoond, tijdswinst is niet met onafhankelijk en vertrouwenwekkend onderzoek aangetoond. Brug levert voor fietser geen tijdswinst op. Gevolgen voor buurt te groot: geen vrij uitzicht, rust, veiligheid, stabiliteit. Levert overlast op.
Gemeentelijk commentaar	Met het raadsbesluit van 28 juni 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Al in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) is deze fietsverbinding vastgelegd. De brug draagt bij aan de gewenste aanhechting van Leidsche Rijn bij de bestaande stad, het opheffen van de barrière die het Amsterdam Rijnkanaal vormt en geeft daarmee invulling aan de gedachte van de compacte stad. De brug is een belangrijke schakel in het hoofd fietsnetwerk en voorziet nadrukkelijk in een behoefte die valt af te leiden uit het verwachte gebruik. Het zal een belangrijke impuls geven aan de bevordering van het fietsgebruik. Dit past binnen het totaalpakket waarmee het College streeft naar een betere luchtkwaliteit en halvering van de groei van autoverkeer zoals vastgelegd in het collegeprogramma. Dit is voldoende motivatie om de brug te realiseren. Dit uitgangspunt is met het raadsbesluit van juni 2011 door de gemeenteraad bekrachtigd. Het college is zich er goed van bewust dat in tijden van bezuinigingen dit besluit ingrijpend is. Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing staat voorop, en rechtvaardigen de extra investeringen en de extra benodigde tijd. De totale kosten voor de fietsbrug zijn 24,6 miljoen euro. Het grootste deel – namelijk 15 miljoen – wordt gefinancierd door subsidie van VERDER. Dat is een samenwerkingsverband op het gebied van mobiliteit van provincie, Rijk en gemeenten in Midden-Nederland.
Reactie 5, 24, 31, 34	Zeer grote zorg over de waardevermindering die de plannen zullen betekenen voor mijn huis. Gaat de gemeente de waardedaling van de huizen in de wijk voor haar rekening nemen?
Gemeentelijk commentaar	De wettelijke planschaderegeling is de enig relevante voorziening voor dit soort situaties. Nadat het bestemmingsplan voor de fietsbrug onherroepelijk is geworden kunt u een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij de gemeente. Er is sprake van planschade als een woning in waarde daalt door planologische maatregelen, zoals de aanleg van een weg, of woonwijk. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij een nieuw, gewijzigd bestemmingsplan of een ontheffing hiervan. Zo kunnen in het bestemmingsplan de bouw mogelijkheden toenemen of juist afnemen of kan het gebruik veranderen van bijvoorbeeld agrarisch gebruik naar wonen. Om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de schade zijn drie zaken van belang: – Men kon de schade niet voorzien toen de woning gekocht werd;

	- De schade is niet al op andere wijze vergoed (bijvoorbeeld door onteigening of een (grond) overeenkomst met de gemeente; - De aanvraag dient binnen 5 jaar, gerekend vanaf het moment dat het bestemmingsplan fietsbrug onherroepelijk is geworden, ingediend te zijn om recht te kunnen hebben op een tegemoetkoming in planschade.
Reactie 9, 31, 32, 33	De bouw (en daarna sloop van scholen) is zo drastisch dat ik niet zie hoe bouw en spelende kinderen naast elkaar kunnen opgaan. Bouwwerkzaamheden en de fietsbrug zelf leiden tot veel overlast in de buurt. Kunnen er nog eisen toegevoegd worden aan de uitvoering om tijdens de toch lange bouwtijd overlast voor omwonenden en scholieren beperkt te houden? Ik maak bezwaar tegen de optimale fasering. Het bouwen van de fietsbrug bij een optimale fasering is zeer belastend voor de omwonenden van het plantsoen. Deze periode is niet acceptabel!
Gemeentelijk commentaar	De duur van de bouwtijd (ca. drie jaar) is vooral het gevolg van het feit dat de bouwwerkzaamheden niet allemaal gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd. De woningbouw kan pas plaatsvinden nadat de OBS Montessori is verhuisd naar de nieuwbouw. Er wordt gekeken naar mogelijkheden om de bouwwerkzaamheden voor de brug en nieuwbouw school parallel te organiseren. De gemeente zal er alles aan doen om de duur van de bouwwerkzaamheden en de mogelijke overlast voor de omgeving tot een minimum te beperken. Dit zal in overleg met de direct omwonenden, school en klankbordgroep gebeuren.
Reactie 25	Brug voegt weinig toe, met kleine winst voor beperkt aantal fietsers. Er zijn veel grotere fietsknelpunten die dringender moeten worden opgelost.
Gemeentelijk commentaar	Met het raadsbesluit van 28 juni 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. De fietsbrug is een ontbrekende schakel binnen het netwerk met hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes zijn bestuurlijk vastgesteld, met als uitgangspunt een netwerk met een maaswijdte van 400 à 500 meter. Dit past binnen het totaalpakket waarmee het College streeft naar een betere luchtkwaliteit en halvering van de groei van autoverkeer zoals vastgelegd in het collegeprogramma. Uiteraard is er binnen Utrecht aandacht voor alle hoofdfietsroutes. Met de top 5 fietsroutes worden knelpunten in kaart gebracht en maatregelen uitgevoerd om de kwaliteit van deze hoofdfietsroutes te vergroten.
Reactie 34	Bezorgdheid over de veiligheid in de wijk, met name voor mijn kinderen. Redenen om hier te komen wonen zijn ernstig in gevaar gebracht: karakter van het plantsoen en functie voor de wijk.
Gemeentelijk commentaar	Binnen de plannen wordt zorgvuldig gekeken naar verkeersveiligheid en sociale veiligheid. In het IPvE zijn hiervoor eisen opgenomen die in de verdere planvorming worden uitgewerkt.

2. Verkeer

Reactie 1	Wordt de Johan Wagenaarkade een 30 km zone?
Gemeentelijk commentaar	Het gedeelte van Oog in Al ten westen van de Lessinglaan is al een 30 km/uur zone, daar maakt ook de Johan Wagenaarkade onderdeel van uit.

