

Reactienota

Herinrichting 't Goylaan

IPVE/FO

Ter vaststelling in college van
B&W
7 juli 2015

Projectgroep Herinrichting 't
Goylaan

Gemeente Utrecht

Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Inleiding

Op 8 april 2015 heeft het college het integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) voor de herinrichting van 't Goylaan vastgesteld. 't Goylaan is een van de binnenstedelijke verbindingswegen in Utrecht die als stadsboulevard wordt ingericht, zoals bedoeld in het coalitieakkoord Utrecht maken we samen. Bij de uitwerking van het FO naar het VO is de directe omgeving nauw betrokken in een kort maar intensief traject.

Op 22 april is in aanwezigheid van wethouder Van Hooijdonk een druk bezochte informatieavond georganiseerd voor de bewoners op wijkbureau Zuid. Tijdens deze avond is een presentatie gegeven over de nieuwe inrichting als stadsboulevard en de effecten voor de doorstroming van het verkeer. In het tweede deel van de avond hebben bewoners vragen kunnen stellen aan de inhoudelijke experts van de gemeente. Tijdens de bijeenkomst waren zowel bewoners uit de directe omgeving aanwezig als ook bewoners uit Lunetten en uit Rivierenwijk.

Ter plekke hebben zich 28 aanwezigen aangemeld voor de klankbordgroep. Bij de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep waren 23 bewoners aanwezig. Bij de tweede bijeenkomst waren dit er 15. De klankbordgroep is op 11 mei 2015 bijeen geweest en leden hebben meegedacht over het ontwerp voor herinrichting van 't Goylaan. De resultaten van de 1e avond zijn meegenomen in de uitwerking naar het VO. Op 27 mei 2015 is de klankbordgroep geïnformeerd over het aangescherpte Voorlopige Ontwerp. Participatie heeft op 2 hoofdonderdelen plaatsgevonden; ontwerp- / inrichtingselementen en de verkeerskundige aspecten. Met de klankbordgroep is afgesproken dat zij ook betrokken zullen worden in het vervolg van het project (na bestuurlijke besluitvorming).

Naast deze informatieavond en klankbordgroep bijeenkomsten, zijn er aanvullende gesprekken gevoerd met bewoners uit Lunetten en Rivierenwijk. De zorgen van bewoners uit Lunetten over de bereikbaarheid van hun wijk en zorgen van bewoners uit Rivierenwijk over de wachtrijen op de Socrateslaan en hun wens om de projectgrens te verleggen richting Europaplein zijn hier besproken. De gemeente heeft een uitgebreide toelichting gegeven op de effecten van de herinrichting op 't Goylaan voor deze wijken. De uitkomsten van het overleg met Rivierenwijk worden via de nieuwsbrief van de wijk, de website van het wijkbureau en de website van het project gedeeld.

Ook is met de eigenaar en winkeliers van winkelcentrum Hart van Hoograven en de eigenaar van autogarage Goylaan gesproken over de gevolgen van de herinrichting voor hun bedrijfsvoering en bereikbaarheid in de eindsituatie. Met de eigenaar van autogarage Goylaan is afstemming gezocht over de bereikbaarheid van de garage in de eindsituatie.

Afstemming met de hulpdiensten en met de OV bedrijven vond plaats via de BING en door middel van aanvullende gesprekken. Ook in de volgende fase zullen deze stakeholders betrokken blijven bij de verdere uitwerking en detaillering van het ontwerp. Tenslotte is het plan ook besproken met de Fietzersbond. Naar aanleiding daarvan heeft de Fietzersbond een formele reactie ingediend. Die is opgenomen in de reactienota.

Op verzoek van de wijkraad Zuid heeft aanvullend ambtelijk overleg plaatsgevonden op 9 juni. In het overleg is uitgebreid ingegaan op de gevolgen van de herinrichting op de aangrenzende wijken.

Op 23 juni tenslotte is op verzoek van de commissie S&R een 'technische' RIA georganiseerd waarin inhoudelijk uitgebreid is ingegaan op de verkeerskundige onderbouwing en effecten van de herinrichting.

Voor alle reacties geldt dat is bekeken of ze leiden tot wijzigingen in het ontwerp. Zo veel mogelijk reacties zijn meegenomen in de uitwerking naar het Voorlopig Ontwerp (VO). De aanpassingen ten opzichte van het FO zijn:

- Introductie van een voorrangsp plein in plaats van een geregelde kruising ter hoogte van de kruising van 't Goylaan met de Constant Erzeijstraat/Hoof t Graaflandstraat. Hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer. Bovendien vraagt de inpassing om minder asfalt, wat weer ten goede komt aan de uitstraling.
- Locatie en detaillering oversteken voor voetgangers en fietsers
- Locatie van doorsteken en U-turns voor autoverkeer
- Aanvullende maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer in de aangrenzende straten
- Keuze voor invulling van groen/beplanting
- Aanpassing van de aansluiting van garage Goylaan op 't Goylaan

Reacties op consultatie IPVE/FO herinrichting 't Goylaan

Nr.	Reactie	Antwoord
Algemeen		
11	Wat een geweldig plan om van de 't Goylaan een stadsboulevard te maken. Eindelijk minder auto's, minder vervuiling en meer groen. Ruimte voor fietser en voetganger, wat willen we nog meer. Natuurlijk moeten we luisteren naar kritische opmerkingen maar dit plan moet overeind blijven.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
14	Hartstikke goede plannen voor herindeling van 't Goylaan. Ga zo door.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
20	Makkelijker oversteken is natuurlijk goed. Maar meer groen, minder geluid en betere luchtkwaliteit is onbetwist een uitstekend doel. Ik woon zelf aan de Briljantlaan 243-drie hoog, en je wil niet weten hoeveel zwart stof er wekelijks van de balkonleuning is te poetsen. Helemaal voor!	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
25	Ik heb de plannen bekeken, en dit ziet er veelbelovend uit! Ik word blij van meer bomen in de wijk, en geloof zeker dat alles ten goede zal komen van geluid. Heel fijn!	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
29	Ik ben zeer positief over de plannen en zal het toejuichen als deze ingevoerd worden.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
36	Ik ben heel enthousiast over de plannen voor de herinrichting van de Goylaan. Het gaat er vast prachtig uit zien. Meer groen – en hopelijk ook bomen – spreekt me vooral aan. Ik ben zelf een fietser en ik waardeer het enorm dat Utrecht inzet op de fiets als prettig vervoermiddel in de stad. Ik maak me geen zorgen over mogelijke files als gevolg van de transformatie, want ik denk dat mensen niet meer binnendoor zullen rijden, maar juist de Waterlinieweg of de snelweg pakken.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
76	Hiermee geef ik mijn bezwaar weer	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Verkeersdoorstroming		

1	De plannen zijn totaal niet realistisch gezien de hoeveelheid verkeer die nu al over 't Goylaan rijdt. Zeker in de spits loopt de onderkant van Utrecht al helemaal vast door de problemen op 't Goylaan. Deze problematiek komt totaal niet terug in de plannen. Waar zitten de problemen? – De Waterlinieweg loopt in de spits volledig vol zowel richting A12 als richting A28. – Vanuit Hoograven is het bijna onmogelijk 't Goylaan op te komen vanwege de drukte. – Vanaf Europaplein is het regelmatig zo druk dat files doorlopen tot aan de A12, omdat er niet genoeg afvoer van verkeer is. De geboden oplossing van 1 rijbaan per richting is bijna belachelijk te noemen en getuigt van een struisvogelhouding die op geen enkele manier is goed te praten. Ik wil u aanraden om eens goed onderzoek te doen tijdens de drukke tijden tussen 8 en 9 uur op een maandag of dinsdag ochtend en tussen 17u en 18u op dezelfde dag.	De verkeerscapaciteit van een weg wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van verkeerslichten en de manier waarop deze werken (bijvoorbeeld langer of misschien juist korter op groen voor doorgaand verkeer). Het aantal beschikbare rijstroken bepaalt in veel mindere mate de verkeerscapaciteit van een weg. ÉÉN RIJSTROOK RECHTDOOR Momenteel is voor doorgaand autoverkeer vanaf het Europaplein richting 't Goyplein op het eerste gedeelte tussen het Europaplein en de Jutfaseweg maar één rijstrook beschikbaar. Deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. Voor doorgaand autoverkeer vanaf het 't Goyplein richting het Europaplein is in de huidige situatie op het eerste gedeelte tussen 't Goyplein en het kruispunt met de Linschotensingel ook maar één rijstrook beschikbaar. Ook deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. VERKEERSLICHTEN Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. NIEUWE SITUATIE Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen.
---	--	---

		OMLIGGENDE WEGEN (Waterlinieweg, Europaplein) De huidige verkeerssituatie op omliggende wegen als de Waterlinieweg en de Europalaan – Europaplein wordt door het project Herinrichting 't Goylaan niet verbeterd. Daar staat tegenover dat de herinrichting in ieder geval niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op deze wegen.
5	Binnenstedelijke verbindingswegen als 't Goylaan zijn nu gevaarlijk door dat doorgang geblokkeerd is draait iedereen bij de Rabobank in een geïrriteerde toestand. hoe kom je in vredes naam uit Hoograven en Rivierenwijk bij het station gemeentehuis etc. De herinrichting wordt daardoor niet veiliger en zeker niet groener voor Utrecht, meer auto's leggen meer kilometers af in Utrecht, doordat je eerst richting buiten de stad moet rijden en dan weer naar de stad, mega om moet rijden. Als de gemeente te veel geld heeft in dat potje, stop het dan in een ander potje en maak de parken die er zijn mooier. 't Goylaan is een verbindingsweg, die weer functioneel hoort te zijn. De kortste route is beter voor het milieu in Utrecht net als een soepele doorgang.	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. DOORGAAND VERKEER Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om verplaatsing per auto binnen de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan alleen op de wegen met voldoende capaciteit en op plaatsen waar de leefbaarheid niet op gespannen voet staat met dit autoverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer verbetert. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen.

6	a. Het is een goed streven om het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Kan de gemeente nader toelichten waarop de aanname gebaseerd is dat dit daadwerkelijk zal gebeuren? 't Goylaan lijkt namelijk veelvuldig gebruikt te worden om vanaf de ring het stadscentrum in en uit te rijden. Dit verkeer kan niet 'buitenom'. Wat is het alternatief voor dit verkeer? b. Kan de gemeente hiernaast een nadere toelichting geven op de effecten op het bestemmingsverkeer? De laatste jaren is het aantal woningen in Hoograven flink toegenomen. Er lijkt dus eerder sprake van een toename, dan afname van het verkeer van en naar de wijk. Kan de gemeente garanderen dat het straks niet filerijden wordt in eigen wijk? c. Hoe beoordeelt de gemeente de effecten van de herinrichting op de verkeerssituatie in de spits op 't Goylaan? In ochtend en avond spits is het vaak erg druk op 't Goylaan en kost het bewoners veel tijd om de wijk in en uit te komen (en naar hun werk te reizen). Zal de herinrichting de filedruk in de spits doen toenemen of afnemen?	a. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. b. Voor bestemmingsverkeer is 't Goylaan nog steeds een geschikte route. Door een betere afstelling van de verkeerslichten en de introductie van een voorrangsp plein op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat kan de weg na herinrichting net zoveel autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal er ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route (zie antwoord bij a) moet gaan rijden om een goede doorstroming op behouden. c. De verwachting is dat het doorgaand verkeer zal afnemen als gevolg van de nieuwe inrichting. Bovendien komt op 't Goylaan vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukte (bijvoorbeeld in de avondspits) gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Dit geldt niet alleen voor autoverkeer, maar ook voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren.
---	--	--

7	Zullen er geen files ontstaan en gaat het verkeer inderdaad 't Goylaan mijden.	Door een betere afstelling van de verkeerslichten en een voorrangspolein op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat kan de weg na herinrichting net zoveel autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route moet gaan rijden om een goede doorstroming te behouden. De verwachting is dat het doorgaand verkeer zal afnemen als gevolg van de nieuwe inrichting. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen.
---	---	--

8	a. Uit historisch perspectief dient u na het instellen van een monitoringteam die per uur en dag evalueert onmiddellijk te starten met een proef met het versmallen van de twee rijstroken ter beider zijden tot één rijstrook. Het is de enige optie om te bewijzen dat uw zienswijze die moet leiden tot versmalling op termijn berust op een reële aanname van kans op succes. Als uw aanname dat uw planning niet tot een infarct leidt onjuist is kunt u zonder al te veel kosten en gezichtsverlies weer terugvallen op de oude situatie. b. Daarnaast brengt een geplande bouw van een enorme geluidswal (er is sprake van meer dan 12 meter hoog) tussen de A-12 en de wijk Hoograven gedurende langere tijd een stroom van zwaar vrachtverkeer door de wijk via een nog aan te leggen werkverkeerroute aan de Herautsingel. c. Ook voorziene bouwprojecten als de afronding van het Neerlandiaterrein, het te ontwikkelen Oudegeinlaangebied, de TRIP etc. geven extra aanbod van zowel vrachtverkeer als van hetgeen de nieuwe bewoners verkiezen in mobiliteit. d. De tijdslimiet voor hulpdiensten zijn zwaar in het geding vanwege het elimineren van een vluchtstrook. Uitvoegstroken van openbaar vervoer zijn niet ingetekend.	a. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel, uitgevoerd door een extern adviesbureau voor mobiliteitsvraagstukken, toont aan dat het autoverkeer goed blijft doorstromen na herinrichting. Het tijdelijk versmallen van de twee rijstroken, zoals u suggereert, is niet vergelijkbaar met het effect van een volledige herinrichting waarbij ook de inrichting van de kruisingen en de werking van de verkeerslichten worden meegenomen. Daarnaast hebben de toeleidende wegen (bij de kruising met de Linschotensingel en bij de Jutfaseweg) naar 't Goylaan in de huidige situatie ook maar een rijstrook ter beschikking. Door een betere afstelling van de verkeerslichten en een voorrangsplein op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hoofd Graaflandstraat kan de weg na herinrichting net zoveel autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal er ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route moet gaan rijden om een goede doorstroming te behouden. b. Voorafgaand aan ieder bouwproject wordt bekeken welke routes het meest geschikt zijn voor bouwverkeer. Uitgangspunt is de (verkeers)hinder voor de omgeving tot een minimum te beperken. Bij de realisatie van een geluidscherm langs de A12 zal tussen opdrachtgever, aannemer en gemeente overleg worden gevoerd welke route(s) voor bouwverkeer de (verkeers)hinder in Hoograven Zuid en op het omliggende wegennet tot een minimum beperken. c. Bouwontwikkelingen, inclusief geplande gebiedsontwikkelingen, kunnen onderdeel zijn van een verkeersmodel. Nieuwbouwplannen worden vooraf altijd apart getoetst op bereikbaarheid. d. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook gewaarborgd.
---	--	---

8	Indien mogelijk wens ik nieuwe informatie toe te voegen. Ik heb na enkele proefnemingen kunnen constateren dat (in de drukke uren) bij de passeren van drie bootjes na elkaar de Zuiderbrug dusdanig lang open is dat het aantal auto's herleid tot één rijstrook op enkele meters na de afstand overbruggt van de Vaartsche Rijn tot aan de stoplichten van de Hooft Graaflandstraat.	In het hoogseizoen (van 15 april tot 15 oktober) wordt de brug niet geopend tussen 16.30 en 17.30 uur. In het laagseizoen (16 oktober tot 14 april) stopt de bediening om 16.30 uur. Het klopt dat bij opening van de Zuiderbrug aan de oostkant een langere wachtrij zal ontstaan, door het laten vervallen van één rijstrook op dit deel van 't Goylaan. Omdat de openingstijden buiten de avondspits vallen, is de verwachting dat een wachtrij voor een geopende brug niet toeneemt.
9	Mijn grootste angst is dat het nog moeilijker gaat worden om 's ochtends en 's avonds de wijk uit te gaan en in te komen. Wij wonen aan de Draadnagelweg in Hoograven Zuid en de meest logische uitgang en entree in onze mooie wijk is via 't Goylaan – Waterlinieweg. Dat er getracht wordt om het verkeer terug te dringen vind ik een goede zaak. Ik mis echter de onderbouwing dat het verkeersaanbod significant minder zal worden bij een stadsboulevard. Graag ontvang ik deze onderbouwing zodat ik weet waar de plannen op gebaseerd zijn.	Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Voor bestemmingsverkeer is 't Goylaan nog steeds een geschikte route. Door een betere afstelling van de verkeerslichten en een voorrangspaleis op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat kan de weg na herinrichting net zoveel autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal er ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route moet gaan rijden om een goede doorstroming te behouden. De verwachting is dat het doorgaand verkeer zal afnemen als gevolg van de nieuwe inrichting. Bovendien komt op 't Goylaan vlak voor het voorrangspaleis aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangspaleis meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Dit geldt niet alleen voor autoverkeer, maar ook voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren.

15	Ik vraag me af of het een goed idee is om de weg van 2 naar 1-baans weg te veranderen. Ik woon op de Noordeindestraat en rij elke dag op de Goylaan en het is vaak nogal druk in de spits. De weg naar 1 baan zou betekenen een langere file (langer wachten, meer uitlaatgassen). En een andere route verplaats je het probleem, voor mij naar oprit stadion Galgenwaard. Ook altijd druk. De zuidkant (Hoograven) is al slecht bereikbaar. Er hoeft maar iets te gebeuren (vooral einde middag) en je staat vast op de Albatrosstraat, Gansstraat of Venuslaan en anders op de Waterlinieweg, 't Goylaan. Dat zijn de enige wegen om mijn huis te bereiken vanaf de snelweg A27. Openbaar vervoer is voor mij geen optie. Het is een mooi idee om alles groener te maken maar de weg smaller gaat problemen geven, voor mensen uit de wijk in de spits. Hoop dat hier goed nagekeken wordt.	Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Voor bestemmingsverkeer is 't Goylaan nog steeds een geschikte route. Door een betere afstelling van de verkeerslichten en een voorrangsp plein op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hoofd Graaflandstraat kan de weg na herinrichting net zoveel autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal er ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route moet gaan rijden om een goede doorstroming te behouden. De verwachting is dat het doorgaand verkeer zal afnemen als gevolg van de nieuwe inrichting. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen.
16	Wat is de aanleiding voor dit plan? Ik neem aan dat er klachten/ problemen zijn. Maar wat mij betreft is er niks aan de hand met 't Goylaan en dit is dan de zoveelste onnodige verandering in Utrecht. Zodra een straat of gebied klaar is, begint men aan de volgende straat, met veel omleidingen, herrie en ongerief. Net zoals zoveel anderen ben ik dit zat, het steeds dingen veranderen terwijl er niks aan de hand is.	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van dit beleid is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Eén van de manieren om dat te doen is doorgaand verkeer zoveel mogelijk rond de stad te leiden. Met de herinrichting van 't Goylaan naar een stadsboulevard zal het doorgaande verkeer verleid worden om een andere route te nemen. Zo ontstaat meer ruimte voor wijk- naar- wijkverkeer op 't Goylaan. Op 't Goylaan doet zich de kans voor om deze herinrichting te combineren met onderhoudswerkzaamheden die toch al gepland waren voor 2016. Daarom wordt deze weg nu als stadsboulevard ingericht.

18	a. Door files op de A12, loopt de Waterlinieweg vol. Hierdoor wordt het Goyplein geblokkeerd en stagneert de doorstroom Hoograven in/uit. Het aanleggen van de extra voegstrook naar de A12 zal weinig opleveren, want het verkeer kan geen kant uit. b. Op dagen dat er evenementen in de Jaarbeurs zijn, die rond de spits afgelopen zijn, heeft dit grote invloed op het verkeersaanbod op 't Goylaan. Dit verkeer zal bij City Campus Max al aangemoedigd moeten worden om via de A12 te rijden. Echter, als daar file staat gaat verkeer dat richting A28 en A27 moet (Hilversum, Amersfoort) via Hoograven naar het Goyplein, Waterlinieweg en bij Rijnsweerd naar de snelwegen. Dit ga je niet voorkomen, tenzij de file op de A12 niet meer voorkomt. c. Kan de Rijnhuizenlaan niet geschikt worden gemaakt voor 2-richtingsverkeer? Nu is ontsluiting richting 't Goylaan erg lastig, doordat je richting het Goyplein, via de Wickenburglaan of via de Oud Wulvenlaan moet rijden en dan keren bij de stoplichten. d. Ondanks het parkeerverbod bij Oud Wulvenlaan, staat het hier dagelijks vol met publiek voor de winkels. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties, ook in combinatie met de fietsstrook en vrachtverkeer. Dit moet echt aangepakt worden, middels handhaving of aanleggen van parkeerplaatsen in de groenstrook aan de singel. e. Komen de voetgangers-verkeerslichten vanaf Hart van Hoograven naar het wijkbureau komen te vervallen? Dat zou aanmerkelijk veel schelen in de doorstroming. f. Beide fietspaden op de Constant Erzeijstraat zijn erg donker, terwijl de rijstroken voor auto's erg verlicht zijn. Hierdoor is het als afslaande automobilist richting rijnhuizenlaan lastig om fietsers te zien fietsen.	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De extra rechtsafstrook is inmiddels aangelegd en zal, zolang de A12 niet is vastgelopen, de doorstroming verbeteren. De extra rechtsafstrook zorgt er ook voor dat er minder snel filevorming ontstaat bij de oprit van 't Goyplein. Het voorkomt echter niet het risico op filevorming. b. De huidige verkeerssituatie op omliggende wegen als de Waterlinieweg en de Europalaan – Europaplein wordt door het project Herinrichting 't Goylaan niet verbeterd. Daar staat tegenover dat de herinrichting in ieder geval niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op deze wegen. c. De Rijnhuizenlaan is inderdaad gedeeltelijk ingericht als eenrichtingsweg, om sluipverkeer door de wijk te voorkomen. Dit geldt ook voor andere wegen rondom 't Goylaan. d. De gemeente handhaaft periodiek op fout geparkeerde auto's. Het aanleggen van parkeerplaatsen in de groenstrook is niet wenselijk, omdat dit het recreatieve gebruik van de groenstrook en de voetgangersverbinding in de weg staat. e. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum en de verkeerslichten bij het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en Hoofd Graaflandstraat komen allebei te vervallen. f. Uw opmerking over de slechte verlichting van de fietspaden langs de Constant Erzeijstraat is doorgegeven aan Stadswerken met het verzoek de situatie te controleren en wanneer nodig aan te passen.
----	--	--

19	a. Hoe verhoudt dit plan zich tot de totale toegankelijk-per-auto-capaciteit van Utrecht in totaal, wordt deze hierdoor minder? Wordt de toegankelijk-per-auto-capaciteit op andere plekken verhoogd? In het geval de totale bereikbaarheid-per-auto-capaciteit van Utrecht afneemt, zal een verandering van 't Goylaan dan niet het probleem verplaatsen naar een ander locatie, of de verkeersproblematiek op 't Goylaan verergeren? b. Hoe verhoudt dit tot het bouwen van nieuwe wooncomplexen met parkeergelegenheid in Hoograven, zal hierdoor de behoefte naar extra bereikbaarheid-per-auto-capaciteit niet toenemen?	a. In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van dit beleid is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Eén van de manieren om dat te doen is doorgaand verkeer zoveel mogelijk rond de stad te leiden. Met de herinrichting van 't Goylaan naar een stadsboulevard zal het doorgaande verkeer verleid worden om een andere route te nemen. Zo ontstaat meer ruimte voor wijk- naar- wijkverkeer op 't Goylaan. Enige uitzondering is de situatie in de avondspits richting 't Goyplein. Er zal er ongeveer 5% minder verkeer kunnen rijden, wat overeen komt met ongeveer 50 auto's per uur. Over een etmaal betekent dit dat 0,5% van het huidige autoverkeer op 't Goylaan via een andere route moet gaan rijden om een goede doorstroming op behouden. Het is overigens wel zo dat de gemeente reizigers wil verleiden om voor andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door een aangepast OV-aanbod en de verbetering van fiets- en wandelroutes. b. Bouwontwikkelingen, inclusief geplande gebiedsontwikkelingen, kunnen onderdeel zijn van een verkeersmodel. Nieuwbouwplannen worden vooraf altijd apart getoetst op bereikbaarheid.
----	---	---