Reactie 5, 9, 15, 25, 28, 31	Geen bromfietzers over de brug, hoe ga je daarop controleren? In de praktijk zullen brommers de brug wel nemen, en gemeente heeft geen middelen om het verbod te handhaven. Zonder adequate handhavingmaatregelen is toezegging dat er geen brommers en scooters op de brug mogen niks waard. Op welke wijze wordt de brug niet toegankelijk gemaakt voor brommers en hoe wordt dit gehandhaafd. Graag het verbod op bromfietser en scooters als eis nadrukkelijk opnemen in definitieve IPvE en daarbij toezegging dat deze eis onlosmakelijk verbonden is aan het ontwerp en latere gebruik van de brug.
Gemeentelijk commentaar	Het brommerverbod zal kenbaar worden gemaakt door verkeersborden. De manier van handhaven zal in het verdere proces punt van aandacht zijn. Naast fysieke handhaving kan worden gedacht aan de inzet van zogenoemde brommer verklikkers. Op pagina 12 van het IPvE staat dat de brug niet toegankelijk dient te zijn voor bromfietzers en scooters. Het is wenselijk dat in het ontwerp hiermee – indien fysiek mogelijk – rekening wordt gehouden. Echter, het is niet met zekerheid te zeggen dat met fysieke maatregelen in het ontwerp brommers geweerd kunnen worden zonder dat dit ten nadele is van het fietscomfort. Daarom kan deze eis niet onlosmakelijk verbonden worden aan het ontwerp.

Reactie 9	Aangegeven wordt dat het autoverkeer vanaf het Victor Hugoplantsoen 'via andere routes' terug zal keren naar de Lessinglaan/ Joseph Haydnlaan. Dit is een te vage omschrijving en brengt voor veel buurtbewoners extra verkeersdruk met zich mee. Goed alternatief is het verkeer zo kort mogelijk op de Johan Wagenaarkade te laten rijden en terug te laten rijden middels een verplichte rijrichting via het Herderplein.
Gemeentelijk commentaar	Door het instellen van éénrichtingsverkeer op het Victor Hugoplantsoen wordt het verkeer meer gelijkmatig over de omliggende straten verdeeld. Dit zal inderdaad gevolgen hebben voor de Johan Wagenaarkade en de Catharina van Renneslaan. Echter, de verkeerscapaciteit van deze en andere omliggende straten is toereikend om dit verkeer te kunnen verwerken. Hierbij is het van belang dat een belangrijk deel van de huidige verkeersdruk na het verplaatsen van de Eben-Haëzer school – een niet-wijkgebonden school waarvan de meeste kinderen met taxibusjes worden gebracht en gehaald – zal verdwijnen. Het uitgangspunt is om het verkeer gelijkmatig te verdelen over de omliggende straten. Het verkeer verplicht te laten rijden via één specifieke route, bijvoorbeeld het Herderplein, is daarom niet wenselijk.

Reactie 9, 32	Mis aandacht voor voetganger. Zijn er schattingen gemaakt van verkeersintensiteiten van voetgangers en hun verwachte herkomst/ bestemming?). Sowieso is het de vraag wie er te voet deze brug gaat bewandelen: met welk doel en is er onderzocht hoe vaak er te voet van een dergelijke brug gebruik wordt gemaakt?
Gemeentelijk commentaar	Nee, er zijn geen schattingen gemaakt van het verwachte gebruik van de brug door voetgangers. De gemeente wil de brug toegankelijk maken voor voetgangers, omdat ook voor hen de brug een functie heeft. Denk aan wandelaars en hardlopers, of bezoekers van het park op het dak van de A2 of Leidsche Rijn Centrum.

Reactie 15, 16, 25, 29, 31	De –relatief smalle– Catharina van Renneslaan zal door toekomstige activiteiten een drukgebruikte straat worden. Hoe gaat de gemeente dit oplossen? Toename van verkeer zorgt voor overlast en gaat ten koste van woongenot. Hoe gaat u de snelheid handhaven? Catharina van Renneslaan is te smal voor halen en brengen (zoals in IPvE staat), dus men zal via Johan Wagenaarkade rijden. Deze wordt daarmee te zwaar belast. Beter kiezen voor een korte ronde route langs de nieuw te bouwen woningen.
Gemeentelijk commentaar	Door het instellen van éénrichtingsverkeer op het Victor Hugoplantsoen wordt het verkeer meer gelijkmatig over de omliggende straten verdeeld. Dit zal inderdaad gevolgen hebben voor de Johan Wagenaarkade en de Catharina van Renneslaan. Echter, de verkeerscapaciteit van deze en andere omliggende straten is toereikend om dit verkeer te kunnen verwerken. Hierbij is het van belang dat een belangrijk deel van de huidige verkeersdruk na het verplaatsen van de Eben-Haëzer school – een niet-wijkgebonden school waarvan de meeste kinderen met taxibusjes worden gebracht en gehaald –zal verdwijnen. Uw suggestie voor een korte ronde route langs de nieuw te bouwen woningen matcht niet met het uitgangspunt om het doorgaande fietsverkeer uit oogpunt van veiligheid etc. zoveel mogelijk te ontvlechten van het lokale bestemmingsverkeer. Daarom dient het halen en brengen van de kinderen aan de noordzijde van de school te worden vormgegeven.

Reactie 22	Ik ga er van uit dat Everard Meijsterlaan niet zal doorlopen tot de Johan Wagenaarkade. Ik dring er sterk op aan dat eventuele ontsluiting Everard Meijsterlaan naar Johan Wagenaarkade alleen voor voetgangers is. Fietzers en scooters geven te veel overlast.
Gemeentelijk commentaar	De ontsluiting in het verlengde van de Everard Meijsterlaan is bedoeld voor langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) dat naar het Amsterdam Rijnkanaal / Johan Wagenaarkade wil gaan. De vraag is of dat met een herkenbaar fietspad moet zijn of dat deze verbinding op een informele manier verbonden kan worden met de Johan Wagenaarkade. Dit is een onderdeel van de ontwerp-opgave voor het hele plangebied.

Reactie 26	Westelijk stukje Everard Meijsterlaan: hier dient de fietsroute voorrang te krijgen op de auto's richting school. Dit moet opgenomen worden in het ontwerp, zodat de veiligheid gewaarborgd blijft.
Gemeentelijk commentaar	Het uitgangspunt in het IPvE is dat het (doorgaande) fietsverkeer zoveel mogelijk wordt ontvlochten van het lokale bestemmingsverkeer. Het uitgangspunt is hier dat er met een goed ontwerp een verkeersveilige situatie ontstaat voor alle verkeersdeelnemers. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Een voorrangssituatie kan een van de oplossingen zijn, maar hoeft niet. Daarom wordt dit niet als expliciete eis opgenomen in het IPvE.

Reactie 26	De gymzaal wordt volgens het IPvE niet goed bereikbaar per auto, maar er komen wel parkeerplaatsen. Begrijpen we dat allemaal goed? De ontwerpopdracht wordt hier wel erg complex
Gemeentelijk commentaar	In het IPvE is aangegeven dat het halen en brengen van de kinderen aan de noordzijde van de school georganiseerd wordt, binnen de daarvoor aangegeven zone. Op deze plek moet rekening worden gehouden met ruimte voor parkeren. Aangezien de huidige gymzaal wordt opgenomen in de nieuwbouw van de school, zijn hiermee ook eisen voor de bereikbaarheid van de gymzaal vastgelegd.

Reactie 26, 32	Voetgangers en fietsers moeten de school ook op een andere manier dan via de omweg van de Johan Wagenaarkade kunnen bereiken. Kan er een eis worden toegevoegd dat de ontsluiting van de school en gymzaal voor fietsers en voetgangers een specifiek aandachtspunt in het ontwerp dient te zijn?
Gemeentelijk commentaar	Een goede bereikbaarheid van de functies voor voetganger en fietsers is een vereiste, de verdere invulling vindt plaats in het vervolgproces. Het ligt voor de hand om auto- en fietsparkeren te scheiden waarbij de ontsluiting voor fietsen aan de kant van de wijk wordt georiënteerd. In het IPvE is dit explicieter opgenomen.

Reactie 29	Johan Wagenaarkade eenrichting maken en maximum snelheid verlagen naar 30 km/u. Tevens liever een kortere aan en afvoerweg voor de school, waardoor wonen rondom de school prettig blijft.
Gemeentelijk commentaar	In het planproces is gebleken dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade leidt tot een grote verslechtering van de bereikbaarheid van dit gedeelte van Oog in Al. Op de Johan Wagenaarkade geldt nu al een maximum snelheid van 30 km/u.

Reactie 32	Kunnen in het IPvE eisen worden opgenomen die de belangen van voetgangers waarborgen, zoals eisen voor directheid verbinding en samenhang?
Gemeentelijk commentaar	In het IPvE staan eisen voor voetgangers opgenomen. Deze gaan over verkeersveiligheid, profielbreedte voetpad en de trap.

Reactie 34	Verkeer rijdt nu al onverantwoord hard over Johan Wagenaarkade, zal alleen verslechteren. Hiermee komt veiligheid van de wijk in gevaar.
Gemeentelijk commentaar	Ter hoogte van de brug zal de Johan Wagenaarkade worden heringericht. Hierbij zal rekening worden gehouden met verkeersremmende maatregelen. Uw opmerking over te hoge snelheden zal daarin worden meegenomen.

Reactie 36, 37	Maakt het feitelijk aantal autobewegingen in verband met het afzetten van kinderen voor de Montessorischool een éénrichtingscircuit voor autoverkeer rondom het Victor Hugoplantsoen noodzakelijk? Een goede ontsluiting van halen en brengen van kinderen is van groot belang. Nog meer eenrichtingsverkeer is in het nadeel van bewoners.
Gemeentelijk commentaar	De beschikbare verkeersruimte van het Victor Hugoplantsoen <i>in combinatie met</i> de hoofdfietsroute en aanlanding maakt een éénrichtingsverkeersmaatregel noodzakelijk. Het uitgangspunt in het IPvE Fietsbrug is dat het (doorgaande) fietsverkeer zoveel mogelijk wordt ontvlochten van het lokale bestemmingsverkeer. Met lokaal bestemmingsverkeer bedoelen we zowel het autoverkeer van halen en brengen als autoverkeer van de omwonenden. In het IPvE is een zone aangegeven waarbinnen het halen en brengen geregeld moet worden. Tijdens de ontwerpfase wordt het halen en brengen nader uitgewerkt,

3. Zone Amsterdam Rijnkanaal

Reactie 1	Is het mogelijk dat er een kleiner gebied van de groenzone parallel aan de Johan Wagenaarkade als hondenuitlaatplek gemarkeerd wordt?
Gemeentelijk commentaar	De groenstrook langs de Johan Wagenaarkade is in zijn geheel een hondenspeelweide waar de honden los mogen lopen. Binnen de groenstrook zijn reeds op drie afgebakende plekken hondentoiletten.
Reactie 9, 22, 29	Wat wordt er bedoeld met een 'bijzonder verblijfsplek'? Heeft een dergelijke verblijfsplek niet juist een averechts effect en trekt het de verkeerde bezoekers aan? Ik dring erop aan dat de bijzondere verblijfsplek aan de Johan Wagenaarkade niet wordt gerealiseerd, i.v.m. veroorzaken overlast 's nachts. Ik ben niet enthousiast over een zitplek aan het kanaal vlakbij onze huizen. Hangplek aan het water is in niemands belang.
Gemeentelijk commentaar	De aanlanding van de brug en de route Everard Meijsterlaan (van Park Oog in Al naar het Victor Hugoplantsoen) komen samen aan het Amsterdam Rijnkanaal. Die plek is als knooppunt aangegeven. Dit zou een pleintje kunnen worden waar de school een ingang heeft, de voetgangerstrap richting brug op uitkomt en waar mensen een broodje kunnen eten met uitzicht op het kanaal. In het hele plan is expliciet aandacht voor sociale veiligheid voor alle gebruikers. Dat geldt ook voor dit gedeelte.
Reactie 9, 22	Kan de trap naar de fietsbrug verplaatst worden? Meer in het plantsoen, zodat het ook niet te hoog wordt voor gebruikers. Of aan noordzijde, om overlast voor bewoners Johan Wagenaarkade te voorkomen? Betreffende trap komt schuin naast de bestaande hoekwoning Johan Wagenaarkade. Druist in tegen uitzicht- en inkijkrisico's.
Gemeentelijk commentaar	Naar aanleiding van deze inspraakreacties, is de zoeklocatie voor de trap ruimer bepaald en is opgenomen dat rekening moet worden gehouden met de situering ervan t.o.v. de woningen. De exacte locatie van de trap (noord of zuidzijde brug) hangt af van het ontwerp van de brug en de aanlanding. Nader specificeren van de exacte locaties van de trap in dit stadium kan de ontwerpvrijheid voor de brug en aanlanding beperken. We streven naar een comfortabele hoofdfietsverbinding, en om die reden moet de ontwerpvrijheid hierin ruim blijven.
Reactie 18	Ruimte langs Amsterdam Rijnkanaal is geliefde plek voor hardlopers en wandelaars en maakt deel uit van Stads-hardlooperoute. Ik pleit ervoor om die mogelijkheden te blijven bieden aan alle inwoners en bezoekers van Oog in Al.
Gemeentelijk commentaar	Op pagina 16 van het IPvE staat dat de kwaliteit van deze zone als langzaam verkeersroute nadrukkelijk benut kan worden bij de inpassing van brug en aanlanding bij de aansluiting ervan op de openbare ruimte.