21	Ik vind het een geweldige visie. Ongeveer 5 jaar geleden heb ik mij samen met een groep bewoners onder de vlag "Ik hou van Hoograven" ingezet om de toenmalige ALU plannen bij te stellen, die de verkeersintensiteit op de 't Goylaan juist zouden laten toenemen. Dat er nu een diametraal andere visie voorligt juich ik dan ook van harte toe. Ik heb ook zorgpunten: – Er zal gewinning moeten optreden dat de 't Goylaan minder goed als doorsteek gebruikt kan worden om via het Goyplein en/of de Waterlinieweg sneller naar de A12 en A27 te komen. Hopelijk kan de capaciteit van A12 en A27 rond knooppunt Lunetten vergroot worden als RWS met de A27 aan de slag gaat. – Met de dan aan te brengen schermen langs de A12 bij Hoograven-Zuid, die er uit oogpunt van luchtkwaliteit en geluidshinder al lang hadden moeten staan, worden dan de problemen ook aan die kant aangepakt.	U geeft aan zorg te hebben over het feit dat 't Goylaan minder goed als doorsteek gebruikt kan worden. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. In de Planstudie Ring Utrecht zijn daarnaast ook aanvullende maatregelen opgenomen ten behoeve van de luchtkwaliteit, beperking van de geluidsbelasting en beheersing van het verkeer op de aansluitende wegen van de stad Utrecht. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht).
----	--	---

22	a. Ik sta volledig achter de intentie om Utrecht schoner en veiliger te maken. Echter, ik zou graag onderbouwd zien dat de maatregelen van 't Goylaan echt bijdragen aan deze doelen, want ik geloof namelijk dat ze vooral op het vlak van "schoner" juist het tegenovergestelde bereiken. Als ik de huidige situatie en doorstroom extrapoleer op een smallere 't Goylaan met minder capaciteit, is mijn inschatting dat de situatie op 't Goylaan zal verslechteren. Tussen 't Goylaan en de A12 is geen andere grotere weg. De realiteit is dat 't Goylaan een soort binnenring-functie heeft. Je kunt geen bottleneck gaan creëren en alles naar de A12 drukken die al vol staat. Het versmallen van 't Goylaan legt de verkeersdruk automatisch naar de toestromende wegen. Dit betekent dat uitlaatgassen dichter op de woningen komen. Echte probleem (zie bijlage) is dat er met grote regelmaat een opstopping in de ochtendspits tot aan de kruising 't Goylaan/Wijnesteinlaan staat. Dit ontstaat op de A12. Dit lijkt alleen maar erger te worden met het inperken van t Goylaan. b. Waarom moet het mensen zoals mij lastiger gemaakt worden om de stad in of uit te komen? Dit is puur en alleen het gebruik van de auto ontmoedigen – maar dat gaat geen "step-change" teweeg brengen in de vervoerkeuze van mensen. Het OV moet dan beter, goedkoper, of echte elektrische auto's stimuleren... kan je daar niet beter in investeren? c. Ik neem aan dat er een onderzoek is uitgevoerd naar de doorstroom op 't Goylaan in de ochtendspits, en toestroom van het verkeer in alle aanvoerwegen? Wat gaat er gebeuren op de situatie op de A12 die ik geschetst heb?	a. 't Goylaan kan na herinrichting dezelfde hoeveelheid autoverkeer verwerken als in de huidige situatie. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Met de herinrichting van 't Goylaan naar een stadsboulevard zal het doorgaande verkeer verleid worden om een andere route te nemen. Zo ontstaat meer ruimte voor wijk- naar- wijkverkeer op 't Goylaan. b. In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Ook wil de gemeente reizigers verleiden voor andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door een aangepast OV-aanbod en de verbetering van fiets- en wandelroutes. c. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukten gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. Wat betreft de situatie op de A12: berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Daarnaast zal het verkeer ook op andere tijden gaan reizen of andere vormen van vervoer kiezen.
----	--	---

26.	Wat is dit nu weer voor een zot idee van de gemeente! Enige jaren geleden werd 't Goylaan door de gemeente nog bestempeld als "de ontsluitingsweg van Hoograven". De rijbanen gingen van 1x1 naar 2x2 en dit had wel een betere doorstroming tot gevolg. 't Goylaan is de enige ontsluitingsweg vanuit Hoograven. Een andere mogelijke route is via de Socrateslaan en Kanaleneiland, maar die loopt al vaak vast door verkeer vanuit de Jaarbeurs. Ik kan mij echt niet voorstellen dat een versmalling van de rijbaan op 't Goylaan gaat bijdragen aan afname van fijnstofproductie, het zal alleen maar meer worden omdat het fileeeld tijdens de spits langer wordt! Op dit moment heb je aan het einde van 't Goylaan 3 voorsorteervakken die een betere doorstroom bewerkstelligen. Terug naar 1 rijstrook per richting zal de doorstroming niet ten goede komen! Het verkeer zal echt niet afnemen, omdat de randwegen (binnen- en buitenring) tijdens de spits ook al vol staan. Hiernaast zal het voor het door de gemeente beoogde "Hart van Hoograven" vermoedelijk ook een doodsteek worden. Wat is het voordeel? De oversteekplaatsen? Op 't Goylaan zijn 4 oversteekplaatsen geregeld door verkeerslichten. Daar zouden er dan nog twee bij moeten komen? Ik vind dat te gek voor woorden; tonnen investeren voor wat alleen maar voor extra problemen gaat zorgen. Als je als gemeente echt iets wilt gaan doen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zou ik kiezen voor een betere afstelling van de verkeerslichten. Tevens, en dan kijk ik even verderop: het verkeersplein (Goyplein) is het afgelopen jaar volledig op de schop gegaan betreffende de rijbaanstructuur en signalering. Is hier dan geen geld van de belastingbetaler over de balk gegooid door de gemeente, of had de gemeente soms een suikeroompje? U heeft mij via een vandaag verspreide uitnodiging gevraagd hierop te reageren; welnu, hierop mijn reactie! Apropos, het voorstel om bomen in het groen te plaatsen en bredere stoepen te maken: ik zou zeggen de stoepen zijn breed genoeg en er is ook nog wel plaats voor het planten van bomen in de huidige situatie!	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. In het nieuwe ontwerp zijn minder verkeerslichten op 't Goylaan dan in de huidige situatie en de verkeerslichten worden beter op elkaar afgesteld. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum vervallen, omdat voetgangers zich kunnen opstellen op de nieuwe brede middenberm en nog maar één smallere rijbaan per richting hoeven over te steken. De brede middenberm is dus niet alleen bedoeld voor het aanplanten van bomen, het heeft ook een verkeerskundige functie. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. Er zijn niet alleen naar verkeerskundige, maar ook stedenbouwkundige en milieuaspecten afgewogen. Het verbreden van de trottoirs en het plaatsen van extra bomen is onderdeel van deze bredere afweging. De luchtkwaliteit verbetert als gevolg van de nieuwe inrichting.
-----	---	---

28	De beoogde herontwikkeling baart mij als buurtbewoner en forens behoorlijk zorgen. Het huidige plan waarin 't Goylaan nog maar uit 2x1 rijbaan bestaat zal de reistijd voor forensen behoorlijk verlengen. Als forens heb ik bewust voor Hoograven gekozen, namelijk de prettige verbinding met uitvalswegen. Momenteel kost het mij dagelijks 10 tot 30 minuten om Utrecht te verlaten of binnen te komen. Met name de avondspits is met regelmaat tijdrovend (en frustrerend). De doorstroming is slecht, wat in eerste instantie komt door de vele auto's, maar daarnaast wordt verergerd door stoplichten die niet goed op elkaar staan afgestemd. Wanneer de wegcapaciteit van 't Goylaan wordt gehalveerd, zal de verkeersdrukke meer dan verdubbelen is mijn verwachting. De gemeente voert als een van de argumenten aan dat men het doorgaand verkeer wil verminderen. Maar welk alternatief biedt de gemeente daarvoor? Want de ring (parallelweg A12) en Waterlinieweg staan dagelijks vast tijdens de spits en bieden te weinig capaciteit. Het is begrijpelijk dat mensen als alternatief de stad doorkruisen. De gemeente moet begrijpen dat wij als stad in het midden van het land liggen en daardoor een knooppunt vormen voor het vele wegverkeer in Nederland. Dat zou het uitgangspunt moeten zijn bij nadenken over herontwikkeling.	De verkeerscapaciteit van een weg wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van verkeerslichten en de manier waarop deze werken (bijvoorbeeld langer of misschien juist korter op groen voor doorgaand verkeer). Het aantal beschikbare rijstroken bepaalt in veel mindere mate de verkeerscapaciteit van een weg. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. In de Planstudie Ring Utrecht zijn daarnaast ook aanvullende maatregelen opgenomen ten behoeve van de luchtkwaliteit, beperking van de geluidsbelasting en beheersing van het verkeer op de aansluitende wegen van de stad Utrecht. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht).
31	Ik en iedereen die ik ken in Hoograven, vinden het een heel slecht idee om de plannen die gemaakt zijn voor 't Goylaan uit te voeren. Er zijn talloze argumenten die dit bevestigen. Wij snappen dan ook niet wie er met zo'n dom ondoordacht plan komt aanzetten. Ik ben ervan overtuigd dat de bedenker hiervan nog nooit op 't Goylaan is geweest. Anders zou diegene al zelf door hebben dat het een dwaas plan is. Die persoon is absoluut niet geschikt op het gebied van ruimtelijke ordening. Ik zal verder niet ingaan op het argument. Een persoon die op 't Goylaan geweest is weet dat het een idioot plan is.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

32	't Goylaan staat regelmatig vast omdat het druk is op het Goyplein, het Goyplein door de drukte op de Waterlinieweg en de Waterlinieweg door drukte op de rotonde bij de A12. Mensen gebruiken 't Goylaan als alternatieve route vanwege de drukte op de afslag van de Waterlinieweg met de Rubenslaan/Venuslaan en de drukte op de rotonde met de Europalaan. Dit zijn de 3 aanrijroutes voor zo'n beetje geheel zuidelijk Utrecht waar toch een hoop mensen wonen en werken. Wanneer de A12 (Arnhem -> Den Haag) en A2 (Den Bosch -> Amsterdam) incl. parallelbaan vast staan is 't Goylaan de meest voor de hand liggende route voor heel zuidelijk Utrecht.	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Een in april 2015 uitgevoerd kentekenonderzoek en onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel (25%) van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. Het is wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanmerkelijk verbeterd.
----	--	---

33	De huidige verkeerssituatie op 't Goylaan is zeer ernstig verstoord en heeft een directe samenhang met de verkeersproblematiek op de Waterlinieweg, A12 (Utrecht-zuid) en A27-Amelisweerd. De dramatische afstelling van de huidige verkeersregelininstallaties in de corridor 't Goylaan worden vooral veroorzaakt door het Goyplein en Europaplein. Ik ken (professioneel) nergens in het land een grote stad waar verkeersregelininstallaties slechter afgesteld staan dan in Utrecht. De verkeersregeltechnici in de gemeente denken niet in gebruikersbelang en zijn daardoor uiterst halsstarrig problemen te signaleren, op te lossen en te denken buiten traditionele mogelijkheden. De huidige problemen worden veroorzaakt door de eigen gemeentelijke organisatie en zijn niet erkend door het college B&W. De dramatische afstelling zorgt op 't Goylaan voor blokkadevorming van kruispunten, lange wachttijden voor autoverkeer, agressief en gevaarlijk gedrag van gebruikers, veel schadelijke uitstoot en slechte doorstroming voor het openbaar vervoer. Busbaan wordt hierdoor niet goed benut en gebruikt als extra rijstrook voor autoverkeer. Graag nodig ik u uit samen te gaan kijken in de spitsen naar de problematiek. De beleidssamenhang ontbreekt in een integraal IPvE en FO. Bestemmingsverkeer Hoograven heeft geen alternatieve route. Samenhang ontbreekt met de verkeersoplossingen in de omliggende verkeersstructuur.	Bij de afstelling van verkeerslichten wordt altijd een afgewogen keuze gemaakt tussen doorstroming van verschillende verkeersstromen enerzijds en leefbaarheidsfactoren anderzijds. In het nieuwe ontwerp zijn minder verkeerslichten op 't Goylaan dan in de huidige situatie en de verkeerslichten worden beter op elkaar afgesteld. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum vervallen, omdat voetgangers zich kunnen opstellen op de nieuwe brede middenberm en nog maar één smallere rijbaan per richting hoeven over te steken. De brede middenberm is dus niet alleen bedoeld voor het aanplanten van bomen, het heeft ook een verkeerskundige functie. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op zo'n voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. De huidige verkeerssituatie op omliggende wegen als de Waterlinieweg en de Europalaan – Europaplein wordt door het project Herinrichting 't Goylaan niet verbeterd. Daar staat tegenover dat de herinrichting in ieder geval niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op deze wegen. Op 't Goylaan doet zich de kans voor om deze herinrichting te combineren met onderhoudswerkzaamheden die gepland zijn in 2016. Daarom wordt deze weg nu als stadsboulevard ingericht. Ook wil de gemeente reizigers verleiden voor andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door een aangepast OV-aanbod en de verbetering van fiets- en wandelroutes.
----	--	--

34	Wat mij zorgen baart is dat ook de bewoners van de wijk Hoograven en Rievierenwijk dagelijks met een opstopping op 't Goylaan te maken krijgen en voor hen is er geen alternatieve route. Verminderen van verkeersdrukke door bv het knippen van de weg ter hoogte van het kanaal bij de Socrateslaan biedt misschien uitkomst. Een rijbaan in geval van calamiteit is een groot risico voor de bereikbaarheid. Het plan veroorzaakt veel hinder voor de bewoners van de achterliggende wijken.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. In het coalitieakkoord heeft het college van B&W er nadrukkelijk voor gekozen te knippen in plaats van te knippen voor autoverkeer.
38	Het zou heel fijn zijn als met de herinrichting werd geprobeerd de Wijnesteinlaan toegankelijker te maken vanaf 't Goylaan. Nu moet er een zeer onhandige U-bocht worden gemaakt door automobilisten die vanaf de Waterlinieweg naar 't kruispunt van 't Goylaan met de Hooft Graaflandstraat rijden. Ik vind U-bochten verkeerstechnisch erg klungelig. Eerder kon men via de Karperstraat linksaf slaan naar de Duurstedelaan en de Wijnesteinlaan, maar dat is verboden gemaakt door een eenrichtingsverkeersbord. Wellicht kan dat bord weer weg.	Er komt voor autoverkeer een doorsteek ter hoogte van de Wijnesteinlaan en Oud-Wulvenlaan. Hierdoor wordt het mogelijk om linksaf te slaan op 't Goylaan en vervalt ook de huidige noodzaak een U-bocht te maken ter hoogte van het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat.
41	Om de druk op het kruispunt 't Goylaan/Constant Erzeijstraat laag te houden, zou ik in het plan graag een volledig ontsluiting van de Julianaweg en de Linschotensingel zien. Dus vanaf 't Goylaan de wijk Hoograven Zuid in en vanuit de wijk richting 't Goylaan (bij de Julianaweg en bij de Linschotensingel). Zonder eenrichtingsinrichting op de Linschotensingel. Zo creëer je op drie plekken verkeersbewegingen de wijk Zuid in en uit en niet alleen maar op de Hooft Graaflandstraat. Bestemmingsverkeer is sneller op de juiste plek in en uit de wijk en komt niet gezamenlijk op één locatie 't Goylaan af of op. Graag hoor ik of mijn voorkeur helder is.	In de klankbordgroep hebben bewoners de nadrukkelijke wens uitgesproken niet te veel directe aansluitingen voor autoverkeer op 't Goylaan mogelijk te maken. Dit in verband met de zorg voor extra sluipverkeer in de wijk. Daarom is in samenspraak met bewoners in de klankbordgroep besloten dat: – De inrit vanaf 't Goylaan naar de zuidzijde van de Julianaweg voor autoverkeer wordt afgesloten. Wel komt er ter hoogte van de Julianaweg voor autoverkeer een doorsteek in de middenberm, waarmee de huidige noodzaak vervalt een U-bocht te maken vlak voor het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat. – Er voor autoverkeer een doorsteek komt ter hoogte van de Wijnesteinlaan en Oud-Wulvenlaan. Hierdoor wordt het mogelijk om linksaf te slaan op 't Goylaan en vervalt ook de huidige noodzaak een U-bocht te maken ter hoogte van het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat.

43	a. Als aanwonende van 't Goylaan breng ik graag mijn complimenten en zorgen in bij het projectteam. Allereerst zie ik uit naar een verbetering van leefklimaat en woongenot. Een minder grote barrière en tevens groene zone is een zeer aantrekkelijk vooruitzicht. We maken ons ook zorgen, namelijk over de verkeersveiligheid van de kruising Constant Erzeijstraat/Hoof Graaflandstraat. Een ongeregelde kruising lijkt ons zeer onverstandig en risicovol. Zeker in het licht van de 'verjonging' van de wijk en de hoeveelheid motorvoertuigen die na herinrichting gebruik maakt van 't Goylaan. We pleiten voor een VRI geregelde oversteek voor tenminste fietsers en voetgangers. b. Door het verbeteren van de doorsteken t.p.v. de Julianaweg en Hoogravenseweg voor het langzaam verkeer zal het noord/zuid verkeer hier waarschijnlijk toenemen. Gezien het zeer beperkte profiel in de Hoogravenseweg/Verlengde Hoogravenseweg verzoek ik middels inrichting van de ruimte langzaam verkeer te sturen meer gebruik van de Julianaweg, gezien de beschikbare ruimte hier groter is. Het verkleinen van de barrière en verbeteren van de oversteken is overigens erg prettig. c. We verzoeken u te monitoren in hoeverre na openstelling Station Vaartsche Rijn extra verkeer via 't Goylaan van het Goyplein naar het station rijdt. Dit station zal als 'shuttle functie' gaan fungeren voor autoverkeer van buiten de wijk, zeker nu het parkeren daar nog gratis is. Graag hoor ik uw maatregelen om dit te voorkomen danwel te anticiperen om maatregelen mee te kunnen nemen in het ontwerp. d. De afwikkeling van het verkeer rondom het Goyplein is zeer bepalend voor het welslagen van dit plan. Ik verzoek u daarom ook de effecten op het plein mee te nemen.	a. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukte gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op zo'n voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Ook verbetert de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, omdat nog maar een smallere rijbaan per rijrichting overgestoken hoeft ter worden. Overigens zullen wij in de uitwerking van het plan en na oplevering het kruispunt zorgvuldig monitoren op verkeersveiligheid. b. Door het openstellen van meer doorsteken voor voetgangers en fietsers in combinatie met de smallere rijbanen en de brede middenberm wordt oversteken veiliger. De verwachting is dat hierdoor de fietsroute via de Julianaweg aantrekkelijker wordt. De gemeente zal de fietsroute via de Hoogravenseweg en de Verlengde Hoogravenseweg echter niet ontmoedigen. c. De effecten van de ingebruikname van station Vaartsche Rijn zijn meegenomen in het verkeersmodel van de herinrichting van 't Goylaan. d. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De huidige verkeerssituatie op omliggende wegen als de Waterlinieweg en de Europalaan – Europaplein wordt door het project Herinrichting 't Goylaan niet verbeterd. Daar staat tegenover dat de herinrichting in ieder geval niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op deze wegen.
----	---	---

48	Helaas zijn onze bezwaren na de informatieavond op 22 april niet minder geworden. 't Goylaan is nog een van de weinige lanen in de regio is waar het verkeer redelijk door kan stromen, nu wil de gemeente er weer een straat van gaan maken met enkele verkeersbanen en nog bredere trottoirs, terwijl deze hier helemaal niet nodig zijn. Want nu is aan de ene kant van 't Goylaan een winkelcentrum met parkeerplaatsen ervoor, plus een brede trottoir ernaast en aan de andere kant is er een nieuwe flatgebouw met een riante trottoir ervoor! Aan deze kant zijn dan ook geen winkels, alles rondom de klandizie gebeurt aan de kant van het winkelcentrum en daar is echt geen overlast van het verkeer op 't Goylaan, een smallere straat met bredere trottoirs zou voor de omzet v.d. winkeliers echt niets uit maken. 't Goylaan grenst aan de uitgangen van verschillende snelwegen. Hoe moeten bewoners straks vanaf Hoograven, Tolsteeg, Rivierenwijk, enz. op/van de snelweg komen? Ik geloof ook niet dat 'slimme verkeerslichten' voor een goede verkeersdoorstroming zullen zorgen op het heringerichte 't Goylaan, het zal alleen maar voor veel irritaties zorgen onder de autorijders in de omliggende wijken. Het aanpakken van het sluipverkeer op 't Goylaan nu, terwijl er nog niets gedaan wordt om de doorstroming op de ringweg te verbeteren, is echt de omgekeerde wereld. Als het verkeer op de ringweg(en) goed door kan stromen dan zou er geen enkele reden zijn voor sluipverkeer door de stad en dus via 't Goylaan. De gemeente moet zich eerst richten op de ringweg i.p.v. verschillende straten in de stad dicht te timmeren voor het verkeer. Het plan is het zoveelste bewijs dat niet iedere verandering een verbetering is. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat wij in de 21e eeuw leven en dat er ook nog plaats moet zijn voor verkeer. Met een verkeerswethouder van Groen Links is dat wel te verwachten, maar ik hoop dat in de gemeenteraad nog genoeg wijze mensen zitten met een gezond verstand, die dit plan dan ook afkeuren.	Op 't Goylaan doet zich de kans voor om deze herinrichting te combineren met onderhoudswerkzaamheden die gepland zijn in 2016. Daarom wordt deze weg nu als stadsboulevard ingericht. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht).
----	--	--

49	Door het halveren van het aantal rijstroken voor auto's is de verwachting dat de filevorming enorm toeneemt. Dit heeft grote nadelige gevolgen voor bewoners van Hoograven en omliggende wijken zoals Rivierenbuurt en Lunetten. Ik mis in uw rapport een realistisch onderzoek naar de te verwachten filevorming door deze aanpassingen. Wat betekent dit voor de doorstroming? Graag zie ik een uitwerking voor uw geplande doorstroming, een realistische doorstroming en een worst case scenario met verkeersdruk en filevorming. Welke nadelige effecten hebben een vergrote filevorming op de leefbaarheid van de wijk? Ook voor de naburige wijken is een goede doorstroming van groot belang. Wanneer 't Goylaan vast komt te staan loopt ook het Goyplein vast. Voor Lunetten is het Goyplein de enige ontsluiting voor autoverkeer. Een goede doorstroming is van groot belang om deze wijk leefbaar te houden. Daarnaast is 't Goylaan de verbinding van Lunetten met Hoograven, Rivierenwijk en Kanaleneiland Zuid-Oost. Hoe gaat u voorkomen dat de doorstroming op het Goyplein verslechtert met alle nadelige gevolgen van dien? Op dit moment is het al zo dat in de spits (zowel avond en ochtendspits) de Goylaan en daarmee ook het Goyplein vastloopt. Welke maatregelen gaat u nemen om filevorming in de spits te vermijden? Ik lees in uw rapport niets over plannen voor verbeteren van de avondspits de stad in. Goyplein. Dit terwijl het zeer belangrijk is dat hier de doorstroming van het verkeer flink verbeterd. In zowel de avondspits als ochtendspits staat het hier regelmatig vast. U heeft 1 verbetering genoemd, namelijk de aanpassing van de oprit Goyplein richting de A12-west waards. Echter dit is een losstaande aanpassing die al eerder is uitgevoerd en daarom geen onderdeel lijkt te zijn van dit plan. Een voorstel is het beter inrichten van verkeerslichten, waarbij vooral de verkeerslichten op 't Goylaan, de kruisingen Linschotensingel en Hooft Graaflandstraat goed moeten samenwerken. Ik mis in uw plan maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Ik lees vooral maatregelen om het autoverkeer te hinderen. Een van de redenen waarom er op dit moment filevorming optreedt is omdat de stoplichten Goyplein en Goylaan niet op elkaar zijn afgestemd. Een groene golf kan een verbetering voor de doorstroming betekenen. En ook voor het milieu is het beter als auto's en vrachtverkeer niet steeds hoeven op te trekken en af te remmen.	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Voor 't Goylaan betekent dit dat er een balans is gezocht tussen het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en het zoveel mogelijk behouden van de doorstroming voor bestemmingsverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Zo ontstaat meer ruimte voor verkeer met een bestemming in de omgeving van 't Goylaan. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Vanzelfsprekend is hierbij de samenhang binnen het gehele verkeersnetwerk van belang. Onlangs is er een extra opstelvak gerealiseerd op de Waterlinieweg. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht). In het nieuwe ontwerp zijn minder verkeerslichten op 't Goylaan dan in de huidige situatie en de verkeerslichten worden beter op elkaar afgesteld. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum vervallen, omdat voetgangers zich kunnen opstellen op de nieuwe brede middenberm en nog maar één smallere rijbaan per richting hoeven over te steken. De brede middenberm is dus niet alleen bedoeld voor het aanplanten van bomen, het heeft ook een verkeerskundige functie.
----	---	---

		Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdruk te gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op zo'n voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. Ook wil de gemeente reizigers verleiden voor andere vervoersmiddelen dan de auto te kiezen door een aangepast OV-aanbod en de verbetering van fiets- en wandelroutes.
53	Ik ben een bewoner van Hoograven en rij elke ochtend en avond over 't Goylaan. Het staat regelmatig vast op deze piekmomenten op deze weg. Ik maak me dan ook ernstig zorgen over de gevolgen van de plannen. Voor de bewoners van Hoograven en Tolsteeg is 't Goylaan de route om naar de snelwegen te komen. Het idee dat deze weg versmald moet worden begrijp ik niet. Het klinkt erg leuk 'een stadsboulevard', maar mijn zorg is dat het alleen maar drukker wordt en mijn reistijd van en naar werk alleen maar wordt verlengd. Als reden voor de plannen wordt het milieu aspect aangedragen. De betreffende wijken worden omringd door vervuilende snelwegen. Als door de drukte de auto's langer stilstaan zal dit de luchtkwaliteit niet bevorderen. Wat ik wel een verbetering zou vinden is als de doorstroming zou verbeteren. Verbeterpunt zou zijn als de stoplichten beter op elkaar afgestemd zou worden.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De luchtkwaliteit verbetert als gevolg van de nieuwe inrichting. Een verbetering in het project is ook een betere afstelling van de verkeerslichten en een koppeling daartussen.