4. Victor Hugoplantsoen

Reactie 5, 9, 25, 33, 37	Aan het IPvE toevoegen dat het Victor Hugoplantsoen van zeer grote betekenis is voor de buurt. Er ontbreken eisen voor de beeldkwaliteit van het plantsoen. Ik zou graag de eis terugzien dat het Victor Hugoplantsoen zo veel mogelijk een open en licht karakter behoudt. Victor Hugoplantsoen zal als verblijfsplek achteruit gaan, en niet worden versterkt zoals in IPvE wordt geschreven. Er blijft minder groen over en er komen onoverzichtelijke plekken onder de brug. Groen moet groen blijven. Ik maak bezwaar tegen aanlanding te ver het plantsoen in. Er blijft nauwelijks plantsoen over. Graag rekening houden met goede inpassing in het bestaande gebied.
Gemeentelijk commentaar	In het IPvE staat dat de huidige kwaliteit van het Victor Hugoplantsoen als verblijfsplek voor de wijk/buurt dient te worden versterkt. Het behoud van het groene karakter en het verbeteren van de relatie met de zone langs het Amsterdam Rijnkanaal is daarbij een nadrukkelijk aandachtspunt. De functionele invulling van het Victor Hugoplantsoen dient in samenspraak met de omwonenden tot stand te komen. Naar aanleiding van uw inspraakreacties is in het IPvE nader opgenomen dat het open en groene karakter zoveel mogelijk gehandhaafd blijft.

Reactie 9	Graag het dubbelgebruik van de buitenruimte school en plantsoen nader toelichten. Beide functies moeten elkaar zeker versterken, maar niet 'in plaats van' komen. Oftewel, het ontwerp moet zowel buitenruimte van de school, als ook plantsoen bevatten.
Gemeentelijk commentaar	De buitenruimte voor de school moet nadrukkelijk worden gevonden binnen de daarvoor aangegeven contour. Daarbij is het streven om te komen tot een zodanige inrichting van het schoolplein, dat de overgang met het plantsoen zo open mogelijk is, waarbij zowel school als wijk hiervan gebruik kunnen maken. Het gedeelte buiten de bouwcontour is plantsoen, met mogelijk wat gelegenheid voor schoolgaande kinderen om te kunnen spelen.

Reactie 9	Veiligheid vergroten door in het ontwerp de aanlanding in groene heuvels/ glooiingen te laten opnemen.
Gemeentelijk commentaar	Uit het ontwerp zal moeten blijken wat de beste keuze is: een groen talud, kolommen of een combinatie van beide. Veiligheid en het groene karakter van het Victor Hugoplantsoen zijn hierbij belangrijke voorwaarden.

Reactie 9	Wat bedoelt men met 'voldoende ruimte' voor brug en aanlanding en met een 'herkenbare en logische oriëntatie van de fietser' Graag deze eis nader uiteenzetten.
Gemeentelijk commentaar	Voor een herkenbare fietsroute is een goede oriëntatie nodig. Dit betekent dat de fietser van twee vaste punten (Lessinglaan en dak A2) de brug en aanlanding kan zien liggen. Voor de inpassing van de brug en aanlanding in het Victor Hugoplantsoen dient voldoende ruimte te zijn, zodat de aanlanding en brug een zichtbaar oriëntatiepunt is en niet 'verstopt'. Dit vertaalt zich onder meer in het vastleggen van een brede bebouwingsvrije zone in het verlengde van de Everard Meijsterlaan.

Reactie 9	Op welke wijze blijft de zichtas bestaan?
Gemeentelijk commentaar	Met de keuze om de huidige scholen te verplaatsen wordt letterlijk het zicht vanaf de Everard Meijsterlaan op de brug mogelijk gemaakt. Op pagina 11 in het IPvE staat opgenomen dat deze zone een bebouwingsvrije zone dient te zijn. Binnen deze zichtas dienen geen zichtbelemmerende obstakels op de route te liggen.
Reactie 17, 31	Helling van de brug creëert onveilige onderwereld waar hangplekken kunnen ontstaan. Hangjongeren onder de brug, sociale onveiligheid.
Gemeentelijk commentaar	Uitgangspunt in het IPvE is dat er een sociaal veilige omgeving dient te worden gerealiseerd. Een omgeving waarbij het voor alle gebruikers in het gebied (doorgaand fietsverkeer, omwonenden, schoolgaande en spelende kinderen, leerkrachten etc.) prettig is om aanwezig te zijn.
Reactie 22	De brug moet aan de onderkant zoveel mogelijk gesloten zijn. Mogelijk gecombineerd met een mooie groene zone die schuin afloopt naar de bestrating.
Gemeentelijk commentaar	Uit het ontwerp zal moeten blijken wat de beste keuze is: een groen talud, kolommen of een combinatie van beide. Veiligheid en het groene karakter van het Victor Hugoplantsoen zijn hierbij belangrijke voorwaarden.
Reactie 24	De grenzen voor de bebouwing zijn tov het (door)startdocument nog eens verder opgeruimd. Graag dit bezwaar verwerken in het concept IPvE en stringenter contouren hanteren, met grotere afstanden tussen de contouren en de appartementen aan Victor Hugoplantsoen 1-14.
Gemeentelijk commentaar	De contouren in het doorstartdocument zijn indicatief aangegeven en in het kader van het IPvE nader geconcretiseerd. Binnen deze contour wordt gestreefd naar een zo compact mogelijke oplossing en ruimtebeslag maar er moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de aanlanding niet kan wordt geïntegreerd met het schoolgebouw. Aanpassen van de bouwcontour is daarom niet mogelijk.
Reactie 32	In het IPvE van de vervolgroute is gepleit voor de versterking van de groene verbinding tussen Park Oog in Al en het Victor Hugoplantsoen en de groenstrook langs het kanaal. Kan dit ook als eis worden toegevoegd aan het IPvE van de fietsbrug?
Gemeentelijk commentaar	Mee eens. In het IPvE is toegevoegd dat de verbinding tussen het Victor Hugoplantsoen en de Amsterdam Rijnkanaal als groene verbinding vorm dient te krijgen.

5. School

Reactie 18, 21	De gemeente heeft nagenoeg geen inspanning gedaan om huisvesting voor Dreumes Dribbel te realiseren. Veel onzekerheid over toekomstige huisvesting. In plannen geen rekening gehouden met buitenspeelplaats voor peuterspeelzaal.
Gemeentelijk commentaar	Binnen het IPvE is er ruimte gehouden voor de functie van een peuterspeelzaal. Voorwaarde is wel dat dit wordt gerealiseerd in combinatie met de school tot maximum aantal m ² en mits de financiering en exploitatie door het schoolbestuur wordt geregeld. De keuze voor de partner wordt daarbij gelaten aan het schoolbestuur van de openbare basisschool. Inmiddels hebben we met schoolbestuur afgesproken dat zij – als eigenaar van de school – hierover in gesprek gaan met partijen waaronder met Dreumes Dribbel. Gezien de ambities van compact bouwen zal de peuterspeelzaal gebruik maken van de buitenruimte van de school.
Reactie 22	Blij met feit dat breng- en haalverkeer van de school aan de noordzijde zal plaatsvinden. Ga ervan uit dat diverse schoolse activiteiten (fietsenhok ed) aan de noordzijde worden gesitueerd.
Gemeentelijk commentaar	Voor de situering van de diverse faciliteiten voor de school zoals een fietsenhok of berging zijn geen eisen opgenomen. Dit hangt namelijk erg af van het totaalontwerp van brug, aanlanding, school en buitenruimte.
Reactie 22, 33	Er wordt gesteld dat de school niet hoger zal zijn dan de brug. De brug bereikt de Johan Wagenaarkade op een hoogte van 7 meter, dus de school kan niet uit 3 woonlagen bestaan. Ik maak bezwaar tegen school met 3 bouwlagen, 2 bouwlagen past beter bij kleinschalige bebouwing Oog in Al.
Gemeentelijk commentaar	Er staat in het IPvE: " Er dient zoveel mogelijk aaneengesloten te worden gebouwd. Bij uitbreiding naar 3 bouwlagen, dient het schoolgebouw qua bouwmassa en bouwhoogte aan te sluiten bij de aanlanding van de brug." Wat wordt bedoeld is dat 3 bouwlagen alleen is toegestaan in het zuidwestelijk deel van het bouwplot, in de hoek waar de brug aanlandt in Oog in Al. Indien toekomstige uitbreiding van de school aan de orde is dan is 3-laagse bebouwing toegestaan om te voorkomen dat er een schooluitbreiding extra ruimte van het Victor Hugoplantsoen nodig is. Bij de locatie van de 3-laagse bebouwingscontour is rekening gehouden met de bezonning van de omliggende woningen en buitenruimte. In het IPvE is bovenstaande toelichting toegevoegd.
Reactie 29	Veiligheid van schoolplein: aanleg naast water niet veilig.
Gemeentelijk commentaar	Met de situering van het schoolplein dient rekening te worden gehouden met de veiligheidsaspecten. In het IPvE staat hiervoor eisen opgenomen.

6. Woningen

Reactie 9, 22, 32	Kan er voor de woningen (en evt ook school) nog een eis worden toegevoegd worden tav de gewenste vormgeving/ bouwstijl/ architectuur, zodat dit past bij rest van de wijk. / Als eis voor de nieuw te bouwen woningen opnemen dat zij conform bouwperiode 1950 worden ontworpen. / Woningen zuidelijk deel plangebied aan laten sluiten op bestaande bebouwing, jaren 50 stijl
Gemeentelijk commentaar	Uitgangspunt is dat hier ca. 15 eengezinswoningen worden gerealiseerd, die aansluiten bij bouwstijl in de omgeving. Dat laatste is toegevoegd aan het IPvE. Ook is het aantal woningen op maximaal 15 gezet. Een verdere uitwerking van de beeldkwaliteit of segment van de woningen is in deze fase nog niet aan de orde met het oog op flexibiliteit van het plan.
Reactie 9, 22	Opnemen in IPvE dat nieuw te bouwen woningen koopwoningen betreffen. Als eis opnemen alleen koopwoningen in hogere segment.
Gemeentelijk commentaar	Behalve het uitgangspunt van de nieuwbouw van eengezinswoningen is er geen reden om gevraagde nadere eisen te stellen
Reactie 11, 15	Geen flats als nieuwbouw. Zo laag mogelijke gezinswoningen. Woningen aan laten sluiten op bestaande bebouwing, twee woonlagen en schuin dak.
Gemeentelijk commentaar	Op pagina 26 van het IPvE staat als eis opgenomen dat de bouwhoogte van de eengezinswoningen maximaal 3 lagen (9 meter) bedraagt.
Reactie 15	Kan de gemeente zich wel voorstellen dat er mensen zijn die graag willen wonen in een (nieuw te bouwen) huis met een fietsbrug voor de deur?
Gemeentelijk commentaar	Binnen de totale planopzet wordt goed gekeken naar de voorwaarden voor een goede woningbouwontwikkeling. In het IPvE zijn bovendien voorwaarden opgenomen (bijv profiel voor woningen en afstand tot bebouwing) waarmee hiervoor voldoende waarborgen zijn gecreëerd.
Reactie 22	Eis opnemen dat woningen met parkeren op eigen terrein is.
Gemeentelijk commentaar	Binnen het plan dient te worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Dit betekent dat er binnen het totale plan voldoende parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd waarbij ook rekening wordt gehouden met de parkeerbehoefte van de woningen.
Reactie 34	Gevaren voor de rust van de wijk, door komst nieuwe woningen. Hoe zit dat met inkijk en privacy ivm woningen in achtertuin?
Gemeentelijk commentaar	De bouwhoogte van de woningen is maximaal 3 lagen (9 meter). De inkijk vanuit de nieuwe woningen in de huidige woningen is daarmee beperkt.

7. Brug en aanlanding

Reactie 9, 22, 34	De exacte ligging van de brug dient als eis te hebben dat deze niet voor bestaande woningen komt te liggen. / Aanlanding brug nu mogelijk recht tegenover bestaande huizen Johan Wagenaarkade. Brug zoveel mogelijk naar noordzijde plantsoen verplaatsen. / Fietsbrug voor het huis zal ons uitzicht ernstig beperken.
Gemeentelijk commentaar	Eens. De bouwcontour van de brug is aangepast zodat deze in het verlengde van de zuidelijke grens van de zichtas valt.