59	Ik vrees, ondanks de geruststellende woorden, dat het plan leidt tot enorme opstoppingen, met name op het Goyplein en bij de stoplichten Linschotensingel. Dat is nu al de bottleneck, zeker de stad in, en dat zal alleen maar erger worden als het verkeer daar bewust wordt opgehouden om de kruising Constant Erzeijstraat te ontlasten. Het baart me zorgen dat de verkeerscapaciteit van 't Goylaan 5% kleiner wordt, maar m.i. juist een toename nodig is, ook omdat ik niet kan geloven dat het verkeersaanbod minder wordt. Het filmpje was in mijn ogen niet realistisch wat betreft de drukte in de spits, ook niet wat betreft de huidige situatie. Het is mooi dat sluipverkeer over 't Goylaan wordt ontmoedigd, maar met dit plan vrees ik dat de wijkbewoners daar de dupe van worden. Verschillende keren werd verwezen naar de instelling van verkeerslichten, maar die kunnen alleen 'zien' waar auto's vandaan komen en niet wat hun bestemming is. Om deze redenen ben ik tegen dit plan.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen.
----	---	--

62	a. In de huidige situatie met 2 doorgaande rijstroken per rijrichting is de doorstroming in de spitsperioden absoluut niet toereikend. Ik vraag me dan ook af hoe het herinrichtingsplan hiermee omgaat, gezien het feit dat teruggegaan wordt naar 1 doorgaande rijstrook en 1 wisselstrook per rijrichting (en op sommige kruispunten 1 extra opstelvak). b. Dient de wisselstrook ook voor rijdend/afslaand verkeer?. Indien alleen is voor parkerende voertuigen en halterende bussen maak ik mij grote zorgen over de capaciteitsreductie en de nadelige gevolgen voor de doorstroming! Indien ook voor rijdend/afslaand verkeer is, dan ben ik erg benieuwd naar de verdeling van doorgaand en afslaand verkeer. Ik vraag me af of de wisselstrook toereikend zal zijn, of dat deze alsnog geblokkeerd zal raken door parkerende auto's en halterende bussen met een totale afname van de capaciteit tot gevolg. c. Op p. 18 van het IPvE wordt gesproken over "slimme (verkeers)regelingen" waarmee zo veel mogelijk voorkomen wordt dat filevorming ter hoogte van de woningen plaatsvindt. Wat wordt hieronder verstaan en hoe gaat dit in de praktijk gerealiseerd worden? Zijn de huidige regelingen ook "slimme regelingen"? d. Worden de extra voetgangersoversteken via verkeerslichten geregeld? De oversteek ter hoogte van het winkelcentrum leidt tot wachtrijvorming tot op het voorliggende kruispunt.	a. De verkeerscapaciteit van een weg wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van verkeerslichten en de manier waarop deze werken (bijvoorbeeld langer of misschien juist korter op groen voor doorgaand verkeer). Het aantal beschikbare rijstroken bepaalt in veel mindere mate de verkeerscapaciteit van een weg. Momenteel is voor doorgaand autoverkeer vanaf het Europaplein richting 't Goyplein op het eerste gedeelte tussen het Europaplein en de Jutfaseweg maar één rijstrook beschikbaar. Deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. Voor doorgaand autoverkeer vanaf het 't Goyplein richting het Europaplein is momenteel op het eerste gedeelte tussen 't Goyplein en het kruispunt met de Linschotensingel ook maar één rijstrook beschikbaar. Ook deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. b. Ter hoogte van de kruisingen wordt de wisselstrook gebruikt als afslagvak. Op de overige locaties wordt de wisselstrook alleen gebruikt voor parkeervakken en bushaltes. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. c. Met slimme (verkeers)regelingen wordt bedoeld dat de verkeerslichten zo worden afgesteld dat autoverkeer goed doorstroomt op 't Goylaan. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. d. De voetgangersoversteek ter hoogte van het winkelcentrum heeft geen verkeerslichten meer nodig, vanwege de smallere rijbaan en de bredere middenberm.
----	--	--

62	e. Gezien bovenstaande vrees ik als omwonende dat door herinrichting, zonder aanvullende maatregelen, ook buiten de spitsperioden het verkeer vast komt te staan. Met alle nadelige gevolgen, zoals slechte bereikbaarheid, extra geluidsoverlast en extra uitstoot van NOx en PM10, tot gevolg. De uitspraak dat "naar verwachting de geluidsbelasting op de woningen vermindert en de luchtkwaliteit verbetert" (p. 18 IPvE) betwijfel ik omdat met name het 'start-stop' verkeer dicht bij de woningen plaatsvindt en de doorstroming zal verslechteren. f. De slechte doorstroming heeft ook impact op fietsers, voetgangers en bussen. De bussen staan in dezelfde file als het autoverkeer. Door de hoge cyclustijd op dit kruispunt staat ook het langzaam verkeer regelmatig zo'n 2 minuten te wachten! De U-bocht constructie zorgt ervoor dat kruisend langzaam verkeer regelmatig geen conflicterend verkeer ziet rijden, neemt de roodlichtnegatie bij langzaam verkeer sterk toe en ontstaan m.i. regelmatig gevaarlijke situaties en (bijna) ongevallen. Tot slot heeft de hoge cyclustijd op het kruispunt Goylaan/Constant Erzeijstraat tot gevolg dat met name in de ochtendspits de wachtrij op de Constant Erzeijstraat dermate lang wordt dat verkeer regelmatig meerdere cycli moet wachten voordat het kruisingsvlak gepasseerd kan worden. Deze wachtrij blokkeert daardoor niet alleen het opstelvak voor rechtdoorgaand en afslaand verkeer, maar aan het einde van de Constant Erzeijstraat is ook de uitgang van de parkeergarage voor de bewoners van het appartementencomplex Heemstedelaan. Elke ochtend moeten wij "hopen" op een gaatje in de wachtrij voor staduitgaand verkeer op de Constant Erzeijstraat. Ik ben dus erg benieuwd naar de invulling van de slimme (verkeers)regelingen en of daarmee deze problemen opgelost worden. Zijn er trouwens simulaties voor deze kruispunten uitgevoerd? Zo ja, zou ik daar inzicht in kunnen krijgen?	e. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Het klopt dat het stagnerend verkeer meer luchtmissies veroorzaakt dan doorrijdend verkeer. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van dezelfde stagnatie voor de verkeerslichten als in de huidige situatie. Het aantal wachtrijen zal worden beperkt en de stagnatie van het verkeer wordt verminderd, door een goede dosering en een betere afstelling van de verkeerslichten op 't Goylaan. f. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. Ook het verkeer vanaf de Constant Erzeijstraat kan in de nieuwe situatie goed verwerkt worden zonder extra lange wachtrijen. De u-turns komen te vervallen, omdat er in de nieuwe situatie meer directe oversteken mogelijk zijn. Er zijn inderdaad verkeerssimulaties uitgevoerd van de huidige en de nieuwe situatie. Deze filmpjes kunt u bekijken op de website van het project: www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar/projecten-infrastructuur/herinrichting-t-goylaan
----	--	--

62	g. Ik ben ook benieuwd hoe de aansluiting van het parkeerterrein voor het winkelcentrum Hart van Hoograven vormgegeven wordt. Op dit moment is één uitgang naar de Goylaan aanwezig, waardoor enerzijds veel verkeer op het parkeerterrein moet keren (met een beperking van de capaciteit tot gevolg). Anderzijds zorgt de aanwezigheid van één uitgang naar de Goylaan er voor dat het verkeer dat richting de Waterlinieweg gaat een U-bocht moet maken op het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en dat daardoor de capaciteit van het kruispunt slecht benut wordt. Ik schat op sommige momenten (met name in de avonden en op zaterdag) het percentage verkeer dat een U-bocht maakt tussen de 60 en 80%. Hiervoor hebben de conflicterende richtingen rood en wordt wel het kruisingsvlak vrij gehouden!! Ik ben als verkeerskundig adviseur werkzaam, waardoor de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid mijn specifieke aandacht hebben. Indien gewenst kan ik bij dit project ook e.e.a. uitwerken of narekenen.	g. De U-turns tussen de Constant Erzeijstraat en de Linschotensingel vervallen en er komt een rechtstreekse doorsteek ter hoogte van het Oud Wulvenplantsoen. Hierdoor worden de bestaande kruisingen niet meer belast met kerend verkeer en kan autoverkeer rechtstreeks het Oud Wulvenplantsoen of de Wijnesteinlaan in. Dit voorkomt de keerbewegingen die in de huidige situatie worden uitgevoerd en zorgt voor een rechtstreekse aansluiting van het winkelcentrum op de zuidelijke rijbaan van 't Goylaan (richting Lunetten).
----	---	--

64	In de eerste plaats passen hier complimenten voor uw streven om de leefbaarheid in de wijk Hoograven te vergroten, de bestaande planologische structuur te versterken en het sluipverkeer aan te pakken en voor de visie op de huidige en de gewenste verkeerssituatie. Desondanks ontkom ik er niet aan kritische kanttekeningen te plaatsen bij de plannen, namelijk: a. In H.6 van het IPVE wordt gesteld dat 'om de doorstroming voor het wijk- en busverkeer in de nieuwe situatie te behouden, [...] een afname van het doorgaande verkeer nodig [is]'. Deze doelstelling moet bereikt worden door de herinrichting van de 't Goylaan naar een laan met 2x1 gescheiden rijstroken. Wie in de ochtend- of avondspits deelneemt aan het wegverkeer in en om het zuidelijke deel van Utrecht weet dat het aanbod van verkeer doorgaans groter is dan de capaciteit, met verkeersdruk op de snelwegen, de buitenring en de binnenring tot gevolg. De huidige plannen leiden tot een afname van de totale capaciteit, waardoor de totale druk zal vergroten. Dat als gevolg van de uitvoering van de plannen het sluipverkeer zal afnemen is geenszins zeker. Automobilisten zullen immers trachten op allerlei mogelijkheden de alom tegenwoordige verkeersdruk te omzeilen en de binnenring van de stad is dan ook gewoon nog steeds een optie. De rekening zal dan komen te liggen bij het bestemmingsverkeer dat zich geconfronteerd ziet met de gevolgen van nog steeds een groot verkeersaanbod en een gelijktijdige forse afname van de verkeerscapaciteit. Één en ander strookt niet met de gemeentelijke ambitie om te zorgen voor een goede doorstroming voor automobilisten (zie hoofdstuk 2 en 4 van het IPVE). b. In H.4 van het IPVE is te lezen dat 'de verwachting is dat het doorgaande verkeer in toekomst de snelwegen verkiest boven de stadsboulevard.' Deze verwachting wordt niet verder onderbouwd en het is dan ook echt de vraag of deze verwachting uit gaat komen. Zij kan in elk geval niet gestoeld zijn op de dagelijkse praktijk van nu, waar het verkeer tijdens de spits om Utrecht ook al vast staat. Waarom zou een automobilist niet de binnenring gaan gebruiken als het verkeer op zowel de binnenring als op de buitenring en het omliggende snelwegennet vaststaat? Verkeer zal de buitenring en de snelwegen prefereren wanneer de doorstroming daar gewaarborgd is en dat is, ook na het uitvoeren van de plannen, niet het geval.	a. In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om verplaatsing per auto binnen de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan alleen op de wegen met voldoende capaciteit en op plaatsen waar de leefbaarheid niet op gespannen voet staat met dit autoverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanmerkelijk verbetert. Een in april 2015 uitgevoerd kentekenonderzoek en onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel (25%) van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. b. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen.
----	--	--

64	c. In dit verband wil ik graag wijzen op de uiterst gevaarlijke situaties die nu al dagelijks ontstaan op de uitvoegstrook van de Waterlinieweg, komende vanaf de A12. Het verkeer komende vanaf de A12 uit de richting Arnhem bevindt zich al op deze uitvoegstrook en in de avondspits is dit een dusdanig aanbod van verkeer dat het de doorstroming er stil valt: het verkeer staat er vast op de uitvoegstrook naar Hoograven en Lunetten, doorgaans al voor de rotonde die de verbinding vormt tussen A12 en Waterlinieweg. Voor het overig verkeer, komende vanaf Houten en Nieuwegein over de N408 en vanaf de A12 uit de richting Gouda dat ook gebruik wil maken van deze afslag is het dan zo goed als onmogelijk om vloeiend in te voegen in deze rij; er wordt dan gestopt op de hoofdrijbaan, terwijl het doorgaande verkeer met hoge snelheden dit stilvallende of stilgevallen verkeer moet omzeilen. Daarbij zijn er uiteraard ook automobilisten die weinig sociaal verkeersgedrag vertonen en hun collega-automobilisten niet willen laten invoegen dan wel zelf op oneigenlijke wijze invoegen. d. In de betrekkelijke nabijheid van de 't Goylaan ligt aan de Briljantlaan het Centrum voor Openbare Orde en Veiligheid, waaruit brandweer, ambulance politiediensten uitrukken. Deze diensten vereisen bij spoed een snelle doorstroming van het verkeer/de mogelijkheid aanwezig verkeer in te halen. Na herinrichting zullen deze diensten tijdens de ochtend- en avondspits geconfronteerd worden met een groot aanbod stilstaand of langzaam rijdend verkeer. Het ontbreken van meerdere rijstroken en de scheiding van de rijbanen betekent dat ze alleen met het verkeer mee kunnen rijden en niet kunnen inhalen. Dit heeft zeer nadelige gevolgen op de mogelijkheden om te voldoen aan de wettelijk voorgeschreven aanrijtijden. e. In de presentatie van de plannen wordt op de kruising Goylaan/Constant Erzeijstraat een soort rotonde gepland, waarbij het opvalt dat het verkeer op de 't Goylaan te allen tijde voorrang heeft; verkeer dat de Constant Erzeijstraat of de Hooft Graaflandstraat wil inrijden dient te wachten op het verkeer dat op 't Goylaan rijdt en vice versa.	c. De situatie die geschetst wordt zal niet veranderen als gevolg van de herinrichting van 't Goylaan. Omdat het een regionale situatie betreft die de gemeente Utrecht overstijgt, is afstemming nodig met andere wegbeheerders. De gemeente zal dit signaal meenemen in het regionaal overleg met wegbeheerders. d. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook gewaarborgd. e. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangspein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Bij de uitwerking van dit voorrangspein zijn instanties zoals de hulpdiensten betrokken. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangspein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangspein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren.
----	--	---

64	Met name in de spits komt verkeer hierdoor stil te staan op de rotonde. Vervolgens zal ook het overige verkeer belemmerd worden. Om de doorstroming te bevorderen dient de voorrang zo te worden geregeld dat het verkeer op de rotonde, deze zo snel mogelijk kan verlaten. Juist hier loopt het verkeer nu vast. Ook de hulpdiensten zijn gebaat bij een snelle afwikkeling van het verkeersaanbod op kruisingen. f. Waar het openbaar vervoer nu deels de beschikking heeft over een eigen rijbaan/kan rijden op meerdere rijbanen, zal het in de toekomst met het overige verkeer mee moeten rijden. Hiermee wordt het openbaar vervoer als alternatief voor het wegverkeer teniet gedaan. g. Tenslotte wil ik aandacht vragen voor de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de Albert Heijn. Veel automobilisten negeren deze verkeerslichten negeren wanneer ze op rood staan. Mijn indruk is echter dat ze dat niet eens bewust doen, maar dat de verkeerslichten bij deze oversteekplaats over het hoofd worden gezien, doordat de daaropvolgende verkeerslichten bij de kruisingen 't Goylaan/Constant Erzeijstraat/Hoof Graaflandstraat, resp. 't Goylaan/Scherpenburglaan/Linschotensingel dicht volgen op de verkeerslichten bij de oversteekplaats.	f. Het openbaar vervoer heeft nu vanaf 't Goyplein tot aan het winkelcentrum een eigen strook. Deze blijft intact tot vlak voor de kruising met de Linschotensingel. Hierna rijdt de bus mee met het autoverkeer. Dit verkeer kan in de nieuwe situatie op dit traject goed doorstromen. De bus ondervindt daarom geen nadeel in de nieuwe situatie. Dit blijkt ook uit uitgevoerde verkeerssimulatie. g. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum vervallen, omdat voetgangers zich kunnen opstellen op de nieuwe brede middenberm en nog maar één smallere rijbaan per richting hoeven over te steken. De brede middenberm is dus niet alleen bedoeld voor het aanplanten van bomen, het heeft ook een verkeerskundige functie.
----	---	---

64	Ik wil u een onconventionele oplossing in overweging geven. Deze oplossing bestaat uit het bouwen van een tunnel onder 't Goylaan, vanaf de brug over de Vaartsche Rijn tot en met het 't Goyplein. Op die manier vormt doorgaand verkeer niet langer een hinder voor het lokale verkeer en wordt een deel van de door mij aangevoerde bezwaren weggenomen. Wel doet zich hierbij het probleem van de kruisende singel (Oud-Wulvenlaan/Schonauwensingel-Wijnesteinlaan/Linschotensingel) voor. Wellicht dat door de aanwezigheid van deze singel de tunnel uiteindelijk niet tot het 't Goyplein zal moeten worden aangelegd. Deze oplossing is enigszins vergelijkbaar met de oplossing die destijds gekozen is voor de verkeersproblematiek op het 24 Oktoberplein, waar weliswaar geen tunnel, maar een fly-over is gerealiseerd. Ook de A2 is deels ondertunneld, tot kennelijke tevredenheid van velen.	In 2012 heeft het college van B&W een nieuwe koers vastgesteld: Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern van deze koerswijziging is om niet meer verkeer in de stad toelaten dan de stad vanuit oogpunt van luchtkwaliteit, geluid, wegcapaciteit en de openbare ruimte aankan. Het herstellen van de balans stelt grenzen aan de mogelijkheden voor autoverkeer. Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om verplaatsing per auto binnen de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan alleen op de wegen met voldoende capaciteit en op plaatsen waar de leefbaarheid niet op gespannen voet staat met dit autoverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanmerkelijk verbetert. Met een ondertunneling van 't Goylaan wordt juist extra doorgaand verkeer aangetrokken. Daarnaast is een tunnel realiseren ook zeer kostbaar.
----	---	--

69	Hoewel ik verheugd ben dat er nu een ander plan voor de 't Goylaan, belangrijke ontsluitingsweg van Hoograven, wordt voorgesteld dan zeven jaar geleden, zijn er wel kanttekeningen te maken bij dit plan. a. 't Goylaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van de wijk, en daardoor essentieel voor de bereikbaarheid van Hoograven. In het functioneel ontwerp wordt maar zeer beperkt aandacht gegeven aan dit onderwerp. Tijdens de informatieavond is hier nog wel verder op in gegaan. Alleen wat daar aan informatie verstrekt is, is geen onderdeel van de officiële planvorming. Daarnaast lijkt het plan zich vooral te richten op de avondverkeersstroom de stad uit, omdat deze het drukst zou zijn. Terwijl voor mij als Hoogravenaar de stroom de andere kant op veel relevanter is (en ik daar ook vaak in de file staat). De gemeente maakt met dit plan een volledig andere keuze voor 't Goylaan dan een aantal jaar geleden. Dit is op zich goed nieuws. Echter er was ook een reden voor de eerdere plannen, namelijk een behoefte om het autoverkeer te accommoderen. Dit autoverkeer verdwijnt niet, enkel doordat de plannen aangepast zijn. Concreet: Leg in het functioneel ontwerp SMART vast, wat de bereikbaarheid van Hoograven moet zijn, na herinrichting van 't Goylaan en de acceptabele wachttijd voor de stoplichten van 't Goyplein vanaf de Waterlinieweg. Daarbij verwacht ik dat minimaal de zelfde autobereikbaarheid van de wijk wordt behaald als nu reeds het geval is. Leg vast welke maatregelen genomen moeten worden om de doelstelling te behalen en als na implementatie blijkt dat de doelstellingen niet gehaald worden. b. Een maatregel die niet genoemd wordt, maar de doorstroombaarheid van de wijk in de spits zou vergroten, is het niet openen van de Zuiderbrug in de spitsuren, zoals nu nog steeds regelmatig gebeurt in de zomermaanden. c. Als 't Goylaan eenmaal is heringericht, is het niet mogelijk om weer meer rijstroken aan te leggen. Dat maakt het des te riskanter om een verandering van verkeersstromen door te voeren, zonder zeker te kunnen weten wat het effect van deze maatregelen is.	a. Verkeerstellingen van de afgelopen 10 jaar op 't Goylaan tonen aan dat de hoeveelheid autoverkeer nauwelijks groeit. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. b. In het hoogseizoen (van 15 april tot 15 oktober) wordt de brug niet geopend tussen 16.30 en 17.30 uur. In het laagseizoen (16 oktober tot 14 april) stopt de bediening om 16.30 uur. Omdat de openingstijden buiten de avondspits vallen, is de verwachting dat een wachtrij voor een geopende brug niet ernstig zal toenemen. c. Op 't Goylaan doet zich de kans voor om deze herinrichting te combineren met onderhoudswerkzaamheden die gepland zijn in 2016. Daarom wordt deze weg nu als stadsboulevard ingericht.
----	--	--

69	Er is geen ruimte om te experimenteren met een stadsboulevard. Het resultaat moet goed zijn. Concreet: Zoek naar wegen om toch in eerste instantie omkeerbare maatregelen te nemen om een stadsboulevard in te richten. Zodat de aannames ook in de praktijk getoetst kunnen worden. Laat de voor de subsidies noodzakelijke snelheid niet ervoor zorgen dat er een onomkeerbare chaos ontstaat op 't Goyplein. d. De herinrichting vraagt om een nauwkeurig implementatietraject, die start op het moment dat de eerste wegafzetting voor de ombouw wordt geplaatst (dan moeten verkeersdeelnemers nieuwe wegen vinden om op de bestemming te komen), tot jaren na de definitieve ombouw, om de verkeerslichten goed in te stellen. Vaak blijkt de overheid goed in het maken van plannen, maar geeft bij problemen na oplevering niet thuis. Maak het implementatieplan onderdeel van de discussie met de klankbordgroep. Zorg dat er voldoende tijd is voor nawerk van dit project en maak dat concreet in de planning van de afdeling. Met bovenstaande aanpassingen is het mogelijk om een stadsboulevard te realiseren, die ik ook voldoende draagvlak in Hoograven heeft.	d. De voorbereiding van de uitvoering van de herinrichting van 't Goylaan zal besproken worden met een klankbordgroep waarin zowel bewoners uit de wijk Hoograven als uit Rivierenwijk en Lunetten zitting kunnen nemen.
----	--	---