Reactie 22	Fietsbrug zo vormgeven dat deze geen uitzicht biedt op woningen Johan Wagenaarkade, anders dan strikt noodzakelijk ivm zichtas.
Gemeentelijk commentaar	Naar aanleiding van de inspraakreacties is de bouwcontour van de brug aangepast. Daarnaast staat op pagina 17 als eis dat het directe inkijk en lichtinstraling vanaf de fietsbrug in de naastgelegen woningen tot het minimum dient te worden beperkt.

Reactie 22	Materiaal moet aansluiten bij omgeving, wat pleit voor een ranke brug, opgebouwd uit glas en staal. Ik word als direct omwonende graag betrokken bij ontwerp.
Gemeentelijk commentaar	De voorkeur voor een ranke brug wordt onderschreven: de overwegend kleinschalige bebouwing in Oog in Al vraagt om een brug en aanlanding van een zo beperkt mogelijk omvang. In deze fase worden nog geen eisen over materialisatie opgenomen, tenzij dat om technische redenen noodzakelijk is. Deze worden dan verwerkt in het Technisch IPvE wat meetelt bij de architectenselectie. Bij de volgende fase zal het ontwerp van de brug en aanlanding één van de onderwerpen zijn die in de klankbordgroepbijeenkomsten aan de orde komt.

Reactie 26	Fysieke veiligheid; de 6 meter breedte van de brug is door de schuwwanden (60 cm aan weersijden) niets teveel. Op de hellingbaan is de brug slechts 5 meter, dat is te smal, om inhaalbewegingen en hogere snelheden veilig te accommoderen. Ook voetgangers moeten van de hellingbaan gebruik kunnen maken!
Gemeentelijk commentaar	De totale breedte van de brug dient maximaal 7 meter te bedragen. Voor een fietspad in twee richtingen is minimaal 4 meter nodig. Op de brug komt daar aan de ene kant een schrikstrook van 50 cm en aan de andere zijde een voetpad bij. De rest van de breedte is bestemd voor constructie. In het IPvE is de tekst hierover nader gespecificeerd. De totale breedte van de aanlanding dient minimaal 5 meter te bedragen: de minimale breedte van een fietspad in twee richtingen is 4 meter, het voetpad tenminste 1 meter. De meeste voetgangers maken gebruik van de trap. Vanwege kinderwagens en enkele incidentele voetgangers is op de aanlanding wel een voetpad aangehouden, maar minder breed dan op de brug. Beide profielen zijn voldoende conform de huidige richtlijnen voldoende breed voor een verkeersveilige situatie voor zowel fietsers als voetgangers.

Reactie 26	Aan beide kanten moet er bij de trap een fietsgoot en buggybaan worden gerealiseerd, en opgenomen in IPvE.
Gemeentelijk commentaar	Uitgangspunt is dat fietsers en buggy's gebruik kunnen maken van het voetpad op de hellingbaan. De trap uitbreiden met een buggybaan (bredere trap) en fietsgoot (minder steile trap) kost te veel ruimte.
Reactie 26	Opnemen van een fietsbare helling aan de Groenwoudsedijk/ JC Verthorenpad.
Gemeentelijk commentaar	De noodzaak voor de aanleg van deze fietsbrug en hoofdfietsverbinding komt voort uit het oversteken van de barrière Amsterdam Rijnkanaal en dus de Oost-West verbinding. Er wordt geen aparte hellingbaan aangelegd vanaf de brug op de Groenwoudsedijk. Op pagina 13 in het IPvE staat opgenomen dat ter hoogte van Leeuwensteijn Noord een trap moet komen.
Reactie 26	De hoogte van de leuning op de brug en langs de hellingbanen moet 1,30 meter of meer zijn.
Gemeentelijk commentaar	In het technisch Programma van Eisen zal komen te staan dat de brug en helling moet voldoen aan het bouwbesluit. Hierin staan ook eisen opgenomen over de hoogte van de leuning.
Reactie 26, 30	Hellingspercentage van 3,5% is zeer onwenselijk. Dit valt buiten alle normen voor een helling. Lat maximaal op 2,5 % leggen. Tevens moet de windhinder worden geminimaliseerd.
Gemeentelijk commentaar	De 3,5% is opgenomen als maximum gemiddeld hellingspercentage, waarbij in het IPvE duidelijk de opgave verwoord staat dat er gezocht moet worden naar een optimalisatie van dit percentage (omlaag brengen). Ruimtelijke studies laten zijn dat dit ook zeker mogelijk moet zijn, afhankelijk van mate van compact bouwen, combineren met schoolgebouw en ophogen van maaiveld. Een lager hellingspercentage leidt tot meer ruimtebehoefte en dus tot een minder compacte oplossing/inpassing. Ruimtelijke studies laten zien dat binnen deze bouwcontour, met huidig maaiveld en indien de uiterste grenzen worden opgezocht, een gemiddeld hellingspercentage van maximaal 3,1% haalbaar moet zijn. In het IPvE is het hellingspercentage aangepast.
Reactie 26, 30	Er is veel aandacht voor de sociale veiligheid van de brug, maar er ontbreken nog enkele aspecten: - er moeten woningen komen langs de fietsroute in Leeuwensteijn - er moet een restaurantje, ijszaak of kiosk op de eerste pijler van de brug komen - route moet goed in zicht woningen liggen. Daarbij mag hij aan de Oog in Al zijde niet langdurig recht op een woning afkoersen.
Gemeentelijk commentaar	Hoe het stedenbouwkundige plan er exact uit gaat zien is op dit moment nog niet bekend. Sociale veiligheid op dit gedeelte van de route is met de eisen opgenomen op pagina 12 ons inziens voldoende gewaarborgd en zal nader moeten worden geconcretiseerd in de verdere planuitwerking van Meijsters Buiten. In de ontwikkelingsvisie Centrale Zone (2005) zijn voor het deelgebied Leeuwensteijn Noord woningen voorzien.