77	a. Het idee dat een voldoende deel van het doorgaand verkeer vanzelf de buitenring neemt is wel erg optimistisch. Ik zie hiervoor geen onderbouwing in het plan gebaseerd op sociaal wetenschappelijk onderzoek. Het gedrag van automobilisten blijkt meestal een stuk moeilijker te beïnvloeden dan planmakers hopen. De praktijk is weerbarstig. Het plan komt daarom bij mij over als wensdenken. De gemeente zou beter kunnen gaan praten met navigatieapparatuur producenten, die hun gebruikers meestal via 't Goylaan dirigeren. b. Om nog een andere reden vind ik het een slecht idee de capaciteit van de 't Goylaan te verminderen door rijstroken weg te halen. Tijdens mijn opleiding heb ik geleerd bij het ontwerp van systemen goed te letten op de doorwerking van een deelsysteem op het geheel om sub-optimalisaties te voorkomen. Belangrijk is ook het begrip redundantie. Extra capaciteit is een goede oplossing om verstoringen elders in het systeem zo goed mogelijk op te kunnen vangen. De verkeersstroom zal voorlopig niet afnemen (met de groei van het aantal inwoners). Regelmatig zijn er files, opstoppingen en andere verstoringen van het systeem die steeds meer doorwerking elders het systeem hebben, omdat de reservecapaciteit steeds verder afneemt door al die versmallingen. Waar de NS werkt aan spoorverdubbeling om meer capaciteit te creëren en verstoringen zo goed mogelijk op te kunnen vangen, doet gemeente Utrecht precies het tegenovergestelde. Een kleine verstoring op één plek kan daardoor steeds minder goed elders worden opgevangen, met als gevolg doorwerking in andere delen van de stad. c. Ik neem aan dat hulpdiensten zijn betrokken bij de planvorming. Toch vraag ik mij af hoe een hulpdienst kan passeren als er auto's staan te wachten op eens slechts 3,25 meter brede enkelvoudige rijstrook. Je huis in Lunetten zal maar in de brand staan, en de brandweerwagen staat kostbare seconden te verspillen achter een rijtje auto's op de Stadsboulevard. Hoe wordt dit probleem getackeld in de plannen? Is er wel voldoende nagedacht over de alle consequenties? Er is een extern adviesbureau ingeschakeld, maar is er onafhankelijk onderzoek verricht? d. Heeft de TU Delft al eens verkeerssimulaties uitgevoerd? Een statische verwerking van een miljoen simulaties geeft mij meer vertrouwen dan een overwegend kwalitatieve beredenering.	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. b. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. c. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook gewaarborgd. De nood- en hulpdiensten en OV bedrijven blijven ook in de verdere uitwerking van het plan betrokken. d. De simulaties van de huidige en toekomstige situaties opgesteld door een extern adviesbureau laten zien dat het verkeer goed kan blijven doorrijden. Voor de simulaties willen wij u verwijzen naar de website van 't Goylaan (www.utrecht.nl/tgoylaan).
----	--	--

80	Ik heb een aantal zorgen m.b.t. de herinrichting van 't Goylaan. a. Ten eerste is op de informatieavond op 22 april een aantal zaken onderbelicht gebleven. Er wordt qua uitgangspunten gekeken naar de drukste verkeersstroom van West naar Oost. Daarnaast werd in de simulatie zoals getoond geen enkele focus gelegd op verkeer dat zich op de Waterlinieweg bevindt en hoe dit verkeer Hoograven en Lunetten in beweegt. De Waterlinieweg staat meerdere malen per week in de richting naar de A12 volledig vast. Gevolg hiervan is dat het Goyplein volledig vastgezet wordt door mensen die in deze richting willen waardoor er blokkades ontstaan voor mensen die een andere richting op willen. Dit versterkt de file op de Waterlinieweg. Verdubbeling van de afrit Waterlinieweg richting A12 richting Den Haag zorgt er alleen voor dat er meer auto's stil kunnen staan. b. Het verleggen van de busbaan op de afrit vanaf het stadion richting Hoograven/Lunetten van het midden naar de rechterzijde heeft er bovendien voor gezorgd dat de sorteerstrook richting Lunetten moeilijker te bereiken is. De bewoners van Lunetten hebben recht op een goede ontsluiting van hun wijk. Dit is tot op heden niet belicht. In uw plannen ligt de nadruk op de belangen van direct omwonenden (sluipverkeer ontmoedigen, buurten aan weerszijden 't Goylaan beter verbinden, verkeer langzamer laten doorstromen en op andere plaatsen langer laten wachten, verkeer zo lang mogelijk op snelwegen laten rijden en op de juiste plek de stad in laten rijden). Bovenstaande leidt ertoe dat het probleem qua vervuilde lucht alleen maar verplaatst of beter gespreid wordt. Hiervan worden andere mensen de dupe. Dit kan nooit de achterliggende gedachte van dit plan zijn. c. Als alternatief voor de herinrichting stel ik een knip voor bij het Merwedekanaal. Hierdoor worden alle speerpunten bereikt, wordt de bereikbaarheid van Hoograven en Lunetten beter en kan de Julianaweg worden verbonden. Het is moeilijk te bevatten wat dit plan teweeg zal brengen qua verkeersbewegingen. Daarnaast krijg ik de indruk dat gezien de beschikbaarheid van het budget er een plan doorgedrukt gaat worden. Neem liever meer tijd zodat er een goed plan kan worden ontwikkeld, dan dat er overhaast wat uitgevoerd wordt, wat direct betrokkenen als een last zullen ervaren.	Een in april 2015 uitgevoerd kentekenonderzoek en onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel (25%) van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. Het gemeentelijk verkeersbeleid is erop gericht om verplaatsing per auto binnen de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan alleen op de wegen met voldoende capaciteit en op plaatsen waar de leefbaarheid niet op gespannen voet staat met dit autoverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanmerkelijk verbetert. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. b. De bereikbaarheid van de wijk Lunetten zal door de herinrichting van 't Goylaan niet verslechteren, maar ook niet verbeteren. Het effect op de omliggende wegen is in werkelijkheid kleiner. Automobilisten overwegen namelijk ook alternatieve vervoerswijzen dan de auto of gaan op andere tijdstippen rijden. c. In het coalitieakkoord heeft het college van B&W er nadrukkelijk voor gekozen te knippen in plaats van te knippen voor autoverkeer. Ondanks de druk op de planning is er een zorgvuldig ontwerptraject doorlopen waarbij intensief is afgestemd met belanghebbenden.
----	--	--

82	De instroom van auto's vanaf het Goyplein zal niet veel veranderen aangezien die nu al beperkt wordt door een enkele baan tot voorbij het eerste verkeerslicht richting het winkelcentrum. Daarna wordt het verkeer richting stadscentrum verdeeld over de Constant Erzeijstraat, Jutfaseweg, Rijnlaan en het Europaplein. De stad uit gaat in omgekeerde volgorde. Vier toevoerwegen leiden naar het stukje 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum. Als dat een eenbaansweg wordt, voorzie ik op de genoemde toegangswegen, met name op de Constant Erzeijstraat lange files m.a.g. een nog grotere luchtverontreiniging dan nu. De afvoer van verkeer staduit moet zo snel mogelijk verlopen, het ontmoedigingsbeleid voor het autoverkeer is al aardig gediend met het beperken van de instroom. Kortom, ik pleit dus voor twee rijbanen de stad uit op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum.	Momenteel is voor doorgaand autoverkeer vanaf het Europaplein richting 't Goyplein op het eerste gedeelte tussen het Europaplein en de Jutfaseweg maar één rijstrook beschikbaar. Deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. Voor doorgaand autoverkeer vanaf het 't Goyplein richting het Europaplein is momenteel op het eerste gedeelte tussen 't Goyplein en het kruispunt met de Linschotensingel ook maar één rijstrook beschikbaar. Ook deze situatie blijft na de herinrichting ongewijzigd. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan.
86	In Zwolle is een "fietsrotonde" aangelegd. (https://www.zwolle.nl/fietsrotonde en https://www.youtube.com/watch?v=fR5iX7OHSZU). In Arnhem is een iets ander verkeerspleintje toegepast. Auto's uit zijstraten kunnen bij beide varianten niet door de middenberm heen steken en moeten verplicht rechtsaf. Voor fietsers is er wel een doorsteek over het verkeerspleintje naar de overkant van de weg. Op deze manier kunnen de stoplichten worden verwijderd. Voor verkeer dat uit de zijstraat linksaf wil, kan verderop een U-turn worden gemaakt door de middenberm. De middenberm wordt met deze oplossing een afwisselend breder en smaller, de rijweg slingert iets. Dat voorkomt hogere snelheden en vermindert het gevoel dat het een "doorgaande weg" is. Dat draagt er weer aan bij dat doorgaand verkeer de snelweg prefereert.	Bij de herinrichting van 't Goylaan naar een stadsboulevard zijn niet alleen verkeerskundige aspecten, maar ook stedenbouwkundige aspecten zorgvuldig afgewogen. Eén van de inrichtingsprincipes die geformuleerd zijn, is dat het wegbeeld zo veel mogelijk continu is. Dit betekent dat geprobeerd wordt om de as van de weg zo min mogelijk te laten verspringen. Het voorrangsplein (zoals ook wordt toegepast in Hilversum) komt tegemoet aan dit principe. De fietsrotonde en het verkeersplein zoals aangelegd in Arnhem zijn hiervoor minder geschikt.

86	Hoograven heeft een hoog percentage jongeren met overgewicht. http://destadutrecht.nl/zorg/geenzichtbaar-resultaat-bij-aanpak-overgewicht-jeugd/ Dat kan een indicatie zijn voor een laag fietsgebruik en weinig buiten spelen. Een “Wijken voor de fiets”-achtig project zou daar verandering in kunnen brengen en zo, naast het fietsgebruik verhogen, tevens het aantal interwijkse autoritten kunnen verminderen. Welke fietsergernissen zijn er? Waar zijn de gevaarlijke plekken? Welke kansen liggen er? Zijn er leuke recreatieve routes uit te zetten, zodat mensen de smaak van fietsen te pakken krijgen? En natuurlijk moet er budget gereserveerd worden om de gevonden quick wins snel op te knappen. Hoe krijg je het aantal korte autoritten omlaag? Zijn er mogelijkheden om deelauto's te promoten? Deelautorijders sparen geld en parkeerplaatsen en maken bovendien wat spaarzamer gebruik van de auto omdat ze van elke rit de kosten zien.	Met de herinrichting van 't Goylaan wordt de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers verbeterd. Hierdoor worden verplaatsingen te voet en met de fiets aangemoedigd. In de klankbordgroep hebben bewoners aandacht gevraagd voor een aantal verbeteringen voor de fiets. Deze zijn zo veel mogelijk ingepast in het Voorlopig Ontwerp. Binnen het project is helaas geen budget beschikbaar voor het promoten van deelauto's.
87	Ik betwijfel of het wel haalbaar is om 't Goylaan te veranderen van 2 naar 1 rijbaan. Meestal, vooral op maandag staan er files die ontstaan door ontregelingen in verkeerslichten. Die op stel en sprong al na 3 a 5 seconden weer op rood gaan, terwijl men zich op een voorrangsweg bevindt/rijdt. Als men graag over het milieu/fossiele brandstof cq uitbraak van roestdeeltjes wil spreken, moet men vooral dit soort geintjes verzinnen en uitvoeren. Zo gooit men (spreekwoordelijk gezegd) uw eigen ruiten in.	Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is. Bij alle andere kruispunten blijven de verkeerslichten bestaan en zal de situatie dus in ieder geval niet verslechteren. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De luchtkwaliteit verbetert als gevolg van de nieuwe inrichting.
Verkeersveiligheid		

6	Het is van toegevoegde waarde om de herinrichting van 't Goylaan te beschouwen in (iets) bredere context van de verkeersveiligheid in Hoograven. Wellicht kan er – door aan te sluiten bij de herinrichting van 't Goylaan – ook winst geboekt worden voor wat betreft de verkeersveiligheid in de wegen die aansluiten op 't Goylaan a. Op pagina 30 van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp wordt gesteld dat de bewoners van de Julianaweg zich zorgen maken over de verkeersveiligheid in hun straat. Is er ook gesproken met bewoners van andere straten? Er zijn in Hoograven diverse straten met verkeersproblematiek. Hierbij hoort ook de Hooft Graaflandstraat, die steeds drukker wordt en waar veel overlast is van te hard rijdend verkeer. b. Is er overwogen om de Hooft Graaflandstraat ook om te vormen tot een 30 km/u zone? Kan de gemeente hier een toelichting op geven? c. Is er overwogen om te komen tot een beter gespreide toegang tot Hoograven zuid, via meerdere 'inprikkers' / toegangswegen in plaats van alleen de Hooft Graaflandsstraat? Kan de gemeente hier een toelichting op geven?	a. In de klankbordgroep is ook gesproken over de verkeersveiligheid in andere straten dan Julianaweg, zoals de Hooft Graaflandstraat en de Hoogravenseweg. b. De Hooft Graaflandstraat is de hoofdroute voor de bus en voor hulpdiensten. Om die reden kan de weg niet ingericht worden als 30 km/u weg, maar moet de weggehandhaafd blijven als 50 km/u weg. c. In de klankbordgroep is met bewoners een aantal alternatieven doorgesproken. De verwachting is dat de directe doorsteek van 't Goylaan naar de Wijnesteinlaan de Hooft Graaflandstraat ontlast. Het verkeer richting de Duurstedelaan kan immers gebruik maken van de Wijnesteinlaan.
---	--	---

17	a. Komen er dan ook veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bij de Linschotensingel? Wordt je dan niet “gesneden” bij de oversteek bij de Scherpenburglaan? b. En kun je dan veilig van en naar het winkelcentrum, zonder dat automobilisten je omver rijden, omdat zij een parkeerplekje zoeken? c. Komt er bij de Linschotensingel/hoek de 't Goylaan, dan aan twee kanten een voetpad? (nu lopen er nog dikwijls mensen, omdat zij geen zin hebben bij de verkeerslichten pas over te steken, met alle gevaren van dien). d. Komt er dan ook een veilige fietsroute aan de zuidkant van de wijk? e. Kan er ook een bushalte komen bij de overzijde van halte Linschotensingel? f. Worden alle verkeerslichten dan op een “groene golf” afgesteld, want bij het winkelcentrum is dit niet het geval en dat is erg gevaarlijk, menigeen rijdt heel hard door en denkt dat alle lichten op groen staan. g. Komt er dan bij de Wijnesteinlaan/Oud Wulvenlaan een oversteek, op een manier, dat het verkeer bij de kerk afslaat en niet door het park gaat rijden? Want dat is nu al een race circuit ! Het zou een park blijven, waar je al wandelend van het groen kunt genieten en niet het gevaar loopt van de sokken te worden gereden. h. Ook de brug er graag weer uit, want bij de hoek Linschotensingel/De Wierslaan bij het kinderdagverblijf zijn ook dikwijls gevaarlijke situaties.	a. De huidige oversteek voor voetgangers en fietsers bij de Linschotensingel blijft geregeld met verkeerslichten. De verkeerslichten bij alle andere oversteken worden verwijderd. Deze zijn niet meer nodig, omdat het eenvoudiger wordt om over te steken door de brede middenberm en de smallere rijbaan. b. De U-turns tussen de Constant Erzijstraat en de Linschotensingel vervallen en er komt een rechtstreekse doorsteek ter hoogte van het Oud Wulvenplantsoen. Hierdoor worden de bestaande kruisingen niet meer belast met kerend verkeer en kan autoverkeer rechtstreeks het Oud Wulvenplantsoen of de Wijnesteinlaan in. Dit voorkomt de keerbewegingen die in de huidige situatie worden uitgevoerd en zorgt voor een rechtstreekse aansluiting van het winkelcentrum op de zuidelijke rijbaan van 't Goylaan (richting Lunetten). c. In het plan voor de herinrichting voor 't Goylaan is geen voetpad aan de westzijde van de Linschotensingel opgenomen. d. Aan beide kanten van 't Goylaan blijven fietspaden die in twee richtingen bereden mogen worden. e. De bestaande bushalte ter hoogte van de Linschotensingel komt te vervallen. Er blijven alleen bushaltes ter hoogte van het winkelcentrum. Deze keuze is gemaakt door de Provincie Utrecht, die over de toewijzing van bushaltes gaat. Voor vragen over deze keuze kunt u mailen naar info@regioutrecht.nl f. Door het opheffen van de verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum is er ook geen noodzaak meer voor het instellen van een groene golf voor het autoverkeer. g. De huidige inrichting van het park blijft behouden. h. Het plan voor de herinrichting voor 't Goylaan voorziet niet in het opheffen van de door u genoemde brug.
37	a. de stoplichten staan veel te scherp afgesteld waardoor 45 plussers bijna moeten rennen naar de overkant en heel hard moet fietsen. b. een kennis van me is al eens aangereden op 't Goylaan omdat er een advocaat nota bene door rood licht reed en daardoor de kennis op de fiets schepte. Als het verkeer gaat toenemen, wordt het nog gevaarlijker daar, ook de fietsers moeten keihard racen.	De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum worden verwijderd. Deze zijn niet meer nodig, omdat het eenvoudiger wordt om over te steken door de brede middenberm en de smallere rijbaan. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden.

45	Wij als bewoners hebben in het overleg met het wijkbureau en Robert Hoenselaar de verkeerssituatie aan de oneven zijde van de Julianaweg tussen de 't Goylaan en de Karperstraat besproken en ervaren deze als onveilig (met absolute meerderheid). Dit wordt ons inziens veroorzaakt door sluipverkeer dat uit westelijke richting vanaf 't Goylaan de Julianaweg inschiet, om het stoplicht bij de Hooft Graaflandstraat te vermijden. Deze weggebruikers hebben de neiging relatief hard te rijden, wat tot onveilige situaties leidt in combinatie met de spelende kinderen op de groenstrook in de middenberm. De uitkomst van de gesprekken was dat de beste optie lijkt om de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten. Bestemmingsverkeer kan dan gebruik maken van de Baron van Heemstrastraat. De gemeente gaf, begrijpelijkerwijs, hierbij aan deze eventuele aanpassing mee te willen nemen in het algehele project van 't Goylaan. Ik persoonlijk ben verder zeer positief over de verdere plannen voor de 't Goylaan.	Het verzoek om sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg (zuidzijde van 't Goylaan) tegen te gaan i.v.m. verkeersveiligheid is besproken in de klankbordgroep. De oplossing die draagvlak heeft onder alle deelnemers van de klankbordgroep is om de inrit van de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten voor autoverkeer. Fietsverkeer kan nog wel gebruik maken van de route. Bestemmingsverkeer met de auto dient gebruik te maken van de Baron van Heemstrastraat. De uitrit van de Julianaweg naar 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor zowel het auto- als het fietsverkeer.
50	Ik heb begrepen dat de positionering van de nieuwe directe oversteek tussen Julianaweg-noord en Julianaweg-Zuid vooral het gevolg is van het naar voren halen van de reeds bestaande keerlus vlak voor het stoplicht. In het Programma van Eisen wordt echter ook gesproken over het creëren van extra oversteken (ook bij de Oud-Wulvenselaan) om de bestaande kruispunten te ontlasten. De mogelijkheid om van beide zijden van de Julianaweg de 't Goylaan onbelemmerd per auto te kunnen benaderen, vergroot de kans op sluipverkeer op de Julianaweg aanzienlijk. Dat is beslist een ongewenste situatie met het oog op de verkeersveiligheid. De Julianaweg is nl. een 30 km-zone, bovendien staan er veel geparkeerde auto's en er zijn veel spelende kinderen. Andere argumenten voor de directe oversteek waren het versterken van de zichtas en het vergroten van de oversteekbaarheid van 't Goylaan. Die twee doelen kunnen ook gerealiseerd worden door een oversteek te creëren die slechts toegankelijk is voor fietsers en voetgangers, vergelijkbaar met de huidige oversteekplaats ter hoogte van de Verlengde Hoogravenseweg. Een paaltje in het wegdek is wellicht al voldoende. Iedere andere oplossing voor het voorkómen van verkeersonveiligheid is uiteraard welkom.	Het verzoek om sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg (zuidzijde van 't Goylaan) tegen te gaan i.v.m. verkeersveiligheid is besproken in de klankbordgroep. De oplossing die draagvlak heeft onder alle deelnemers van de klankbordgroep, is om de inrit van de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten voor autoverkeer. Fietsverkeer kan nog wel gebruik maken van de route. Bestemmingsverkeer met de auto dient gebruik te maken van de Baron van Heemstrastraat. De uitrit van de Julianaweg naar 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor zowel het auto- als het fietsverkeer.

58	Vanuit gemeentelijk beleid wordt de Hooggravenseweg en de verlengde H'weg gezien als fietsroute tussen stad en sportvelden. Dit geeft veel conflicten tussen 2 richting fietsen en een richting auto's. Het profiel is te smal (vooral Hoogr. Weg) voor beide. Steevast kiezen fietsers/brommers het trottoir ipv de rijweg. Hierdoor wordt het trottoir onveilig. Met het maken van een oversteek tpv de Julianaweg ligt er een kans fietsverkeer via deze straat te leiden. Zo kan men als fietser meerijden met het verkeer aan beide zijden. Verder mooi plan! In de basis ziet het er goed uit.	Door het openstellen van meer doorsteken voor voetgangers en fietsers in combinatie met de smallere rijbanen en de brede middenberm wordt oversteken veiliger. De verwachting is dat hierdoor de fietsroute via de Julianaweg aantrekkelijker wordt. De gemeente zal de fietsroute via de Hooggravenseweg en de Verlengde Hooggravenseweg echter niet ontmoedigen.
73	We willen onze zorgen uiten over de mogelijke toename van sluipverkeer op de Julianaweg. De mogelijkheid om van beide zijden van de Julianaweg 't Goylaan onbelemmerd per auto te kunnen benaderen, vergroot de kans op sluipverkeer op de Julianaweg aanzienlijk. Dat is beslist een ongewenste situatie met het oog op de verkeersveiligheid. De Julianaweg is nl. een 30 km-zone, bovendien staan er veel geparkeerde auto's en er zijn veel spelende kinderen. Ons voorstel om een paaltje in het wegdek te plaatsen is wellicht al voldoende om mogelijk sluipverkeer te beperken. Iedere andere oplossing voor het voorkomen van verkeersonveiligheid is uiteraard welkom.	Het verzoek om sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg (zuidzijde van 't Goylaan) tegen te gaan i.v.m. verkeersveiligheid is besproken in de klankbordgroep. De oplossing die draagvlak heeft onder alle deelnemers van de klankbordgroep, is om de inrit van de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten voor autoverkeer. Fietsverkeer kan nog wel gebruik maken van de route. Bestemmingsverkeer met de auto dient gebruik te maken van de Baron van Heemstrastraat. De uitrit van de Julianaweg naar 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor zowel het auto- als het fietsverkeer.
83	We maken ons zorgen om het feit dat in het 't Goylaanplan staat dat de Julianaweg wordt doorgetrokken, ook voor auto's. Wat betreft het langzame verkeer kunnen we ons dat goed voorstellen. Maar we denken dat het doortrekken van de Julianaweg voor auto's de veiligheid en de leefbaarheid benadeelt. Er wordt erg veel door kinderen buiten gespeeld en er zijn al veel bijna ongelukken gebeurd. Het komt nu al vaak voor dat er sluipverkeer door onze straat gaat en dat kleine kinderen dit niet altijd goed in de gaten hebben. Indien er nog meer verkeer door straat gaat, wordt de kans op ongelukken maar groter. Het is ook zo dat het sluipverkeer sneller rijdt dan eigenlijk verantwoord is. Bovendien is het ook zo dat veel mensen hier wonen omdat onze straat een autoluwe weg is. Indien er meer verkeer door de straat komt, gaat dat ten koste van de leefbaarheid. Hopelijk kan er een oplossing worden voor deze situatie.	Het verzoek om sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg (zuidzijde van 't Goylaan) tegen te gaan i.v.m. verkeersveiligheid is besproken in de klankbordgroep. De oplossing die draagvlak heeft onder alle deelnemers van de klankbordgroep, is om de inrit van de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten voor autoverkeer. Fietsverkeer kan nog wel gebruik maken van de route. Bestemmingsverkeer met de auto dient gebruik te maken van de Baron van Heemstrastraat. De uitrit van de Julianaweg naar 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor zowel het auto- als het fietsverkeer.
84	De reactie van Rene (nr. 83) kan ik volledig onderschrijven. Ik heb zelf ook al heel wat gevaarlijke situaties gezien die hiermee verband houden. Het zou fijn zijn als Projectbureau aan kan geven hoe hier tegenaan gekeken wordt.	Het verzoek om sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg (zuidzijde van 't Goylaan) tegen te gaan i.v.m. verkeersveiligheid is besproken in de klankbordgroep. De oplossing die draagvlak heeft onder alle deelnemers van de klankbordgroep, is om de inrit van de Julianaweg vanaf 't Goylaan af te sluiten voor autoverkeer. Fietsverkeer kan nog wel gebruik maken van de route. Bestemmingsverkeer met de auto dient gebruik te maken van de Baron van Heemstrastraat. De uitrit van de Julianaweg naar 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor zowel het auto- als het fietsverkeer.

85	Geparkeerde auto's blokkeren zicht. De parkeervakken tot vlak voor de inrit van de Wijnesteinlaan vanaf het 't Goylaan. Geparkeerde auto's (vaak busjes) blokkeren het zicht op het fietspad bij afslaan richting Wijnesteinlaan en blokkeren het zicht op het verkeer bij het opdraaien van 't Goylaan (verkeer is pas te zien als auto deels al op 't Goylaan staat). Laatste parkeervak laten vervallen (met herinrichting 't Goylaan)?, Het Goylaan 119, Utrecht, GPS: 52.065814971924, 5.1217317581177	Overwogen wordt het laatste parkeervak bij het kruispunt van 't Goylaan met de Wijnesteinlaan te laten vervallen, om zo het zicht van automobilisten te verbeteren. Dit hangt af van het totaal aantal parkeerplaatsen in het ontwerp. Het streven is namelijk om het huidige aantal parkeerplaatsen terug te brengen.
86	Wordt de route voor de hulpdiensten niet gehinderd door dit plan.	Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook gewaarborgd.
86	Als fietsers in Utrecht zijn we enthousiast over het plan voor de herinrichting van de 't Goylaan. De weg wordt mooier, stiller, schoner en krijgt als klap op de vuurpijl over de hele lengte vrijliggende fietspaden. De oversteekbaarheid wordt stukken beter. Brommers kunnen naar de rijbaan. We hopen van harte dat het plan wordt uitgevoerd! De verkeersintensiteit zal moeten dalen met 5 tot 10% en dat moet bereikt worden door het autoverkeer zoveel mogelijk via de snelwegen te laten rijden. We wijzen er op dat ook binnen Utrecht een substantieel deel van de autoritten korter is dan 7,5 kilometer. Veel van die ritten kunnen ook met de fiets worden gedaan. De huidige route langs de 't Goylaan geeft fietsers veel oponthoud omdat er veel verkeerslichten staan. Wie van oost naar west fietst, komt op de 1,5 km tussen Lunetten en de Beneluxlaan twee verkeerslichten tegen bij t Goyplein, twee op de 't Goylaan, een bij de Jutphaseweg (slimmerds steken daar over), een bij de Rijnlaan en een bij het Europaplein. Totaal zeven verkeerslichten op 1,6 km. Anderhalve kilometer fietsen kost normaal gesproken ruim vijf minuten, op dit traject kan het zomaar het dubbele zijn. We hopen dan ook dat de verkeerslichten zoveel mogelijk zullen verdwijnen en worden vervangen door rotondes met fietsers in de voorrang. Rotondes zijn volgens de SWOV veruit de veiligste kruispuntvorm en ze zijn snel voor fietsers. Voorrangskruisingen zijn ook veiliger dan verkeerslichten en sneller voor fietsers. Fietsers krijgen bij verkeerslichten veel minder lang groen (en hebben dus veel meer wachttijd) dan automobilisten. Verwijderen van verkeerslichten kan, door een hoger fietsgebruik, bijdragen aan verminderen van de auto-verkeersdrukke op de 't Goylaan.	Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukke gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In het nieuwe ontwerp zijn minder verkeerslichten op 't Goylaan dan in de huidige situatie en de verkeerslichten worden beter op elkaar afgesteld. De verkeerslichten voor voetgangers ter hoogte van het winkelcentrum vervallen, omdat voetgangers zich kunnen opstellen op de nieuwe brede middenberm en nog maar één smallere rijbaan per richting hoeven over te steken. De brede middenberm is dus niet alleen bedoeld voor het aanplanten van bomen, het heeft ook een verkeerskundige functie.
Milieu		

17	Ik wil graag weten, wat de geluidseffecten en de luchtvervuilingeffecten voor de Waterlinieweg dan gaan betekenen; want bewoners van de Nijveldsingel (hoek Montfoortlaan, hoek Kastelenplantsoen) kunnen dan wel eens “van de regen in de drup komen” en daar zitten wij niet op te wachten. Een paar bomen en een laag geluidsscherm lossen het probleem niet op als je in een flat woont. Zeker als ook nog de renovatiewerkzaamheden aan de andere kant van de flats geluidsoverlast opleveren tegelijk met het werk aan de 't Goylaan.	Als de verkeersprognoses (2024) van de planvariant ('t Goylaan na herinrichting) van het verkeersmodel VRU 3.1 worden vergeleken met de normale situatie dan blijkt dat de herinrichting van 't Goylaan nauwelijks van invloed is op de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg. Er zijn daarom geen nadelige effecten op de Waterlinieweg voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit te verwachten.
37	Ik en bewonerscommissie BOL maken ons zorgen over de luchtkwaliteit en lawaai-overlast van toenemend verkeer op de Waterlinieweg. Vooral aan de Hoogravenkant/Nijveldsingel is het geluidsscherm veel te laag.	Als de verkeersprognoses (2024) van de planvariant ('t Goylaan na herinrichting) van het verkeersmodel VRU 3.1 worden vergeleken met de normale situatie dan blijkt dat de herinrichting van 't Goylaan nauwelijks van invloed is op de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg. Er zijn daarom geen nadelige effecten op de Waterlinieweg voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit te verwachten.
49	In de milieueffecten wordt zeer optimistisch rekening gehouden met een verbetering van de luchtkwaliteit door een afname van het autoverkeer. Ik mis echter een onderbouwing wat de gevolgen zijn van stilstaand en langzaam rijdend autoverkeer (file) voor de milieueffecten. Het is algemeen bekend dat een file vele malen vervuiler is dan normaal rijdend verkeer. Wat zijn de gevolgen van de toenemende filedruk voor de milieueffecten?	Het is juist dat stagnerend verkeer meer luchtmissies veroorzaakt dan doorrijdend verkeer. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van dezelfde stagnatie voor de verkeerslichten als in de huidige situatie. Het aantal wachtrijen zal worden beperkt en de stagnatie van het verkeer wordt verminderd, door een goede dosering en een betere afstelling van de verkeerslichten op 't Goylaan.
66	Aangegeven wordt dat de luchtkwaliteit op een aantal plekken zal verbeteren, maar ook ergens zal verslechteren. Op welke plek precies wordt de luchtkwaliteit minder? Is dat wellicht in Lunetten? Want: als de Waterlinieweg drukker wordt, dan is dat niet gunstig voor de bewoners van Lunetten, in het bijzonder voor opgroeiende kinderen. Er zit er een BSO en een scoutingclub vlak langs de Waterlinieweg. En ook een zorgboerderij. Een drukker Waterlinieweg maakt de luchtkwaliteit in Lunetten nog ongezonder dan dat nu is. Is dat dan niet het verplaatsen van het probleem?	De luchtkwaliteit zal licht verslechteren (0,22 µg/m ³ voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide) op rekenpunt 14 (x=136464 en y=453170) aan de zuidzijde van 't Goylaan, ter hoogte van de kantoorflat 't Goylaan 9 – 15 (westelijke kant van 't Goylaan). Op alle overige punten verbetert de luchtkwaliteit. In de verkeersprognoses (tot 2024) en het verkeersmodel is de situatie met en zonder herinrichting van 't Goylaan vergeleken. Daaruit blijkt dat de herinrichting van 't Goylaan nauwelijks van invloed is op de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg. Er zijn daarom geen nadelige effecten op de Waterlinieweg voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit te verwachten.

86	Maak de middenbermen zo smal mogelijk en voeg zoveel mogelijk ruimte toe aan de zijbermen. Verkeer komt dan zo ver mogelijk van de woningen en fietspaden af te rijden. De geluidshinder en luchtvervuiling voor aanwonenden en fietsers is dan zo klein mogelijk. Volgens de geluidhinderkaart hebben alle woningen 's nachts meer dan 48 dB te verduren.	Het is juist dat het versmallen van de middenberm een gunstig effect heeft op geluid. Dit aspect is daarom nadrukkelijk meegenomen in de onderzoeken en de afwegingen. Er zijn verschillende middenbermbreedtes onderzocht op de effecten voor verkeer, lucht en geluid. Een middenberm van 12 meter is niet wenselijk gezien bovengenoemd effect. Daarom is de middenberm terruggebracht naar 8,95 meter. Het verder versmallen van de middenberm levert slechts enkele tienden van een dB aan extra geluidswinst op en stuit bovendien op verkeerskundige bezwaren (i.v.m. oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en opstelruimte voor afslaande auto's). Voor luchtkwaliteit geldt een vergelijkbare redenering: hoe verder de weg is gelegen van de gevel van de woningen, des te beter de luchtkwaliteit op de gevel van de woningen. Op de toetspunten (10 m van de rand van de weg) zal een smallere middenberm tot verhoging van de concentraties leiden.
Ontwerp		
4	Als vertegenwoordiger van de 3 grote roeiverenigingen aan de Verlengde Hoogravenseweg 13 te Utrecht maak ik u attent op het feit, dat ik al jaren vroegtijdig betrokken word bij plannen van de gemeente, die de belangen van de 3 roeiverenigingen kunnen schaden. Dat is in dit geval niet gebeurd, waardoor ik u middels deze mail wijs op het belang, dat de roeiverenigingen hebben met de 't Goylaan. Het gaat dan met name om het kruispunt met de Hooft Graaflandstraat. Bij de vormgeving van de plannen dient rekening te worden gehouden met de bijzondere voertuigen voor het transport van roeiboten, die in het wedstrijdseizoen bijna wekelijks gebruik maken van deze route. Een andere route is niet voor handen. De bocht om zowel vanuit de Hooft Graaflandstraat de 't Goylaan op te draaien, als van de 't Goylaan de Hooft Graaflandstraat in te draaien, behoeft daarbij bijzondere aandacht wat betreft de vormgeving, bochtstralen als met het profiel van vrije ruimte vanwege de hoog opgeladen lange boten. De plaats van lichtmasten, bomen en ander wegmeubilair behoeft aandacht, waarbij wij graag betrokken willen worden vanwege onze deskundigheid. In het verleden is het al meer voor gekomen, dat aanpassingen gedaan moesten worden, omdat we te laat werden gekend in de plannen. Ik verzoek u dat in dit geval te voorkomen door op korte termijn met mij contact op te nemen.	De gemeente heeft inmiddels contact gehad met BotenWagen Compagnie, Triton en Viking over de specificaties van de botenwagens. Uitgangspunt is het voorrangsplein bij de Constant Erzeijstraat-Hooft Graaflandstraat zo in te richten dat botenwagens hier nog steeds de bocht kunnen maken. Indien dit ontwerptechnisch niet mogelijk is, dan wordt, in overleg met genoemde verenigingen, gekeken naar alternatieve aanrijroutes. De projectorganisatie neemt het initiatief tot overleg hierover met u en andere belanghebbenden.
18	6. Straatverlichting Constant Erzeijstraat. Beide fietspaden zijn erg donker, terwijl de rijstroken voor auto's erg verlicht zijn. Hierdoor is het als afslaande automobilist richting Rijnhuizenlaan lastig om fietsers te zien fietsen.	De Constant Erzeijstraat maakt geen onderdeel uit van de herinrichting van 't Goylaan. Er wordt binnenkort wel groot onderhoud verricht op de Constant Erzeijstraat. Wij zullen de betreffende projectleider het signaal over de verlichting doorgeven. De verlichting van de openbare ruimte langs 't Goylaan wordt volgens daarvoor geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd.

86	Bij de kruisingen is een brede middenberm nodig van minstens 5 tot 6 meter. Dat is ook in het IPVE/FO aangegeven. Als de rijbanen verder van de woningen af liggen dan in het huidige plan, is de middenberm smaller. Bij de kruising zullen de rijbanen dan iets opzij moeten worden geleid. Die bochtjes zorgen voor een remming van de snelheid wat de veiligheid op de kruising ten goede komt.	De middenberm in het ontwerp is ongeveer 9 meter breed. Bij de herinrichting van 't Goylaan naar een stadsboulevard zijn niet alleen verkeerskundige aspecten, maar ook stedenbouwkundige aspecten zorgvuldig afgewogen. Eén van inrichtingsprincipes die geformuleerd zijn, is dat het wegbeeld zo veel mogelijk continu is. Dit betekent dat geprobeerd wordt om de as van de weg zo min mogelijk te laten verspringen ter hoogte van de kruisingen. Bochtjes om de snelheid af te remmen zijn vanuit dat oogpunt niet wenselijk.
86	a. We hebben er begrip voor dat de benodigde breedte van het fietspad niet overal haalbaar is. We adviseren om bij de smalle plekken: De fietspaden taps toe te laten lopen en niet onverwachts in te laten springen. Ervoor te zorgen dat de ruimte naast het fietspad over 0,5 m volledig obstakelvrij is b.Waar bomen de versmalling nodig maken te zorgen voor een goede fundering van het fietspad. De Joostenlaan is goed gefundeerd, zelfs met volwassen (en inmiddels kaprijpe en gekandelaberde) populieren is daar geen sprake van opworteling. (StreetviewJoostenlaan) c. Zorg ervoor dat de lichtmasten niet in de boomkruinen komen te hangen. d. Worden de fietspaden ook voldoende aangelicht? e. Zijn er voldoende stallingen bij het winkelcentrum? Er komt nu ruimte vrij om in de behoefte te voorzien. Voor zijstraten worden uitritconstructies voorzien. Omdat de 't Goylaan een voorrangsweg is, zijn gewone voorrangskruisingen ook een mogelijkheid. Uitritten zijn in principe bedoeld voor parkeerterreinen en bedrijven, niet voor zijwegen. Voetpaden van 1,2 meter breed is inderdaad het absolute minimum. Daar mogen niet tevens lichtmasten of verkeersborden in worden geplaatst. f. De bredere zijbermen geven de bestaande formidabele Platanen meer doorwortelbare ruimte, wat ten goede kan komen van hun vitaliteit. Zeker als met een wadi-achtige infiltratiemogelijkheid de watervoorziening verbeterd.	a. De fietspaden in het ontwerp lopen taps toe en zijn 0,5 meter obstakelvrij. De fundering van het fietspad (rekening houdend met de bestaande bomen) wordt uitgewerkt in de vervolgfase. Waar mogelijk wordt een fundering toegepast conform de fietspadconstructie b. Op sommige locaties is deze fundering vanwege de bestaande wortelgroei niet mogelijk Er kunnen geen stabiliteitswortels of wortels dikker dan 5 cm verwijderd worden omdat dit tot onherstelbare schade aan de boom en tot veiligheidsrisico's leidt. c. De lichtmasten worden niet te dicht op de bestaande bomen geplant. d. De openbare ruimte waaronder het fietspad wordt conform regelgeving verlicht. e. Het parkeerterrein voor het winkelcentrum is geen eigendom van de gemeente. Bovendien is de ruimte op het terrein zeer beperkt. Een uitritconstructie (uitrit) is een gangbare poortconstructie als overgang tussen een 30-km en een 50-km gebied. Zo'n constructie verlaagt de snelheid en geeft de overgang duidelijk weer. Dit is niet voorbehouden aan bedrijven- en parkeerterreinen. Het streven is inderdaad geen objecten te plaatsen op op plekken waar de voetpaden relatief smal zijn. f. Door een vermindering van het verhard oppervlak is er al een grote toename van infiltrerend vermogen van de bodem. Verlagen/ vergraven van maaiveld tot wadi is niet mogelijk i.v.m. de wortels van de bestaande bomen.
86	We zijn erg blij met de mogelijkheid – weliswaar op termijn – van een fietspad langs de Waterlinieweg met een aansluiting en oversteekmogelijkheid bij 't Goylaan. We zijn blij met de oversteekmogelijkheid vanaf de Julianaweg. We vinden dat de oversteek vanaf de Verlengde Hoogravenseweg rechtdoor zou moeten worden getrokken, zodat de vreemde bocht, die nu moet worden gereden, verdwijnt.	De oversteek vanaf de Verlengde Hoogravenseweg rechtdoor wordt conform uw verzoek doorgetrokken. De 'vreemde' bocht zal verdwijnen.

Groen		
38	Laat alstublieft de volwassen bomen die er nu staan staan! Jonge boompjes zijn goedbedoeld, maar het duurt circa 15 jaar voordat ze enigszins 'fier' zijn, het aanblik verfraaien, schaduw bieden en koelte vasthouden in de zomer. De mededeling van het brede trottoir en fietspad in het pamflet gaven mij enigszins de angst dat de bomen die er nu staan misschien gerooid zouden gaan worden. Alstublieft: niet doen! Volwassen groene boomkruinen vergroten het woonplezier meer dan aanzienlijk voor de meeste bewoners aan 't Goylaan.	Uitgangspunt bij de herinrichting van 't Goylaan is dat alle huidige bomen blijven behouden. Er worden dus geen bomen gekapt.
75	Vind het idee op zich goed, maar heb wel een paar opmerkingen. Het groen in de berm moet niet lelijk worden maar een toegevoegde waarde hebben. Het moet geen honden uitlaatplaats worden net als de Croeselaan. Paden, bankjes en prullenbakken moeten aanwezig zijn, net als een park. Het groen moet open zijn, niet na verloop van tijd vies en donker. De Lessinglaan, Croeselaan zijn voorbeelden van hoe het niet hoort. Dus voor mij een Ja, maar wel een moderne look met toegevoegde waarde.	De middenberm wordt niet ingericht als hondenuitlaatplaats. Het groen in de midden- en zijbermen is aantrekkelijk, heeft een 'open' uitstraling en is goed te beheren. Langs 't Goylaan worden prullenbakken geplaatst. Of er zitbanken geplaatst worden is in dit stadium nog niet duidelijk.
86	Komt er een faunatunnel in de singel onder de 't Goylaan door? Hoe beter de natuur in de stad, hoe meer je ziet op de fiets en hoe leuker het wordt om te fietsen.	In de volgende fase wordt onderzocht of een faunapassage technisch inpasbaar is en of hiervoor voldoende financiering beschikbaar is.

Parkeerplaatsen		
47	We verzoeken u in het plan minimaal de huidige parkeerplaatsen terug te laten komen. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen verhoogt de al hoge parkeerdruk nog verder in de aanliggende (woon-)straten. Dit is niet wenselijk. In de huidige plannen neemt het aantal plaatsen af.	In de voorgestelde herinrichting is het streven om het huidige aantal parkeerplaatsen terug te brengen. In het definitief ontwerp wordt het exacte aantal parkeerplaatsen en de locatie bepaald.
OV		
79	Graag ook plek voor bushalte lijn 21.	De gemeente is beheerder van de weg. De provincie Utrecht is aanbieder van het openbaar vervoer en beleidsmatig verantwoordelijk voor het aantal bushaltes en de locatie ervan. De keuze voor de locatie van de halte en het plaatsen ervan gebeurt overigens wel in afstemming met de gemeente. Lijn 21 rijdt vanaf de Hooft Graaflandstraat naar 't Goylaan. Een halte op 't Goylaan in de richting van Europaplein is een begrijpelijke wens. De halte is echter niet inpasbaar i.v.m. de bestaande bomen in de zijbermen.
Winkeliers		
3	Graag een reactie op het wijkbericht van april waarin ik lees over de herinrichting van 't Goylaan. Tot mijn verbazing lees ik niets over de op 't Goylaan gevestigde winkeliers, en de bereikbaarheid.	Op 28 april jl. heeft de gemeente een gesprek georganiseerd met vertegenwoordigers van de winkeliers in winkelcentrum 't Goylaan. Hier zijn de zorgen en wensen van de winkeliers besproken. De gemeente heeft de winkeliers toegezegd dat zij betrokken worden bij de voorbereiding van de aanbesteding als het gaat om de eisen en wensen m.b.t. de bereikbaarheid van het winkelcentrum in de uitvoeringsfase. De gemeente zal hiervoor in de vervolgfase opnieuw contact opnemen met de winkeliers.

54	Wij hebben vernomen dat 't Goylaan ter verbetering van de luchtkwaliteit opnieuw ingericht gaat worden. Het bestuur van de winkeliersvereniging ziet deze plannen niet zitten. De argumenten hiervoor zijn als volgt: 1 Door de bouw en inrichting zal er een grote omzetting plaatsvinden. Wij weten niet hoeveel tijd deze ingreep gaat kosten (gezien de economische tijden is dit onverantwoord) 2 Luchtverbetering met 1 rijbaan zal in onze beleving niet werken. Er rijden nu dagelijks al rijen auto's die straks over 1 rijbaan moeten. Dit houdt in dat er de hele dag auto's stil gaan staan en optrekken. Dat geeft meer luchtverontreiniging dan wanneer auto's rijden. 3 Is hier onderzoek naar gedaan op 't Goylaan, en zo ja, dan zien wij graag dit rapport in. 4 De busbanen zijn 10 jaar geleden aangelegd met gemeenschapsgeld. Dit zien wij dan ook als kapitaalvernietiging. Het bestuur van winkelcentrum Hart van Hoograven, zou hier voor 20 april 2015 graag een reactie op horen. Liever willen wij een onderhoud met u plannen voor 20-04-2015	1. Op 28 april jl. heeft de gemeente een gesprek georganiseerd met vertegenwoordigers van de winkeliers in winkelcentrum 't Goylaan. Hier zijn de zorgen en wensen van de winkeliers besproken. De gemeente heeft de winkeliers toegezegd dat zij betrokken worden bij de voorbereiding van de aanbesteding als het gaat om de eisen en wensen m.b.t. de bereikbaarheid van het winkelcentrum in de uitvoeringsfase. De gemeente zal hiervoor in de vervolgfase opnieuw contact opnemen met de winkeliers. 2 en 3. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. 4. In de huidige situatie is er stadinwaarts (van oost naar west) een busbaan. Deze busbaan is ruim 15 jaar geleden aangelegd. Deze kan in de nieuwe situatie opgeheven worden zonder dat dit capaciteitsproblemen oplevert in de spits. Het knelpunt zit immers alleen in de andere richting en alleen tijdens de avondspits.
Toekomstige ontwikkeling		
29	Goed plan, direct invoeren! Graag als toevoeging de Constant Erzeijstraat en Jutphaserweg instellen als eenrichtingswegen.	De Jutphaseweg valt buiten de projectgrenzen van de herinrichting van 't Goylaan en maakt daarom geen deel uit van dit plan. De Constant Erzeijstraat is de belangrijkste ontsluitingsweg van de wijken Hoograven Noord, Tolsteeg en Rotsoord. Deze moet om die reden beschikbaar blijven voor verkeer vanuit twee richtingen.