	Een restaurantje, kiosk of ijszaak op de brug wordt niet wenselijk en niet mogelijk geacht, dit onder andere vanwege ruimtegebrek, sociale veiligheid en om exploitatietechnische redenen. Op pagina 17 staat als eis dat het directe inkijk en lichtinstraling vanaf de fietsbrug in de naastgelegen woningen tot het minimum dient te worden beperkt.
Reactie 29	Aanlanding brug niet in directe raamzicht van de huidige huizen.
Gemeentelijk commentaar	Op pagina 17 staat als eis dat het zicht vanaf de fietsbrug in de woningen tot het minimum dient te worden beperkt.
Reactie 30	Aanlanding Victor Hugoplantsoen: er zijn in de afgelopen jaren diverse schetsontwerpen gemaakt voor de hellingbaan in het Victor Hugoplantsoen. Hier zijn ook conclusies getrokken met betrekking tot fietsbaarheid, overzicht ed. We vinden het jammer dat in het IPvE van de fietsbrug hier niet aan gerefereerd wordt. We zien graag op zijn minst een verwijzing opgenomen naar de eerdere documenten die over de fietsbrug, de aanlanding en de vervolgroute zijn opgesteld.
Gemeentelijk commentaar	Er is bewust voor gekozen om geen schetsontwerpen of modellen op te nemen in het IPVE. Deze zijn gebruikt om de contouren van de randvoorwaardenkaart te kunnen bepalen. Binnen deze contouren zijn echter meerdere ontwerp mogelijkheden denkbaar. Hiervoor wordt in de volgende fase van het project de markt uitgenodigd.
Reactie 30	Neem in de beide IPvE's ook informatie/ richtlijnen op over gewenst materiaalgebruik.
Gemeentelijk commentaar	Richtlijnen en eisen voor materiaalgebruik komen aan de orde zodra de ontwerpkeuzes over het totale plan zijn gemaakt. Hierbij willen we ook graag ruimte houden voor ideeën vanuit de markt. In deze fase worden alleen eisen over materialisatie opgenomen, indien dat om technische redenen noodzakelijk is. Deze worden dan verwerkt in het Technisch IPvE wat meetelt bij de architectenselectie.
Reactie 32	Aandacht voor gehandicapte medemens mist. Is brug toegankelijk voor rolstoelen/ scootmobielen en welke eisen zijn hieraan verbonden?
Gemeentelijk commentaar	Ja, rolstoelen en scootmobielen kunnen gebruik maken van de helling. Voor hen gelden dezelfde eisen als voor een fietser.
Reactie 32	Kan er een eis worden toegevoegd dat de 2 gebruikersgroepen (voetgangers en fietsers) ook fysiek van elkaar gescheiden worden en eventueel hoe?
Gemeentelijk commentaar	Nee, deze eis wordt niet toegevoegd. Een fysieke scheiding is niet wenselijk i.v.m. efficiënt ruimtegebruik van het wegdek. Met een goed ontwerp moet de veiligheid voor fietser en voetganger worden aangetoond.

Reactie 32	Komt het voetpad aan de noord- of aan de zuidzijde te liggen? Als hier een voorkeur voor bestaat, graag dit als eis opnemen.
Gemeentelijk commentaar	Er is geen voorkeur, dit hangt af van het ontwerp van de architect.

Reactie 32	Kunnen er kwaliteitseisen aan de brug toegevoegd worden, tav comfort, oriëntatie, gladheidbestrijding etc
Gemeentelijk commentaar	Richtlijnen en eisen voor materiaalgebruik komen aan de orde zodra de ontwerpkeuzes over het totale plan zijn gemaakt. Hierbij willen we ook graag ruimte houden voor ideeën vanuit de markt. In deze fase worden alleen eisen over materialisatie opgenomen, indien dat om technische redenen noodzakelijk is. Deze worden dan verwerkt in het Technisch IPvE wat meetelt bij de architectenselectie.

Reactie 32	Eisen wat betreft minimum steunpunten en minimum constructiedikte zijn onderling strijdig. Als omwonende vind ik de 2 ^e belangrijker. Wat heeft prioriteit wat betreft de gemeente?
Gemeentelijk commentaar	De overwegend kleinschalige bebouwing in Oog in Al vraagt om een brug en aanlanding van een zo beperkt mogelijk omvang. Hieraan wordt het ontwerp getoetst. De een is dus niet belangrijker dan de ander.

Reactie 32	Te veel of te abrupte afremmende voorzieningen gaan ten koste van het rijcomfort. Kan deze nuancering ergens in de eisen verwoord worden?
Gemeentelijk commentaar	Eens, het heeft ook de voorkeur (pagina 22 van het IPvE) dat de vormgeving van de aanlanding bijdraagt aan het <u>natuurlijk</u> verlagen van de snelheid zodat de snelheid op maaiveld beperkt is. Ons inziens is uw wens hiermee voldoende gewaarborgd.

8. Participatie

Reactie 9, 12, 22, 29	In hoeverre worden de bewoners van de hoekwoning Johan Wagenaarkade, als eerste betrokken bij het ontwerp voordat het definitief wordt vastgesteld (los van klankbordgroepdeelname). Brug en aanlanding hebben grote impact omgeving, zicht en inkijk. Het woord 'aandachtspunt' vind ik als bewoner te vrijblijvend. Vrije uitzicht, en woongenot, schade aan huis, verloren gaan van achtermuur, mogelijke schade aan. Bezorgdheid over overbodige project, graag in gesprek over de te verwachten consequenties voor mijn huis. Graag gesprek met projectleider om te kijken naar de mogelijkheden. Bewoners van de Johan Wagenaarkade krijgen een onevenredige last te verwerken: en hun uitzicht verslechterd, meer onrust, meer verkeer. In welke mate gaat gemeente hier mee rekening houden?
Gemeentelijk commentaar	Wij nodigen de bewoners van de Johan Wagenaarkade en de Catharina van Renneslaan graag uit voor een gesprek met de projectorganisatie om nader van gedachten te wisselen over uw vragen en zorgen over de nieuwe woningen, verkeersstromen, zicht en privacy, sociale veiligheid en de betrokkenheid van direct omwonenden in het vervolgproces.
Reactie 30	Alleen bewoners uit Oog in Al betrokken bij klankbordgroep (blijkbaar hebben er geen bewoners van Leidsche Rijn gereageerd). De 2 wijkraadsleden die eerder toebehoorden waren zijn echter niet persoonlijk benaderd. Graag op de hoogte stellen van de beweegredenen hierachter.
Gemeentelijk commentaar	In de Fietsbrugnieuws van juni 2011 is een oproep gedaan voor de klankbordgroep. Deze Fietsbrugnieuws is met de digitale nieuwsbrief van Leidsche Rijn rondgestuurd. Vanuit Leidsche Rijn waren geen aanmeldingen. De wijkraad Leidsche Rijn is net als de wijkraad West geen lid van de klankbordgroep, opdat zij hun autonome adviesfunctie kunnen blijven uitvoeren. Met de wijkraad Leidsche Rijn is afgesproken dat wij voor de volgende fase expliciet met de wijkraad bekijken hoe we de belangen van de bewoners van Leidsche Rijn kunnen inbrengen in dit project.
Reactie 30	IPVE's geven niet aan of er nog participatie gaat plaatsvinden in het vervolgtraject en zo ja, hoe dat vorm gaat krijgen. Graag informatie hierover.
Gemeentelijk commentaar	Na het raadsbesluit in het najaar van 2012, zal een doorstart worden gemaakt met de klankbordgroep. Deze klankbordgroep wordt opnieuw samengesteld, met huidige leden die blijven deelnemen en nieuwe klankbordgroepleden. De onderwerpen die aan bod komen, zijn de architectenselectie, het bestemmingsplan, en het ontwerp. Ook zal de klankbordgroep zich richten op de ontwerpfasen voor de fietsroute. De invulling van de samenwerking zullen we bij de eerste bijeenkomst met elkaar bespreken.
Reactie 30	Waarom is er voor fietsbrug gekozen voor participatievorm raadplegen en voor de vervolgroute voor adviseren?