61	Het plan ziet er prachtig uit, alleen door de verslechterde situatie van het OV zijn heel veel mensen in de wijk gedwongen om vaker in de auto te stappen. Dat kan de bedoeling van het plan niet zijn. Wij willen lijn 6 weer terug.	Na herinrichting van 't Goylaan behoudt de bus een voorstart bij de kruisingen (voorsortering bij de verkeerslichten). In het ontwerp is de busstrook zodanig ingekort dat de bus altijd nog de volgende groenfase haalt en over de kruising kan rijden. Dit is cruciaal voor de doorstroming van de bus. De reistijden van de bus zullen dus ongeveer gelijk blijven. Een busbaan of busstrook is, buiten de kruisingen, niet cruciaal voor de doorstroming. Uit de verkeerssimulatie blijkt ook dat het busverkeer goed kan doorrijden op 't Goylaan na herinrichting.
65	Kunt u aangeven, buiten 't Goylaan die ingericht wordt als stadsboulevard, welke andere locaties ook worden ingericht als stadsboulevard. Wie is de contactpersoon binnen uw gemeente daarvoor?	In het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen' is afgesproken dat zo veel mogelijk binnenstedelijke verbindingswegen worden ingericht als stadsboulevard. Op 't Goylaan is groot onderhoud aan de weg gepland in 2016. Door deze werkzaamheden te combineren met de herinrichting naar een stadsboulevard kan werk met werk worden gemaakt. Vandaar dat deze weg nu wordt aangepakt. Het Maatregelenpakket Utrecht West is ter consultatie voorgelegd van 2 maart tot 19 april dit jaar. De herinrichting van het traject tussen de Marnixlaan en het 24 Oktoberplein tot stadsboulevard maakt onderdeel uit van dit pakket
Bewoners Socrateslaan		

2	Ik ben een bewoner van de Socrateslaan en maak me grote zorgen over de impact van de plannen voor het Goylaan op onze woonstraat. Begrijp van mensen die gisteren op de informatieavond zijn geweest dat de gemeente de Socrateslaan ziet als een prima plek om verkeer te bufferen, zodat het vervolgens rustig kan doorstromen naar 't Goylaan. De Socrateslaan is aan beide zijden bewoond en wordt nu naar ik begrijp een trechter van stilstaand verkeer met draaiende motoren. Het zal u niet verbazen dat ik (en mijn mede straatgenoten) zeer ontstemd zijn van dit plan. Het klinkt in onze oren als een probleem oplossen op de ene plek en er een ander probleem voor terug creëren. Graag hoor ik van iemand waarom er niet is gekozen de plannen om 't Goylaan door te trekken tot aan de rotonde Beneluxlaan, of in elk geval tot de brug over het Merwedekanaal. Graag hoor ik van u wat de status van het plan is, wanneer wij bovenstaande suggestie nog in kunnen brengen en of het klopt dat er 30 april over wordt besloten.	De herinrichting van 't Goylaan leidt niet tot langere wachtrijen op de Socrateslaan. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein: de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan–Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.
---	---	--

2 en 56	Op 22-04-2015 jl. zijn wij met enkele aan- en omwonenden van de Socrateslaan (ter hoogte van de Rivierenwijk) aanwezig geweest bij de informatiebijeenkomst over de herinrichting van 't Goylaan bij Wijkbureau Zuid. Het plan zorgt voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en versterking van sociale cohesie in de wijk Hoograven. Een streven dat wij, aan- en omwonenden van de Socrateslaan, van harte ondersteunen! Desondanks sturen wij bijgevoegde brandbrief, die is ondertekend door ruim 250 bezorgde bewoners van het zuidelijke deel van Rivierenwijk. Helaas hebben wij moeten constateren dat in het plan voor de herinrichting van 't Goylaan de begrenzing aan westelijke zijde van het plangebied is getrokken bij de Vaartsche Rijn. Het lijkt onlogisch ervoor te kiezen om een weg die een verbinding is tussen twee radialen vanaf de snelweg (Beneluxlaan en Waterlinieweg), slechts gedeeltelijk autoluwer te maken. Met de te verwachten forse stagnatie van verkeer over een deel van de Socrateslaan als ongewenst gevolg. Wij doen u middels de bijgevoegde brief het klemmende verzoek de begrenzing op te rekken tot aan de Merwede. Onderstaande argumenten voor de herinrichting van 't Goylaan gelden misschien nog wel meer voor de Socrateslaan: het terugdringen van het asfalt ten faveure van het groen, het terugdringen van uitlaatgassen van wachtende auto's (i.p.v. het probleem verplaatsen a.g.v. de huidige plangrens), het toevoegen van groen in het straatbeeld, het creëren van belevingswaarde in het gebruik voor voetganger en fietser, het herstellen van barrièrewerking tussen twee delen van de wijk die fysiek en sociaal van elkaar worden gescheiden, het voorkomen van doorgaand verkeer door de stad (sluipverkeer). Dit zijn allemaal argumenten van het College, die wij ondersteunen bij het verkrijgen van een groen perspectief voor de herinrichting van 't Goylaan. Sterker nog, het is een jaloersmakend perspectief, waar wij, aan- en omwonenden, niet de dupe van wensen te worden! Op donderdag 30 april a.s. staat de herinrichting van 't Goylaan op de raadsagenda van de vergadering van uw gemeenteraad. Wij roepen u in bijgevoegde brief namens meer dan 250 bezorgde bewoners van de Rivierenwijk op om bij behandeling van agendapunt 6 'Voorstel inzake Herprogrammering FES gelden', waarbij u de herinrichting van 't Goylaan gaat behandelen, het volgende te besluiten.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein: de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan-Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.
---------------	--	--

2 en 56	De plangrens van de 'Herinrichting 't Goylaan' aan de oostzijde te verleggen van de Vaartse Rijn naar de Merwede. De gelden ter beschikking te stellen voor het herinrichten van 't Goylaan mét medenemen van het verlengde van 't Goylaan, de Socrateslaan; De herinrichting van de Socrateslaan gelijkwaardig en gelijktijdig met de herinrichting van 't Goylaan te realiseren en hiermee de barrièrewerking van de Socrateslaan voor de Rivierenwijk op te heffen. Hierdoor zal de leefomgeving van ons, aan- en omwonenden van de Socrateslaan, niet de nadelen ondervinden van plannen van 't Goylaan, maar kunnen wij onderdeel uitmaken van een ruimtelijke kwaliteitsslag van een stukje Utrecht-Zuid. Ons dringende devies is: Laat de Rivierenwijker niet het kind van de rekening worden! Wij zijn niet tegen de plannen, maar maken er graag onderdeel van uit!	Zie hiervoor.
14	Ik vind de plannen een ontzettend mooie opzet en verbetering. Echter wil ik aangeven dat i.v.m. de geluidsoverlast en fijnstof op de Socrateslaan en het effect daarvan op onze gezondheid, ik graag zou zien dat de stadsboulevard wordt verlengd tot over het stuk 'Zuiderbrug – kruising Rijnlaan' of 'Zuiderbrug – Socrates Brug'.	Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein: de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan-Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.

55	De plannen voor 't Goylaan zien er wat mij betreft prachtig uit. Echter is het voor mij onbegrijpelijk en onacceptabel dat de Socrateslaan hier niet bij betrokken wordt. Ik pleit er voor dit alsnog te doen. Zoals duidelijk te zien op de animatiefilmpjes tijdens de informatieavond wordt het probleem verplaatst cq vergroot op de Socrateslaan en aangrenzende straten zoals de Rijnlaan. Met extra geluidsoverlast en luchtvervuiling tot gevolg. Om nog maar te zwijgen over de verkeersveiligheid en de gevolgen hierop. Dit op een locatie waar de afgelopen jaren al een forse toename van verkeersoverlast wordt ervaren. Zoals door de verkeerskundige is uitgelegd zijn 't Goylaan en de Socrateslaan de verbinding tussen Lunetten, Hoograven, Rivierenwijk en Kanaleneiland. Deze lanen kunnen feitelijk niet los van elkaar worden gezien. Door de Socrateslaan buiten beschouwing te laten wordt het probleem verplaatst naar een gebied waar net zo goed mensen wonen. Het betrekken van de Socrateslaan in de plannen verplaatst het zwaartepunt naar een kantorengedebied (Kanaleneiland) wat m.i. naast alle andere argumenten een logischere, leefbaardere, gezondere en veilige oplossing is. Ik begrijp dat geld een rol speelt. Kosten voor het betrekken van de Socrateslaan in de plannen zullen m.i. terugverdiend worden door de stijging van de waarde van de woningen in de directe omgeving en de hiermee gepaard gaande stijging van de WOZ-waarde. Ik hoop dat alle argumenten die gebruikt zijn om 't Goylaan te verbeteren en die net zo goed gelden voor de Socrateslaan, gebruikt worden samen met mijn argumentatie en die van medebuurtbewoners om de Socrateslaan bij de plannen te betrekken.	De herinrichting van 't Goylaan leidt niet tot langere wachtrijen op de Socrateslaan. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein: de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan-Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.
----	--	--

60	Bewoners van de Rivierenwijk willen de ruimtelijke kwaliteitsslag van 't Goylaan doorgetrokken zien naar de Socrateslaan (tot aan de Merwedekanaal ipv de Vaartsche Rijn). Hiermee wordt het wachtende autoverkeer buiten bewoond gebied gebracht en is er een aanleiding voor een stukje vergroening van een stukje Rivierenwijk.	De herinrichting van 't Goylaan leidt niet tot langere wachtrijen op de Socrateslaan. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Net als nu al het geval is zal autoverkeer bij een groot verkeersaanbod even moeten wachten voordat het 't Goylaan op kan rijden. De verkeerslichten bij de Rijnlaan en de Linschotensingel die dit nu regelen blijven namelijk bestaan. Zo zal het voor doorgaand verkeer aantrekkelijker worden om gebruik te maken van de RING om de stad en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein: de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan-Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.
86	De bewoners van de Socrateslaan hebben aangegeven dat wat hen betreft ook de Socrateslaan een stadsboulevard moet worden. Volgens het verkeersmodel VRU 3.0 rijden er op de Socrateslaan nauwelijks meer auto's dan op het westelijke deel van de 't Goylaan. Als de Socrateslaan als stadsboulevard wordt ingericht, zouden mogelijk ook hier de verkeerslichten weg kunnen. Dat draagt verder bij aan het fietsgebruik en zo aan de verlaging van de verkeersdruk. We hopen dat het voorstel van de bewoners van de Socrateslaan serieus wordt onderzocht.	Voor wat betreft uw vraag of de herinrichting doorgetrokken kan worden tot aan Europaplein : de plangrenzen van 't Goylaan zijn bepaald aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden die voor 2016 gepland zijn op dit traject. De Zuiderbrug en de Socrateslaan vallen buiten de projectbegrenzing. Wij kunnen u wel melden dat er 5 miljoen euro voor herinrichting van de Socrateslaan (incl. Beneluxlaan-Oost) tot stadsboulevard gereserveerd is binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB)2015. De bestuurlijke besluitvorming over dit MPB loopt.
Bewoners Lunetten		

10	Het is een prachtig ontwerp maar het zal te veel problemen opleveren voor de doorstroming. Ik ben woonachtig in Lunetten. Regelmatig kunnen wij de 'wijk' niet uit vanwege, omdat de oprit van de Waterlinieweg (richting A12) volledig vaststaat en de doorstroming richting Hoograven ook. Dit kan zelfs tot gevaarlijke situaties leiden en roept in ieder geval asociaal rijgedrag op. Het opnieuw afstellen van de stoplichten zal hiervoor geen oplossing zijn. Graag eerst investeren in de genoemde doorstromingsproblemen voordat men tot aanpassing overgaat.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen en er ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan.
23	Het ontwerp ziet er heel mooi uit voor bewoners. Maar men zal toch met de auto erin en eruit moeten kunnen, ook al zouden dit alleen de mensen met bestemming Hoograven en Rivierenwijk moeten zijn. Het plan zal verstoppingen geven en consequenties hebben voor de rotonde tussen 't Goylaan en Lunetten die nu al regelmatig vol staat zodat je Lunetten niet uit komt. En files op de Waterlinieweg omdat 't Goylaan nu al niet doorstroomt (en automobilisten richting Lunetten er ook niet door kunnen komen).	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.
27	Zoals het plan eruit ziet vind ik prachtig. Veel groen, luxe aanzicht. Maar waar gaan we met al het verkeer naartoe? Omdat het toch een enorme drukke weg is richting Lunetten en snelwegen en van de snelweg richting Hoograven/ Kanaleneiland ben ik heel bang dat één rijstrook voor enorme files zal gaan zorgen. Dat is toch niet de bedoeling?	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.

30	In het stuk over de herinrichting van het Goylaan staat niets over de bereikbaarheid van Lunetten. Op dit moment staat het van beide kanten op de afrit bij het Goyplein vast omdat het verkeer op 't Goylaan vaststaat. Welke acties worden ondernomen om de bereikbaarheid van Lunetten niet te laten verslechteren maar te verbeteren?	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. Acties om de bestaande problemen met bereikbaarheid van Lunetten op te lossen worden vanuit het project Herinrichting 't Goylaan niet opgepakt. De signalen worden wel meegenomen in deze reactienota.
35	Lunetten heeft maar 1 toegangsweg en uitgang en dat is via het Goyplein. Dit feit is op zichzelf al een grote zorg voor bewoners van Lunetten. Bij calamiteiten is het erg moeilijk de wijk te verlaten of binnen te komen. Dit maakt Lunetten anders dan andere wijken in de stad. De meeste wijken hebben meerdere toegangswegen. Tijdens de informatieavond is mij opgevallen dat de bereikbaarheid van Lunetten niet is meegenomen in de plannen. Het kan niet zo zijn dat door de plannen voor 't Goylaan de wijk Lunetten onbereikbaar wordt door verkeersopstoppen. Dit geldt voor zowel het verkeer de wijk in als de wijk uit. Tijdens de spits staat het verkeer nu al regelmatig vast. Zowel op de Waterlinieweg als op het Goyplein, 's avonds de wijk in, 's ochtends de wijk uit. Deze opstoppen hebben niet te maken met het verkeer naar Lunetten, maar met verkeer naar Hoograven. Mooie verbetering is dat 't Goylaan groener en rustiger wordt.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.
39	Als de inwoners van Lunetten bij een eventuele calamiteit hun wijk met spoed moeten verlaten, zitten ze als ratten in de val!	Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein.

46	Wij maken ons ernstig zorgen over de bereikbaarheid van Lunetten, met name tijdens de spitsuren. We hebben begrepen dat het plangebied zich beperkt tot 't Goylaan. De gevolgen voor de bereikbaarheid van Lunetten (lange files, extra luchtvervuiling) zijn niet meegenomen. Nu al ontstaan er lange wachtrijen van auto's die Hoograven in willen, waardoor vertraging ontstaat voor het verkeer dat Lunetten in wil. We vrezen het ergste voor de toekomst. Op de avond is tevens gesteld dat verkeer van Lunetten naar Hoograven als lokaal verkeer wordt gezien. Ook wat dat betreft maken we ons ernstig zorgen. Nu lukt het in de spits al nauwelijks om van Lunetten in Hoograven te geraken. Dat wordt er in onze ogen alleen maar slechter op. Wij pleiten voor een aanpassing van de afritten van de Waterlinieweg naar 't Goyplein.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. Aanpassing van de afritten van de Waterlinieweg maakt geen onderdeel uit van dit project.
47	Ik zal u aangeven waarom de al bestaande situatie al levensgevaarlijk is en alleen maar erger zal worden: a. Doordat er onnodige files ontstaan op het Goyplein, stroopt het verkeer op, op de af- en oprit van de Waterlinieweg. Aangezien de Waterlinieweg een verhoogde weg is, zijn er zeer korte uitvoegstroken en geen uitwijkmogelijkheden. Er ontstaan files vanaf het Goyplein tot op de Waterlinieweg, waar auto's met 70–80 km per uur komen aanrijden op de 2 baansweg. Files vanaf het Goyplein zijn dan zo lang, dat er files ontstaan op één baan van de 2baansweg op de Waterlinieweg. Ik heb het afgelopen jaar al zeker 10 ongelukken gezien op de Waterlinieweg. Omdat 't Goylaan vaststaat, loopt ook de Constant Erzeijstraat vol. Auto's gaan een sluiproute nemen: via de Rijnhuizenlaan naar de kruising Scherpenburglaan/'t Goylaan waar ze te gemakkelijk groen krijgen. Zeer gevaarlijk omdat ze met 60 km/u door een drukke woonwijk rijden en het leidt tot extra opstoppen op 't Goylaan door extra rood licht! b. Lunetten is straks niet meer bereikbaar voor hulpdiensten. Verkeer op 't Goylaan sluit de enige toegangsweg naar deze wijk af. Ambulances kunnen de wijk niet goed bereiken. Het is een wijk met een verhoogd risico door het benzinestation, winkelcentrum en 2 grote kinderdagverblijven. (ik wil u even herinneren aan de grote brand in lunetten van 15 januari 2015 waar de meeste brandweer auto's pas na 20 minuten op de plek arriveerde.)	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. b. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein.

47	c. Waarom is herinrichting nodig? In uw plannen gaat u uit van aannames. U geeft aan dat er 25% doorgaand verkeer is. 't Goylaan is de belangrijkste op- en afrit voor Lunetten, Hoograven, Tolsteeg, Kananeiland enz. 95% van het verkeer moet in deze wijken zijn. Er is geen 25% sluipverkeer. Dat kunt u nooit meten met een telling dat kunt u alleen meten met een kentekenregistratie! U gaat uit van fijnstof. 750 meter verderop worden de A12 en A27 verbreed naar 2 keer 7 baans. Daar hoor ik u niet over. Een barrière in de wijk voor fietsers en voetgangers, een betere oversteekbaarheid? Er zijn nu binnen 100 meter 4 overgangen met stoplichten voor fietsers en voetgangers! Noem 1 straat in Utrecht die dat ook heeft! Tevens zijn 't Goylaan en de Amerongseberg opgenomen in de veilige fietsroutes en is pas geleden een rood snelwegfietspad aangelegd. De kwaliteit van de wijk zal juist verbeteren met een betere afstelling van alle stoplichten. Ik heb een lijst van stoplichten die beter afgesteld kunnen worden, zodat de doorstroming beter wordt en er minder sluipverkeer plaatsvindt via Scherpenbruglaan. Kwestie van afstelling met minder en juist meer groen/rood. Tevens dient de Brennerbaan opengesteld te worden voor al het verkeer en niet alleen het busverkeer. Daarmee zorg je tevens voor minder verkeer op het Goyplein en een veiliger en bereikbaarder Lunetten. d. De veiligheid voor fietsers en voetgangers bij de Brennerbaan/Amethistweg wordt groter, daar vinden immers veel overvallen plaats! e. Op de oprit van de Waterlinieweg rechts naar de invoegstrook E35/A12 dient geen stoplicht maar vrije doorgang te komen. Dat werkt ook perfect aan de overkant vanaf de A27 naar afrit Lunetten. In uw plannen spreekt u uzelf volledig tegen: u geeft aan dat 5% minder verkeer nodig is, voor 6 miljoen euro. Dat zet natuurlijk geen zoden aan de dijk. En de doorrij snelheid is 75% van huidig, dus auto's staan nog meer stil? En u geeft aan dat er een wachtrij blijft bestaan op de afritten? Dit blijft dus een gevaarlijke situatie?	c. Een in april 2015 uitgevoerd kentekenonderzoek en onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel wijst uit dat in de huidige situatie een aanzienlijk deel (25%) van het autoverkeer op 't Goylaan geen bestemming heeft in de directe omgeving. Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om verplaatsing per auto binnen de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan alleen op de wegen met voldoende capaciteit en op plaatsen waar de leefbaarheid niet op gespannen voet staat met dit autoverkeer. Daarom is het wenselijk dat zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer gebruik maakt van de RING om de stad, om vervolgens op de juiste plaats een zo kort mogelijke invalsroute naar de bestemming te gebruiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat autoverkeer soms moet omrijden. Anderzijds ontstaat daarmee voor veel mensen een situatie waarbij de leefbaarheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanmerkelijk verbetert. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen. d. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. e. De aanpassing van verkeersplein Laagraven is geen onderdeel van het project Herinrichting 't Goylaan.
----	--	--

49	Het Goyplein is cruciaal voor de ontsluiting van Lunetten. Dit plein heeft een goede doorstroming nodig en kan niet gebruikt worden als plek om een wachtrij van auto's te creëren. Hierdoor komt Lunetten volledig vast te staan. Nu al is de file een probleem en u verslechtert juist de doorstroming. Het creëren van een lange file van auto's op de afritten van 't Goylaan (zowel noord- als zuidwaards) is zeer gevaarlijk. De file is hier nu al zo lang dat hij tot op de Waterlinieweg reikt. In uw plannen wordt deze file alleen maar langer. Stilstaande auto's komen op de Waterlinieweg te staan. Naast hard rijdend ander verkeer. Dit levert gevaar op voor de mensen in deze gecreëerde file. Er hoeft maar één vrachtwagenchauffeur de file over het hoofd te zien en een grote ramp is een feit. Het Goyplein en haar op- en afritten zijn geen plek om bewust een file te creëren. Hier is een goede doorstroming noodzakelijk voor de leefbaarheid en veiligheid van de mensen die wonen en werken in de wijken van Utrecht. Stop met het wegpesten van de auto!	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.
49	't Goylaan is de ontsluitingsweg voor nooddiensten zoals de brandweer en politie vanuit de post Tolsteeg. Voor Lunetten is het van groot belang dat de hulpdienst snel en efficiënt kan aanrijden. In uw plannen wordt de rijbaan 1 baan breed ingesloten tussen een groene berm en een stoep. Deze baan wordt zo smal dat auto's elkaar hier niet kunnen passeren. Dit betekent dat hulpdiensten opgesloten worden op de rijbaan en het verkeer niet kunnen inhalen. Vooral bij filevorming hebben hulpdiensten dan grote moeite om met spoed bij de calamiteit te komen. Welke effecten heeft dit voor de veiligheid van inwoners in Lunetten en Hoograven?	Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein.

51	a. Lunetten heeft slechts één toegangsweg. De bereikbaarheid is daarom een kwetsbaar punt. Als 't Goylaan aan beide kanten één rijbaan krijgt, kan dat leiden tot 'verstoppingen' op en rond het Goyplein. Vanaf de Waterlinieweg wordt Lunetten slecht(er) bereikbaar. Hulpdiensten kunnen de wijk lastig in en uit, de veiligheid is in het geding. Als het verkeer vaststaat op de Lunettenbaan, wordt daar de luchtkwaliteit slecht. In dat geval wordt het probleem dus verschoven. Andere bewoners komen in slechte(re) lucht te leven. Dat is ook het geval als het verkeer bij de Waterlinieweg en het Goyplein vaststaat. Ik begrijp dat u het autogebruik wilt ontmoedigen en sta daar helemaal achter. In ons geval doen wij in de stad alles op de fiets en met het OV. Mijn partner kan echter alleen met de auto naar zijn werk, dus het Goyplein is in de spits niet te mijden. b. De informatieavond voor Lunetten is ná 8 mei, de dag waarop reacties moeten binnen zijn. De opmerking tijdens de informatieavond dat Lunetten buiten dit plan valt en dat met deze datum niet wordt geschoven, is mij in het verkeerde keelgat geschoten. Ik vind het onfatsoenlijk.	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. b. De reacties die zijn ontvangen tijdens de informatieavond met de bewoners uit Lunetten op 19 mei zijn verwerkt in deze reactienota en maken dus onderdeel uit van het consultatietraject.
52	Middels deze mail onderschrijf ik de zorgen, die het BOL heeft geuit over de gevolgen van het herinrichtingsplan voor de bereikbaarheid van Lunetten. Zowel voor inkomend verkeer als bij het verlaten van de wijk.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.

57	De verkeerssituatie, zeker in de spits, is nu al moeilijk. Mijns inziens zal het plan deze situatie alleen maar verergeren. Het is juist zaak om een goede verkeersdoorstroming te realiseren. Zowel voor de bewoners van Hoograven als van Lunetten. Dit plan beoogt het tegenovergestelde. Ik hoop op een plan waarin de verkeersdoorstroming centraal staat.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.
63	Als inwoner van Lunetten maak ik me zorgen over de herinrichting van 't Goylaan. Ik ben invalide en daardoor volledig afhankelijk van vervoer per auto. Ik heb geen alternatief. Lunetten heeft maar 1 uitgang. Ik vind de groene oplossingen prachtig, maar vrees dat het zeer onpraktisch gaat worden. Ik hoop dat hier voldoende rekening mee wordt gehouden.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.

67	Lunetten is totaal niet geïnformeerd. a. Terwijl 't Goylaan de enige toegangs- en uitrijweg voor Lunetten is. Schandalig en compleet in strijd met de transparantie die de gemeente voor zegt te staan en de participatie die wordt toegezegd. De enige wijk die compleet afhankelijk is van deze toegangsweg wordt in de participatie overgeslagen. Dit kan echt niet! Bewoners van Lunetten hebben geen alternatief om hun wijk in te komen. Bewoners van het zuidelijk deel van Hoograven ook niet. Zij zullen gebruik moeten blijven maken van 't Goylaan. Het is een illusie om te denken dat er van andere routes gebruik gaat worden gemaakt, die zijn er namelijk niet. Toegankelijkheid van Lunetten is al minimaal. b. Bij calamiteiten is er voor bewoners geen enkel alternatief en voor hulpdiensten nauwelijks. c. Enige optie voor de onzalige plannen voor 't Goylaan is de busroute open te stellen voor iedereen. d. Afname stikstof, CO2 en fijnstof NOX zijn blijkbaar een belangrijk onderdeel van het plan. De norm zal zeker niet gehaald worden en de waarden zullen exponentieel toenemen doordat de doorstroming van het autoverkeer wordt belemmerd. De tweede strook naar de A12 die als doekje voor het bloeden werd aangeboden is inmiddels aangelegd en voegt niets toe aan de moeizame verkeersafwikkeling op het het Goyplein.	Zoals afgesproken is tijdens de informatiebijeenkomst van 22 april, heeft op 19 mei apart overleg plaatsgevonden met bewoners uit Lunetten. Binnenkort wordt vanuit het Wijkbureau aanvullend overleg georganiseerd over problemen die bewoners ervaring rond de bereikbaarheid van Lunetten. a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. b. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein. c. zie onder a. d. In de verkeersprognoses (tot 2024) en het verkeersmodel is de situatie met en zonder herinrichting van 't Goylaan vergeleken. Daaruit blijkt dat de herinrichting van 't Goylaan nauwelijks van invloed is op de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg. Er zijn daarom geen nadelige effecten op de Waterlinieweg voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit te verwachten. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.
----	--	---

68	Ik heb zorgen over de verkeersveiligheid in en om Lunetten. Als wijkbewoner ben ik sinds een jaar afhankelijk van woon-werkverkeer met de auto. Ik constateer regelmatig opstoppen op het Goyplein. Deze is nu al kwetsbaar aangezien er slechts een weg is om Lunetten in of uit te rijden. Ik zie een mogelijke verbetering van de ontsluiting door de op- en afrit een dubbele rijstrook te geven waardoor er 1 baan bestemd kan worden voor verkeer van en naar Lunetten. Daarnaast zou ik het gebruik van de busbaan door wijkbewoners zeker meenemen in de plannen. Ik ben zeker voorstander van een groen beleid en best bereid daar wat ongemak van te ondervinden. Vraag is of grotere opstoppen niet juist leiden tot een grotere milieubelasting.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.
70	Ik ben benieuwd welke maatregelen er getroffen worden als Lunetten een rij met auto's wordt, omdat mensen naar hun werk toegaan. Laatst was de waterlinieweg aansluiting dicht en werd de doorstroming op 't Goylaan al een stuk minder en dan heb je hoogstwaarschijnlijk hetzelfde resultaat als wanneer deze plannen doorgaan. Gevolg; veel files vanuit Lunetten, die na het 2e stoplicht van 't Goylaan opgelost zijn bij 2 rijstroken. Kan ik rekenen op de volgende maatregelen? – Meer openbaar vervoer? Meer bussen, meer treinen b.v. om de 10 minuten een trein. Grotere doorstroom naar en van A12 / A2 / A27? – Zo ja wordt dit eerst gerealiseerd, worden deze plannen gekoppeld of staan ze los van elkaar en kunnen ze op deze manier ook b.v. niet gedaan worden om wat voor reden dan ook? – Wat als er veel files zijn 's morgens en 's avonds, is de gemeente bereid extra uitvalwegen open te stellen, zodat dit opgelost wordt, b.v. vanuit Lunetten naar Smaragdplein? – Welke afspraken durft de huidige gemeente te maken op korte termijn als er files door deze maatregel ontstaan en het wennen langer duurt dan 1 tot 2 maanden? Als de weg eenmaal is veranderd, dan gaat de gemeente niet terug. Al is het alleen maar om gezichtsverlies tegen te gaan. Daarnaast is leefbaarheid meer dan een rij bomen, maar draagt bereikbaarheid en veiligheid daar enorm aan bij. Graag hoor ik hoe we Utrecht leefbaarder, veiliger en bereikbaar houden.	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen en er ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan. De verwachting is dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. b. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht).

71	Al moet ik zeggen dat de tekening van de herinrichting van 't Goylaan er veelbelovend uitziet, wil ik toch mijn bezwaar aangeven. Dagelijks is het enorm druk op 't Goylaan en zowel in de ochtend, middag als avond staan auto's regelmatig in een lange rij te wachten om Hoograven/Lunetten in en uit te rijden. Een versmalling zal ervoor zorgen dat deze file alleen maar groter wordt en daarbij meer uitlaatgassen produceert. In Hoograven en Lunetten geven veel mensen nu al aan vermindering van geluidsoverlast en milieuvervuiling als een verbeterpunt van de wijk te zien (zie wijkambities). 't Goylaan versmallen zal hier geen positieve bijdrage aan leveren. Daarom mijn vraag, luister goed naar de bewoners van Lunetten en Hoograven.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. De luchtkwaliteit verbetert door de lagere gemiddelde snelheid als gevolg van de nieuwe inrichting en doordat een deel van het verkeer een alternatieve route gaat rijden.
72	Zou u alstublieft rekening willen houden met de bereikbaarheid van Lunetten als u 't Goylaan gaat aanpassen? De huidige files op/naar Waterlinieweg en 't Goylaan zijn veelal niet 'onze' files maar we staan er wel in. Dat is knap irritant en tijdrovend. Ik zou graag zien dat de uitvoegstroken naar Lunetten op/vanaf de Waterlinieweg veel langer worden (zodat we eerder uit die file kunnen rijden dan nu het geval is). De middenberm die u op 't Goylaan heeft bedacht, kan natuurlijk ook een eigen baan voor bus/taxi + verkeer van/naar Lunetten kunnen worden met een fly-under onder het Goyplein door (of een soortgelijke dure oplossing). Vergeet niet om uitgebreid te testen hoe het is om in de spits van en naar Lunetten te gaan. Vooral bij drukte en regenachtig weer is het nu al een rampenplan.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht.

74	Als bewoner van Lunetten heb ik grote zorgen over de bereikbaarheid van de wijk in relatie tot de plannen van 't Goyplein. Ik ben voor groen en een goede luchtkwaliteit. Zelf pak ik binnen de stadsgrenzen vrijwel altijd de fiets. Een boulevard met minder autoverkeer draagt daar vast aan bij. Meer files op en rondom het Goyplein door toedoen van opstoppen niet. Want waar moet het huidige verkeersaanbod naartoe? Ik kom regelmatig in die omgeving rond het spitsuur. Het staat er altijd vast en het levert vaak gevaarlijke situaties op. Veel auto's schieten links en rechts langs de rijen en door rood, waarbij ik meerdere keren bijna-aanrijdingen heb mee gemaakt. Ik heb begrepen dat het verkeer over de Waterlinieweg alleen maar meer gaat worden. Hoe is dat meegenomen in deze plannen? Welke maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid van Lunetten te waarborgen? Lunetten heeft immers maar 1 in- en uitgang. En hoe zit dat met hulpdiensten? Politie moet uit Kanaleneiland komen en een Goylaan met maar 1 rijbaan maakt dat de aanrijdtijd langer zo niet soms onmogelijk wordt. Is daar over nagedacht? Verder hoop ik dat de politiek die zich op zo'n plotselinge termijn sterk heeft gemaakt voor een dergelijke ingreep net zo goed opkomt voor groen en goede luchtkwaliteit t.a.v. de uitbreidingsplannen van de A27 en de A12. Dat de prioriteit eigenlijk daar moet liggen lijkt me evident.	a. Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein. In de Planstudie Ring Utrecht zijn daarnaast ook aanvullende maatregelen opgenomen ten behoeve van de luchtkwaliteit, beperking van de geluidsbelasting en beheersing van het verkeer op de aansluitende wegen van de stad Utrecht. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht).
----	---	--

77	Als inwoner van Lunetten ben ik verontrust over de herinrichting van 't Goylaan. Ik krijg de indruk dat er slecht is onderzocht wat de consequenties zijn voor het verkeer buiten het betreffende gebied. Meer natte vinger werk. Het komt over als een “groen” idee dat meer product lijkt te zijn van wensdenken dan van rationaliteit. Mijn voornaamste zorg is dat de verkeerscapaciteit van 't Goylaan sterk vermindert en als gevolg daarvan op andere plaatsen problemen kunnen ontstaan. De toegang tot Lunetten zal nog lastiger worden tijdens spitsuren. De afgelopen decennia heb ik regelmatig meegemaakt dat op de afrit vanaf de Waterlinieweg naar het Goyplein (westelijke afrit) een file stond van automobilisten die 't Goylaan op wilden draaien. Omdat de afrit maar één rijstrook heeft staan automobilisten met bestemming Lunetten ook vast in de file, terwijl het voorsorteervak bij het plein richting Lunetten leeg staat, maar niet bereikbaar is. Je ziet dan regelmatig automobilisten de belijning overschrijden om dat voorsorteervak te bereiken. Dit is zichtbaar aan het weggereden gras in de berm (zie foto, bijlage). Nu al staat af en toe een file vanaf het spoorviaduct op de Waterlinieweg. Dat zal met de herinrichting van 't Goylaan niet beter worden, voor Lunettenaren wordt het nog moeilijker hun wijk te bereiken. Niet alleen het terugbrengen naar 2 x 1 rijstrook kost capaciteit, maar ook het verwijderen van de verkeerslichten bij de Constant Erzeijstraat. Een niet geregelde kruising heeft een geringere capaciteit tijdens hoog verkeersaanbod dan een kruising met verkeerslichten.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. Het kruispunt met de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat wordt omgebouwd tot een voorrangsp plein, waarbij verkeer op 't Goylaan voorrang heeft op verkeer vanuit de zijstraten. Bij de uitwerking van dit voorrangsp plein zijn instanties zoals de hulpdiensten betrokken. Op 't Goylaan komt vlak voor het voorrangsp plein aan beide kanten wel een verkeerslicht te staan. In principe staan deze verkeerslichten uit. Bij (te) grote verkeersdrukte gaan deze verkeerslichten alsnog in werking om zo het verkeer te regelen. In de nieuwe situatie kan op een dergelijk voorrangsp plein meer verkeer worden afgewikkeld dan op een traditioneel kruispunt het geval is.
----	---	---

78	Er zijn nu al files bij het Goyplein en 't Goylaan, dat zal alleen maar erger worden als 't Goylaan wordt versmald. De bereikbaarheid van Hoograven, Lunetten en de Rivierenwijk wordt veel en veel slechter. Zoals de naam van het IPVE al zegt: van verbindingsweg naar stadsboulevard. Verbinding is juist nodig. De aanname dat minder asfalt zorgt voor minder autoverkeer klopt niet; minder asfalt zorg alleen voor extra files. Dit plan houdt geen rekening met een realistische hoeveelheid verkeer, alleen met de gewenste hoeveelheid minder verkeer. Lunetten heeft 1 toegangsweg, die op deze manier slechter bereikbaar wordt. En er ontstaat een file op de Waterlinieweg. Lunetten is een wijk van veel forensen. Elke ochtend gaan mensen met de auto naar hun werk en komen 's avonds terug. Meestal is het ov geen alternatief. De files worden niet veroorzaakt door mensen die gemakkelijk met de fiets zouden kunnen voor een kleine boodschap vlakbij. Dit plan is zonde van het geld/verkwisting van gemeenschapsgeld. Om de luchtkwaliteit te verbeteren kan er beter extra geïnvesteerd worden in fietspaden. Fijn dat er aandacht is voor groene omgeving en gezonde luchtkwaliteit, maar dit plan zorgt juist voor extra opstoppen. Ik heb zorgen om de bereikbaarheid van hulpdiensten. Belangrijker is dat de A27 en de A12 niet verbreed worden. Als door deze versmalling van 't Goylaan meer mensen via de snelweg rijden, wordt het extra druk op de A27. Dus zal de verbreding weer een nieuw punt van discussie worden. Er is geen integrale visie bij dit plan. In het IPVE staat niets over de bereikbaarheid van Lunetten. Er is alleen een wijkbericht verspreid in de directe omgeving van 't Goylaan. Mijn burens hebben er niets van gehoord, terwijl ze direct belanghebbenden zijn. Voordat er een besluit wordt genomen over dit plan, graag eerst een maand een rijstrook afsluiten van 't Goylaan en dat evalueren. Wat is de verwachting over opstoppen, uitgaande van de huidige hoeveelheid verkeer? Kortom, ik hoop van harte dat dit plan niet doorgaat.	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. De verwachting is daarom dat er niet meer verkeer dan nu wordt tegengehouden op 't Goyplein. Verdringing van verkeer rondom 't Goyplein en Lunetten wordt daarom niet verwacht. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) zijn allebei getoetst en akkoord bevonden door de nood- en hulpdiensten. Haltes voor het openbaar vervoer liggen naast de rijbaan. Daardoor zal een halterende bus de doorstroming op 't Goylaan niet belemmeren en is de doorgang voor de nood- en hulpdiensten ook voldoende gewaarborgd. Bovendien maken de nood- en hulpdiensten bij calamiteiten in Lunetten meestal gebruik van de busbaan op de Brennerbaan en rijden dus niet via 't Goylaan en 't Goyplein. In de Planstudie Ring Utrecht is door Rijkswaterstaat een verruiming van de wegcapaciteit opgenomen voor knooppunt Lunetten, de A27 en de A12. Voor de actuele stand van zaken verwijs ik u naar de website van het project (http://www.ikgaverder.nl/planstudies/planstudie-ring-utrecht). Wat betreft de betrokkenheid van de omgeving: er is tijdens de consultatieperiode intensief afgestemd met belanghebbende in de directe omgeving van 't Goylaan en met bewoners uit Lunetten en Rivierenwijk. Er zijn o.a. aanvullende gesprekken gevoerd. Bewoners uit Lunetten konden op 19 mei in gesprek met de projectorganisatie om hun zorgen te bespreken en nadere toelichting te krijgen. Ook kan men informatie krijgen via de gemeentelijke projectwebsite : www.utrecht.nl/tgoylaan.
----	--	--

81	Graag wil ik hierbij mijn zorgen uitspreken over de bereikbaarheid van Lunetten. Ik kom dagelijks vanaf de A12 over de Waterlinieweg richting Lunetten. Vaak is het daar in de avondspits druk vanwege het verkeer richting Hoograven. Als de tweebaansweg één baan wordt, wordt het daar niet beter op lijkt me. Is daar rekening mee gehouden? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de Waterlinieweg voortaan filerijden is?	Verkeerstellingen laten zien dat in de nieuwe situatie alleen gedurende de avondspits in de richting van 't Goyplein 5% van het autoverkeer niet afgewikkeld kan worden. In de praktijk komt dit overeen met ongeveer 50 auto's per uur of minder dan één auto per minuut. Berekeningen met een verkeersmodel laten zien dat 80% (40 auto's/uur) van dit verkeer gaat omrijden via de A12 en 20% (10 auto's/uur) een alternatieve route zoekt via bijvoorbeeld de Vondellaan of de Diamantweg – Oranjebrug. De berekeningen laten zien dat genoemde wegen voldoende capaciteit hebben om deze verschuiving van autoverkeer op te vangen. Als gevolg van de herinrichting naar een stadsboulevard krijgt 't Goylaan een andere uitstraling die minder doorgaand verkeer trekt. Door het visuele effect van de smallere rijbaan en de dubbele bomenrij in de middenberm zal verkeer langzamer rijden. Het doorgaande verkeer wordt daardoor verleid om een andere route te nemen en ontstaat weer voldoende ruimte voor autoverkeer dat een bestemming heeft in de buurt van 't Goylaan.
----	--	--

Bijlagen

Bijlagen (foto's) die bewoners mee hebben gestuurd bij de inspraakreactie.

Overschrijding belijning afrit vanaf Waterlinieweg naar het Goyplein. Behorende bij reactienummer 80.



Proof of concept Utrecht–Zuid van regionale samenwerking in VERDER behorende bij reactienummer 36

Analysedossier Utrecht Zuid: Knelpuntanalyse 91, 92, 94



Europalaan: Op de Europalaan ontstaan ter hoogte van de A12 aansluiting 17 Kanaleneiland in zowel de ochtend- als avondspits wachtrijen (knelpunt 94). De geregelde kruising 133 kan voornamelijk in de ochtendspits het verkeersaanbod vanaf de A12 en vanuit Nieuwegein niet verwerken waardoor file ontstaat op de zuidelijke afrit van de A12. In de avondspits is de file tegengesteld. Op de Europalaan ontstaan in de avondspits wachtrijen voor kruising 113 door een hoog verkeersaanbod naar de noordelijke toerit van de A12. Tussen de kruisingen 113 en 133 ondervinden in zowel de ochtend- als avondspits de OV-verbindingen vertraging door de wachtrijen.

't Goylaan: Zowel in de ochtend- als avondspits ontstaan wachtrijen op 't Goylaan voor de geregelde kruisingen (knelpunt 92). Op 't Goylaan ondervinden zowel het autoverkeer en het OV vertragingen. De wachtrijen ontstaan door een te hoge intensiteit/capaciteit-verhouding. Door het college van de Gemeente Utrecht is naar het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar de ambitie aangenomen om de binnenring op termijn uit te voeren als 2x1 rijstrookindeling voor lokaal verkeer. Het uitbreiden van capaciteit van 't Goylaan is hiermee contrair aan het beleid. Daarnaast kan 't Goylaan niet gebruikt worden voor extra uitwisseling tussen de Europalaan en de Waterlinieweg door de hoge intensiteit/capaciteit-verhouding.

Waterlinieweg: Op de Waterlinieweg ontstaat zowel in noordelijke als zuidelijke richting ter hoogte van 't Goylaan wachtrijen (knelpunt 91). Door een verminderde doorstroming op 't Goylaan raakt het verkeersplein 't Goyplein, de ongelijkvloerse kruising van beide wegen, geblokkeerd. Op het verkeersplein Laagraven en op de toerit naar de A12 (aansluiting 18 Hoograven) ontstaan zowel in de ochtend- als avondspits wachtrijen (knelpunt 91). De wachtrijen ontstaan voornamelijk door een te lage afwikkelcapaciteit van de regeling (rechtsaf beweging waterlinieweg richting knooppunt Oudennij) of bij een knelpunt op de A12. Op de zuidelijke afrit van de aansluiting ontstaat in de ochtendspits file door een beperkte afwikkelcapaciteit in de regeling.

A12: De A12 kent op de parallelrijbanen tussen de knooppunten Lunetten en Oudennij in de ochtend- en avondspits een hoge intensiteit/capaciteit-verhouding. Door de hoge verhouding is er op de parallelrijbanen geen capaciteit beschikbaar om extra verkeer tussen de Europalaan en Waterlinieweg uit te wisselen. De hoofdrijbanen tussen de knooppunten kunnen ook een hoge intensiteit/capaciteit-verhouding, hier is het nog wel mogelijk extra verkeer te verwerken.

Verslagen

Verslag Klankbordgroep Herinrichting 't Goylaan dd. 11 mei 2015

Bijeenkomst 1

Opzet van de avond:

Welkom en introductie (Jet van Rijnsbergen, projectmanager)

De opzet van de avond is als volgt: er zijn twee gesprekstafels die, onder begeleiding van inhoudelijk deskundigen van de gemeente met bewoners praten over het ontwerp. In totaal waren tijdens de eerste bijeenkomst 23 bewoners aanwezig (zie presentielijst).

Tafelgesprekken

Tafel 1: ontwerp/inrichtingselementen

Tafel 2: verkeerskundige aspecten

De bewoners zijn verdeeld over twee tafels. Na ca 40 minuten rouleren de aanwezigen zodat ze gelegenheid hebben zowel over de inrichting als over de verkeerskundige aspecten hun mening te geven.

Hieronder volgt een weergave van de opmerkingen, vragen en toezeggingen die per tafel zijn gemaakt.

Tafel ontwerp/inrichtingselementen

Aanwezige ambtenaren: Ulrike Centmayer (stedenbouw), Joost Rosdorff (ontwerp openbare ruimte), Carline Loman (projectleider)

Groep 1 (zie presentielijst bewoners)

Bomen:

- Waarom voorziet het plan niet in bomen in de middenberm op de kruispunten? Dit verbindt toch juist de wegen ten noorden en ten zuiden van 't Goylaan.
Reactie gemeente: i.v.m. verkeersveiligheid
- Anderzijds nodigt een doorgetrokken bomenrij op de kruispunten misschien uit tot hard rijden (optisch effect)
- Keuze voor Lindes als boomsoort voor de middenberm misschien niet handig i.v.m. hooikoorts en plak op auto's. Reactie gemeente: er wordt alleen geparkeerd onder de bomen in de zijbermen. Hier staan Platanen. Deze boomsoort plakt niet.
- Het heeft de voorkeur om 2 verschillende soorten bomen te kiezen i.v.m. de kans op boomziektes bij slechts 1 soort. Dit heeft ook een hogere meerwaarde voor de biodiversiteit.
- Lindes zijn kleiner dan Platanen. Er worden geen sprietjes geplant, de bomen die geplant worden zijn al iets groter.

- Bomen i.r.t. fijnstof: checken of bepaalde boomsoorten een positieve bijdrage hebben op het beperken van fijnstof. Reactie gemeente: In principe vangen alle bomen fijnstof, maar over het algemeen geldt: hoe fijner het blad en hoe ruwer de bast, hoe meer fijnstof er gevangen kan worden. De voorgestelde bomen zijn wat dat betreft een gunstige keuze.

Groeninvulling middenberm en zijbermen:

- Let op dat bomen niet te veel water onttrekken om planten te kunnen laten bloeien
- Gras is te prefereren boven andere beplanting, omdat de uitstraling in de winter dan ook aantrekkelijk is.
- Eventuele beplanting wordt sowieso omringd door gras aan de buitenzijden. Het zaaien van gras i.p.v. beplanting direct naast de rijbaan is wenselijk i.v.m. verkeersveiligheid.
- De inrichting van de bermen voor de woningen mag een tuinachtige uitstraling krijgen, bij het winkelcentrum zou een strakkere inrichting beter passen(bijv. Heesters).
- Beplanting moet het liefst hele jaar door bloeien (verschillende jaargetijden).
- Voetpad in middenberm is niet nodig. Er is hier al veel groen in de wijk beschikbaar.
- De beplanting ter hoogte van de nieuwe woningen aan de Verlengde Hoogravenseweg is een leuk voorbeeld van groene beplanting.
- Beplanting in de middenberm ter hoogte van het park rechts van Vaartsche Rijn zelfde invulling geven als beplanting in park
- Bomenrij ter hoogte van kruising 't Goylaan – Verlengde Hoogravenseweg verder doortrekken. In FO stopt dit nu voortijds
- De bestaande beplanting langs de rijbaan (sneeuwbesen) trekt veel afval aan. Bij voorkeur geen laag vertakkende en fijnmazige vertakkingen.

Straatmeubilair:

- Bankjes trekken mogelijk ook ongewenst publiek aan
- Bankjes in de zon plaatsen
- Nietjes zijn een goede uitkomst voor fietsparkeren, wel alleen plaatsen bij de voorzieningen
- Voor kort parkeren zijn parkeervakken een handige uitkomst

Groep 2:

Bomen:

- Middenberm: let bij de keuze voor bomen op de lichtinval van de woningen. Reactie gemeente: deze bomen zijn niet bepalend voor de lichtinval, want ze staan in de middenberm.
- Zijn Kastanjabomen geschikt? Helaas niet i.v.m. de kans op boomziektes.
- Bomen in de middenberm blijven kleiner dan in de zijbermen. De bewoners vinden dit een mooie aanblik geven.
- Het planten van lindes naast de reeds aanwezige planten draagt bij aan bio-diversiteit.
- Op de Hooft Graaflandstraat staan nu ook al Lindes: men klaagt hier over plak. Is dit verkeersonveilig en ongewenst i.v.m. parkeren? Reactie gemeente: niet verkeersonveilig. Er wordt niet geparkeerd in de middenberm, plak op auto's a.g.v. de Lindes is dus niet aan de orde cq zeer beperkt.
- M.b.t. de wortels van bestaande bomen. Reactie gemeente: gemeente probeert bestaande problemen te beperken, maar gaat bestaande bomen niet vellen.
- De bestaande riolering is problematisch ter hoogte van het winkelcentrum en tussen de Hooggravenseweg en de Julianaweg. Reactie gemeente: heeft vermoedelijk te maken met de trottoirkolken. In de herinrichting worden nieuwe kolken aangebracht. Het probleem wordt daarmee mogelijk opgelost. De toename van groen op 't Goylaan is gunstig voor de regenwaterafvoer.
- Probeer het noorden en zuiden van het Hart van Hoograven beter verbinden: bijv. d.m.v. een kunstobject. De oude Limes-grens kan misschien zichtbaar worden gemaakt? Mogelijkheid van mozaïek van tegels onderzoeken?
- Ondergrondse afvalcontainers worden alleen aangebracht in de zijstraten, niet op 't Goylaan. Dit wordt niet in het project 't Goylaan meegenomen.
- Vanuit de bewoners geen uitgesproken mening voor 1 ofwel 2 verschillende soorten bomen. Een uniforme uitstraling vinden ze wel belangrijk.

Midden- en zijbermen:

- Veldbloemen hebben een mooie uitstraling, maar bloeien niet het gehele jaar door.
- Voorkeur gaat uit naar beplanting die hele jaar door uitstraling heeft (Heesters).
- Graag iets verspringend/ 'onderbroken', geen stijve uitstraling. Ook onderhoudsarm.
- Welke beplanting nodigt minder uit tot weggooien van afval/wat is het meest geschikt qua onderhoud? Reactie gemeente: het meest geschikt is beplanting die je 1 keer per jaar helemaal kan maaien. Bij planten is afval minder goed zichtbaar dan bij gras.
- Prullenbakken: er wordt soms afval door de brievenbus van woningen gegoid.
- De beplanting in de middenberm wordt als losse strip tussen gras geplant.
- De mogelijkheid bestaat om een mix van bollen met verschillende bloeiperiodes aan te planten
- Gras nodigt uit tot stallen in de zijberm. Liever beplanting (liefst zo hoog mogelijk, mits sociaal veilig en verkeersveilig). Gras zou ook al mooi zijn, maar als het kan dan liever hogere beplanting.