Gemeentelijk commentaar	De inpassing van de aanlandingslus en de school in het plantsoen, en de relatie tussen lus–school–plantsoen is een complexe ruimtelijke opgave waarbij een afweging nodig is tussen meerdere vaak tegengestelde belangen. Het algemeen belang, namelijk de realisatie van een stedelijke fietsverbinding binnen het beschikbare budget, planning en wettelijke eisen prevaleert hierbij. Om die reden heeft de betrokkenheid van de klankbordgroep op bovengenoemde onderwerpen plaatsgevonden op het niveau "raadplegen". Voor de fietsroute wat het doel van de participatie een zoveel mogelijk kwaliteit en consensus te bereiken tussen de gemeente (wensen voor de fiets en stedenbouwkundige wensen) en de klankbordgroep (wensen vanuit de wijk). Betrokkenheid vond daarom plaats op het niveau 'adviseren'
Reactie 33	Punt van aandacht blijft onnauwkeurige/onjuiste informatieverstrekking door de gemeente: - tijdens de voorlichtingsavond januari 2011 is de bouw van de school op de locatie van de woningen expliciet als mogelijkheid besproken nav een vraag uit het publiek. Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten werd deze mogelijkheid van tafel geschoven - de integratie van de school en aanlanding werd in de vorige inspraakronde als voldongen feit gepresenteerd. Nu blijkt dat de school bouwheer is en integratie alleen na akkoord van de school mogelijk is - Ook zou de gemeente meer uitleg kunnen geven over inspraakprocedures en de gelegenheden die er zijn om schriftelijk en/of mondeling te reageren. Burgers zijn onbekend met deze procedures.
Gemeentelijk commentaar	Er is in een klankbordgroepbijeenkomst gekeken naar de mogelijkheid om de school op de plek van de woningen te plaatsen, maar dit bleek niet tot een goede aanlanding te leiden conform de kwaliteitseisen voor een comfortabele aanlanding voor fietsers. De integratie van de school en aanlanding is het streven. Echter, tijdens de voorbereidingen van het IPvE is gebleken dat een losse realisatie nodig kan zijn, bijvoorbeeld met het oog op financiële haalbaarheid en schoolexploitatie en –onderhoud. Over het bouwheerschap van de school is van meet af aan gecommuniceerd dat overeenstemming met schoolbestuur nodig is. Over procedures is een ieder geïnformeerd via de klankbordgroep, website, Fietsbrugnieuws, informatieavonden en andere communicatiemiddelen.
Reactie 33	Als deelnemer van de klankbordgroep wil ik nuanceren dat het programma in samenspraak met de klankbordgroep tot stand is gekomen. De sfeer was constructief, maar de invloed die de werkgroep Victor Hugoplantsoen kon uitoefenen vond ik zeer gering. Belangrijkste punten van de werkgroep: a. scholen situeren ten zuiden van de hoofdfietsverbinding en daarmee het plantsoen vrij te houden voor bewoners. Dit punt was niet bespreekbaar. b. de brug en aanlanding te situeren aan de zuidwestzijde van het plantsoen. Dit punt is gehonoreerd. c. Eenrichtingsverkeer (rijrichting) op het Victor Hugoplantsoen. Dit punt is niet gehonoreerd

	Ik wil u vragen de variant a nogmaals te laten onderzoeken
Gemeentelijk commentaar	Vooraf is duidelijk afgesproken hoe de samenwerking met de klankbordgroep zou plaatsvinden. Zoals hiervoor toegelicht, is vanwege de stedenbouwkundige puzzel en meerdere tegengestelde belangen, het niveau raadplegen vastgesteld. De gemeente heeft daarbij zoveel mogelijk geluisterd naar de wensen van de klankbordgroep en deze indien mogelijk overgenomen. De varianten voor de school ten zuiden van de fietsverbinding zijn wel bekeken maar niet nader uitgewerkt omdat bleek dat dit niet tot een goede aanlanding zou kunnen leiden die kan voldoen aan de kwaliteitseisen voor een comfortabele aanlanding voor fietsers. Wat betreft het eenrichtingsverkeer op het Victor Hugoplantsoen zijn wij van mening dat het mogelijk nadeel (moeilijk de wijk uit komen vanwege extra drukte tijdens ochtendspits) moet worden afgewogen tegen het belang van een veilige en logische hoofdfietsverbinding. Bij de nu gekozen richting kunnen de verkeersstromen het beste gescheiden worden gehouden omdat het autoverkeer ten noorden van de fietsroute blijft, waarbij de bereikbaarheid van het Victor Hugoplantsoen toch voldoende gewaarborgd blijft. Daarnaast blijkt uit modelstudies en tekeningen dat het optimum in de verkeerslichtenregeling hiermee meest eenvoudig te bereiken is: we streven naar een zo eenvoudig mogelijke instelling om roodlichtnegatie en files te voorkomen en het kruispunt verkeersveilig te maken. In het IPvE zijn deze overwegingen toegevoegd.