- De plangrens voor het groen op de kruising Verlengde Hoogravenseweg – 't Goylaan verder doortrekken

Straatmeubilair:

- Beleid rondom geveltuintjes: als bewoner kun je een verzoek indienen bij gemeente. Die leggen het tuintje aan, het beheer is voor eigen rekening.
- Weinig fietsparkeerplekken aanwezig bij snackbar ter hoogte van de kruising Verlengde Hoogravenseweg–'t Goylaan. Als gevolg hiervan wordt veel 'wild' geparkeerd even verderop.
- Bankjes kunnen hangjeugd aantrekken.
- Misschien wel bankjes plaatsen ter hoogte van winkelcentrum op het trottoir . Geeft mensen de gelegenheid om een broodje te halen en daar op te eten.
- Er wordt gefietst op het trottoir bij het winkelcentrum. Reden hiervoor is de ongunstige locatie van de glascontainer bij het fietsenrek. Mogelijke oplossing is het plaatsen van een bankje op het trottoir voor het winkelcentrum? Reactie gemeente: gemeente is geen eigenaar is van de parkeerplaats voor het winkelcentrum en heeft hier dus geen zeggenschap over.
- Autogarage 't Goylaan blijft bestaan in nieuwe plannen. De ventweg wordt omgevormd naar een fietsstraat. De automobilist is hier te gast.

Tafel verkeerskundige aspecten

Aanwezige ambtenaren: Robert Hoenselaar (verkeer), Jet van Rijnsbergen (projectmanager).

Vragen uit Groep 1 en 2 zijn hieronder gebundeld weergegeven:

Vraag: Zijn er nog andere ontwikkelingen dan de voorgenomen herinrichting van 't Goylaan?

Antwoord: De wens van bewoners voor herinrichting van de Socrateslaan is bekend bij de gemeente. Verder zijn er plannen voor een stadsboulevard in Utrecht West, als onderdeel van het Maatregelenpakket Utrecht West.

Vraag: Wat is het hoofddoel van de herinrichting?

Antwoord: de weg teruggeven aan de wijk en daardoor de verbinding tussen noord en zuid herstellen. Daarnaast verbeteren van de leefbaarheid (veiligheid, oversteekbaarheid, geluid, lucht, etc.) Zie ook het IPvE dat op de website staat.

Vraag: worden de stoplichten op het Goyplein ook bij het project betrokken? De invloed is immers groot.

Antwoord: het Goyplein valt buiten de projectgrens, maar er loopt wel een traject waarin bewoners meldingen kunnen doen over stoplichten in Utrecht. Het Goyplein maakt hier onderdeel van uit. Op 19 mei wordt hierover apart met bewoners uit Lunetten gesproken, omdat zij hier zorgen over hebben geuit.

Doorsteken en U-turns voor auto's

Reactie van bewoners op verdwijnen van U-turns: dit is een goed voornemen. De vraag is wel of er niet teveel doorsteken worden gecreëerd ter hoogte van het winkelcentrum. Andere bewoners zien hiervan echter wel de voordelen.

Vraag: is de U-turn bij de Julianaweg wel nodig? Diverse bewoners hebben hier hun twijfels bij. Ze hebben zorgen over extra sluipverkeer op de Julianaweg.

Andere bewoners vragen of de doorsteek bij de Julianaweg niet verplaatst kan worden naar de Verlengde Hoogravenseweg.

Weer anderen vragen zich af of er geen gedeeltelijke afsluiting kan worden gemaakt.

Antwoord: nut en noodzaak en de locatie van deze U-turn gaat de gemeente opnieuw bekijken. Wij komen hierop terug tijdens de klankbordgroepbijeenkomst van 27 mei.

Vraag: is het mogelijk vanuit de verlengde Hoogravenseweg linksaf 't Goylaan op te rijden? Deze optie is nu niet mogelijk.

Antwoord: gemeente onderzoekt deze optie. Terugkoppeling volgt op 27 mei.

Algemene reactie bewoners t.a.v. de oversteken: niet teveel oversteken voor auto's maken, dat levert sluipverkeer op.

Verkeer op de Julianaweg:

Signaal van bewoners: er wordt veel en hard gereden. Dit probleem bestaat al lange tijd. Wat kan de gemeente hieraan doen?

Antwoord: de situatie op de Julianaweg is bekend bij de gemeente. Een oplossing vinden is lastig. Gemeente zegt toe zich te beraden en op 27 mei hierop terug te komen. Gemeente kan niet toezeggen dat er dan al een oplossing beschikbaar is.

Busvervoer

Vraag: waarom liggen de bushaltes niet tegenover elkaar?

Antwoord: bij de Constant Erzeijstraat is de bushalte lastig inpasbaar vanwege de aanwezige bomen.

Vraag: waarom is de kwaliteit van het busvervoer op 't Goylaan zo achteruit gegaan de laatste tijd?

Antwoord: dit is een keus van de vervoersautoriteit (BRU/Provincie). Gemeente kaart dit aan bij de Provincie.

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

Vraag: Waarom zijn de fietspaden in twee richtingen?

Antwoord: dit heeft twee redenen: het optimaal faciliteren van fietsers en verkeersveiligheid. Bij eenrichting fietspaden hebben fietsers toch de neiging er in twee richtingen gebruik van te maken. Kruisende automobilisten zijn hier niet op bedacht en daarom levert dit een veiligheidsrisico op.

Vraag: wat is er gebeurd met de ambitie om langs de Vaartsche Rijn een langzaam verkeersverbinding te maken?

Antwoord: deze ambitie leeft nog steeds, maar past niet binnen de kaders (begrenzing) van dit project. Het project maakt deze ambitie niet onmogelijk voor de toekomst.

Vraag: hoe gaat de gemeente om de oversteekbaarheid en veiligheid in de nieuwe situatie bij de kruising Constant Erzeijstraat?

Antwoord: het idee is een soort klein voorrangsplein te maken. Door het verkeer west-oost (in de avondspits) te doseren ontstaan gaten waardoor noord-zuid verkeer veilig kan oversteken.

Vraag: hoe is in de nieuwe situatie de oversteekbaarheid voor gebruikers van een rollator?

Antwoord: de oversteekbaarheid verbetert omdat er maximaal 3 meter in een keer hoeft te worden overgestoken. Het plan is hierop getoetst.

Vraag: waarom wordt er op het voorrangsplein noord-zuid geen eenrichtingverkeer voor fietsers aan gehouden? Dit sluit beter aan bij de situatie op de Constant Erzeijstraat.

Antwoord: dit lijkt een goede optie. Gemeente overweegt deze optie en komt er op 27 mei op terug.

Overige vragen:

Vraag: Wat zijn de gevolgen van de herinrichting voor de luchtkwaliteit? En op welke locatie verbetert de luchtkwaliteit niet?

Antwoord: de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn terug te lezen in het programma van eisen (zie www.utrecht.nl/tgoylaan). Gemeente komt terug op de vraag op welke locatie de luchtkwaliteit niet verbetert.

Vraag: Hoe zit het met de plannen voor de Scherpenburglaan en Oudegeinlaan? Deze kunnen het aantal verkeersbewegingen in de toekomst beïnvloeden.

Antwoord: gemeente zoekt uit of er concrete plannen zijn voor nieuwbouw op deze locatie en komt er op terug.

Afronding

Tijdens een plenaire terugkoppeling vertellen vertegenwoordigers van beide groepen wat ze opgevallen is tijdens de gesprekken aan de twee tafels.

Jet van Rijsbergen zegt toe het verslag van deze eerste klankbordgroep op de website te plaatsen.

Ze dankt de bewoners voor hun betrokkenheid en hoopt iedereen op 27 mei weer te zien. Ondertussen gaan de ambtenaren aan de slag om de reacties te verwerken en vragen te beantwoorden.

Sluiting van de klankbordgroep om 21.30 uur.

Verslag klankbordgroepbijeenkomst d.d. 27 mei 2015

Bijeenkomst 2

Aanwezigen: bewoners van de straten Julianaweg, Verlengde Hooggravenseweg, Duurstedelaan, Wijnesteinlaan en 't Goylaan. De ambtelijke vertegenwoordiging bestaat uit de volgende personen: Jet van Rijsbergen (projectmanager), Carline Loman (projectleider), Robert Hoenselaar (verkeersadviseur), Ulrike Centmayer (stedenbouwkundige) en Joost Rosdorff (ontwerper).

Opzet van de avond:

Welkom en introductie (Jet van Rijsbergen, projectmanager).

Op verzoek van de bewoners wordt besloten de terugkoppeling van de bespreekpunten van de vorige bijeenkomst en de uitkomsten plenair te bespreken. In totaal waren 15 bewoners aanwezig bij de bijeenkomst.

Bewoners zijn benieuwd naar de stand van zaken bestuurlijke besluitvorming en de uitkomsten van overleg met Rivierenwijk en Lunetten.

Jet van Rijsbergen geeft een toelichting bij de planning van de besluitvorming.

Het college buigt zich eind juni over de uitkomsten uit de consultatieperiode. De raadscommissie heeft een informatieavond (zogenoeten RIA) aangevraagd.

Deze RIA vindt plaats op 23 juni.

Toegezegd wordt dat via de website 't Goylaan actuele informatie over de planning van het bestuurlijk traject wordt gedeeld met belanghebbenden.

Achtereenvolgens zijn de verkeerskundige en ontwerptechnische aspecten besproken.

Hieronder volgt een weergave van de opmerkingen, vragen en toezeggingen die per tafel zijn gemaakt.

Verkeer

Voorgestelde wijzigingen in het ontwerp:

- Doorsteken Julianaweg en Verlengde Hooggravenseweg: geen doorsteek realiseren voor auto's ter hoogte van de Verlengde Hooggravenseweg, alleen voor het langzaam verkeer. Dit in verband met de smalle inrichting van de straat. Bij de Julianaweg wel een doorsteek voor auto's realiseren en ook voor het langzaam verkeer. Een oversteekbeweging voor fietsers ter hoogte van de Verlengde Hooggravenseweg gaat de gemeente niet belemmeren. De verwachting is dat fietsers na verloop van tijd uit eigen beweging de aantrekkelijkere route via de Julianaweg nemen in plaats van de Verlengde Hooggravenseweg.

Reactie bewoners> positief over de gekozen oplossing. De deelnemers kunnen zich hierin vinden. Bewoners vragen of het mogelijk is om paaltjes te plaatsen bij de doorsteek ter hoogte van de Verlengde Hooggravenseweg, om oneigenlijk gebruik door auto's te voorkomen. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden hiervoor.
- Verkeersveiligheid Julianaweg: om het sluipverkeer naar de sportvelden via de Julianaweg tegen te gaan, wordt de inrit van de Julianaweg ten zuiden van 't Goylaan ingericht als fietspad. Auto's kunnen hier niet inrijden, zij zullen via de Hooft Graaflandstraat en Baron van Heemstrastraat gaan rijden. De uitrit van de Julianaweg richting 't Goylaan blijft wel toegankelijk voor auto's.

Reactie bewoners> positief over de gekozen oplossing. Een aandachtspunt is dat de Baron van Heemstrastraat drukker wordt doordat bestemmingsverkeer de Julianaweg niet in kan rijden. De Baron van Heemstrastraat is een smalle straat. Voorgesteld wordt om het smalle trottoir breder te maken en de parkeerplaatsen slechts aan één kant te realiseren.

Een ander aandachtspunt is de oplader (en de bijbehorende parkeerplekken) voor elektrische auto's bij de inrit van de Julianaweg.

- Tweerichtingen fietspad bij kruising Constant Erzeijstraat(oostkant): voorstel is om de huidige situatie te handhaven. Gemeente onderzoekt mogelijkheden om een bord te plaatsten, zodat fietsverkeer niet in de knel komt aan de oostkant van de Hooft Graaflandstraat.

Reactie bewoners: ondersteunen voorstel.

Aanvullende verzoeken/opmerkingen bewoners bij ontwerp:

- Oversteken op 't Goylaan ten westen van Constant Erzeijstraat: opgemerkt wordt dat de oversteken dicht op elkaar zijn gesitueerd.

Reactie gemeente> de dichtheid van de oversteken is redelijk gelijk verdeel over 't Goylaan. Een van de gestelde doelen van het project is de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer te verbeteren. De verkeersveiligheid wordt bovendien verbeterd, doordat de doorrij snelheid op 't Goylaan lager zal zijn.

- Rijcurves vrachtwagens bij Verlengde Hoogravenseweg: er rijden 5 tot 8 vrachtwagens verspreid over de dag naar het bedrijfspand aan de Verlengde Hoogravenseweg. De maatvoering van de inrit van de Hoogravenseweg is kritisch en een aandachtspunt.

Reactie gemeente> zal de situatie onderzoeken en meenemen bij de uitwerking naar het definitief ontwerp.

- Wens bushalte lijn 21: De wens van bewoners is om een bushalte voor buslijn 21 te realiseren op 't Goylaan, ten westen van de Constant Erzeijstraat, van oost naar west. De afstand tussen de haltes in de huidige situatie en vanaf winkelcentrum Hoograven is te groot. Een ander voorstel is om buslijn 6 weer in het leven te roepen.

Reactie gemeente> een bushalte voor lijn 21 is helaas niet inpasbaar i.v.m. met de bestaande bomen. Uitgangspunt bij de herinrichting van 't Goylaan is om de bestaande bomen te laten staan. De gemeente zegt toe contact op te nemen met de provincie over buslijn 6.

- Suggestiestrook voor voetgangers: is het mogelijk om een suggestiestrook voor voetgangers aan te leggen op het voorrangsplein.

Reactie gemeente> dit is helaas niet mogelijk i.v.m. de draaibeweging voor het vrachtwagenverkeer.

- Opheffen bushalte zuidzijde Linschotensingel: waarom komt deze bushalte te vervallen?

Reactie gemeente> vanuit het ontwerp zijn er geen bezwaren om de bushalte te behouden. Echter, op dit moment is er geen bushalte aan de noordkant van 't Goylaan. Vanuit eenduidigheid is het wenselijk om bushaltes aan beide zijden van de weg te faciliteren of helemaal niet. De provincie is verantwoordelijk voor de communicatie over het opheffen van de bushalte. Nu blijkt dat een aantal bewoners voor behoud van de bushalte aan de zuidzijde is, zal de gemeente hierover contact opnemen met de provincie.

- Aantal parkeerplaatsen: worden in het nieuwe ontwerp extra parkeerplaatsen teruggebracht? Is dit niet zonde i.v.m. meer blik op straat? En is er iets te doen aan het uitzicht op 't Goylaan vanaf de uitrit bij de Wijnesteinlaan (als de eerste geparkeerde auto een busje is)? Hetzelfde geldt voor Hoogravenseweg. Voorgesteld wordt om een parkeerplek te verwijderen. De wegbeheerder is geen voorstander van spiegels om de zichtbaarheid te verbeteren.

Reactie gemeente> In de huidige situatie zijn er 28 parkeerplaatsen. Hoeveel parkeerplaatsen er exact worden gerealiseerd in het nieuwe ontwerp moet nader worden uitgewerkt. Vanuit de parkeerdruk bij het parkeerterrein voor het winkelcentrum is de wens voor het extra parkeerplaatsen. Anderzijds is op andere locaties het verzoek om een parkeervak te laten vervallen conforme bovenstaande vraag (bij kruising Wijnesteinlaan/'t Goylaan en Verlengde Hoogravenseweg) om het zicht van automobilisten te verbeteren. De wegbeheerder is geen voorstander van spiegels om de zichtbaarheid te verbeteren.

- Smallere middenberm: is er een smallere middenberm mogelijk met meer groen in de zijbermen?

Reactie gemeente> een brede middenberm is niet alleen wenselijk vanuit esthetische overwegingen, maar ook vanuit verkeerskundig oogpunt. De middenberm kan wel iets smaller, maar dan kan er geen ruimte voor een dubbele bomenrij. Er moet tevens voldoende ruimte zijn voor gras naast de bomen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit en geluid maakt de breedte van de middenberm weinig uit.

- Luchtkwaliteit: Op welke locatie op 't Goylaan zal de luchtkwaliteit niet verbeteren?

Reactie gemeente> De luchtkwaliteit zal licht verslechteren (0,22 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide) op rekenpunt 14 (x=136464 en y=453170) aan de zuidzijde van 't Goylaan, ter hoogte van de kantoorflat 't Goylaan 9 – 15 (westelijke kant van 't Goylaan). Op alle overige punten zal de luchtkwaliteit verbeteren.

- Uitrit parkeerterrein winkelcentrum: Is er een extra uitrit voor het parkeerterrein mogelijk? Bijvoorbeeld bij de Constant Erzeijstraat?

Reactie gemeente> de gemeente is hiervan geen voorstander, omdat er wachtrijen kunnen ontstaan op de Constant Erzeijstraat. Als verkeer zo dicht op de kruising moet invoegen, dan leidt dit tot verkeersonveilige situaties. De gemeente onderzoekt of een extra uitrit van het parkeerterrein ten westen van de huidige uitrit mogelijk is.

- Toegankelijkheid oversteken langzaam verkeer: wordt er bij deze oversteken rekening gehouden met de toegankelijkheid voor minder valide?

Reactie gemeente> daar houdt de gemeente uiteraard rekening mee.

Ontwerp

- Bomen Verlengde Hoogravenseweg: waarom zijn er in het ontwerp geen bomen ingetekend bij de Verlengde Hoogravenseweg (ter hoogte van doorsnede A)?

Reactie gemeente> bomen op die locatie is helaas niet mogelijk i.v.m. een grote riool die daar ligt. Er kunnen ook geen bomen in het midden worden geplaatst. Beplanting is wel mogelijk.

- Beplanting doortrekken: de beplanting in de midden- en zijbermen bij voorkeur doortrekken i.p.v. losse strips.

Reactie gemeente> de gemeente neemt dit verzoek mee richting het definitief ontwerp.

- Beplanting zijberm 't Goylaan ter hoogte van winkelcentrum: deze ziet er op dit moment armoedig uit. Kan hier iets aan gedaan worden?

Reactie gemeente> De gemeente bekijkt of dit meegenomen kan worden in de herinrichting van 't Goylaan.

- Verlichting ronder maken: kan de verlichting van boven ronder worden gemaakt zodat ze meer overlopen in de bomen?

Reactie gemeente> de gemeente is gebonden aan de inrichtingseisen die beschreven zijn in het HIOR.

- Type bomen: welk type bomen worden aangeplant?

Reactie gemeente> het voorstel van de gemeente is om één soort boom aan te planten (Linde) met een grootte van 12 tot 20 meter. Deze boom heeft een positief effect v.w.b. het opvangen van fijnstof en draagt bij aan de biodiversiteit en de leefbaarheid van bijen. De bomen hebben in het begin weinig bladerdak en zijn geschikt voor mensen met hooikoorts.

- Invulling middenberm zonder bomen: op een aantal locaties kunnen geen bomen worden geplant i.v.m. het riool in de ondergrond. Verzoek is of hogere beplanting hier wel doorgetrokken i.p.v. alleen maar gras. Gras nodigt mogelijk uit tot ander onwenselijk gebruik, zoals autoparkeren.

Reactie gemeente> de gemeente zal kijken of dit verzoek meegenomen kan worden.

- Onderhoud groen: is er voldoende budget beschikbaar voor het onderhoud van het groen?

Reactie gemeente> de gemeente gaat bij de beheerder na of hier voldoende budget voor is.

- Hydrologie bomen Hooft Graaflandstraat: heeft de toename van de hoeveelheid gras rondom de bomen op de hoek Hooft Graaflandstraat–Goylaan, gevolgen voor de hydrologie? Dit i.v.m. mogelijke verzakkingen van de woning.

Reactie gemeente> de beheerder is betrokken bij dit project en denkt mee over dit soort aspecten.

- Afrastering fietspad op voorrangsplein: komt er op het voorrangsplein een afrastering tussen het fietspad en de rijbaan voor de auto?

Reactie gemeente> er komt geen afrastering maar wel een opstaand randje.

- Zebra's bij oversteken: worden er zebra's bij de oversteekplaatsen geplaatst?

Reactie gemeente> er worden geen zebra's geplaatst, omdat dit een schijnveiligheid creëert; voetgangers hebben recht op voorrang, maar krijgen dit in de praktijk lang niet altijd.

- Verkeersbord fietsstraat: kan er bij de fietsstraat ter hoogte van garage 't Goylaan een passend verkeersbord worden geplaatst?

Reactie gemeente> de gemeente zal hier naar kijken.

- Overgang park Verlengde Hoogravenseweg: hoe vindt de overgang plaats van het park ten westen van de Hoogravenseweg naar de middenberm van 't Goylaan?

Reactie gemeente> Er wordt bekeken of dezelfde beplanting kan worden aangebracht in de middenberm als in het park.

Samenvatting gesprek bewoners Lunetten

19 mei 2015, 19.30 uur

Locatie: wijkbureau Zuid, 't Goylaan 75

Aanwezigen: bewoners van de straten Hondsrug, Amerongseberg, Matterhoren, Furkabaan, Cauberg, Jungfrau, Simplonbaan, Treek, Zwarte Woud, Tankenberg en Betuwe.

De ambtelijke vertegenwoordiging bestaat uit de volgende personen: Jet van Rijsbergen (projectmanager), Carline Loman (projectleider), Robert Hoenselaar (verkeersadviseur), Marcel de Lange (verkeersadviseur verkeerslichten), Leon de Heij (verkeersadviseur verkeerslichten), Harry Servaas (wijkadviseur wijkbureau Zuid).

De projectmanager heet iedereen welkom en licht de opbouw van de avond toe.

Aanleiding voor deze bijeenkomst is de toezegging tijdens de informatiebijeenkomst over de herinrichting van 't Goylaan op 22 april jl.

Hierna volgt een voorstelrondje. In totaal zijn er 16 bewoners uit Lunetten aanwezig op de avond.

Vanuit de gemeente zijn ambtelijke vertegenwoordigers vanuit de sector Milieu en Mobiliteit en een wijkadviseur van het wijkbureau aanwezig.

Op verzoek van de bewoners wordt gestart met een presentatie waarin de verkeerseffecten van de herinrichting van 't Goylaan op de omliggende wijken worden toegelicht. Daarna is er ruimte voor vragen en discussie.

De bewoners uit Lunetten maken zich zorgen over de ontsluiting van hun wijk na herinrichting van 't Goylaan. Ze zijn bang dat Lunetten 'op slot' raakt.

De verkeerskundige licht toe dat de herinrichting van 't Goylaan geen nadelige effecten heeft op de doorstroming op het Goyplein en de Waterlinieweg. Hij laat in de presentatie zien hoeveel verkeer gebruikt maakt van 't Goylaan in de huidige situatie en na de herinrichting.

De gemeente heeft een simulatie laten maken op basis van modellen (die gevoed worden door tellingen en prognoses). De herinrichting lost bestaande problemen op het Goyplein en de Waterlinieweg niet op, maar zal ze ook niet verergeren. 't Goylaan blijft goed toegankelijk voor wijk naar wijkverkeer. Dezelfde hoeveelheid verkeer kan na herinrichting van de weg op 't Goylaan rijden als het gemiddeld aantal auto's van de afgelopen 10 jaar.

Op verzoek van een van de bewoners wordt het rapport met tellingen uit december 2014 (Dufec, Verkeerstellingen 't Goylaan Utrecht, donderdag 4 december 2014) verstrekt.

N.B. Dit rapport is inmiddels toegezonden.

't Goylaan wordt in de nieuwe situatie versmald naar 2x1 rijstroken, maar in de huidige situatie is op veel plekken ook al sprake van maar 1 rijstrook. Bovendien is niet de hoeveelheid asfalt maar het efficiënte gebruik ervan bepalend voor de doorstroming. Ook de inrichting van de kruisingen is van grote invloed op de doorstroming. In het nieuwe ontwerp verbeteren de kruisingen, met name de kruising met de Constant Erzeijstraat-Hoofd Graaflandstraat.. Het voorrangspein dat daar wordt aangelegd laat het verkeer goed doorstromen.

Daarnaast worden in de toekomstige situatie minder stoplichten toegepast. De stoplichten bij bovenstaande kruising en bij de voetgangersoversteek ter hoogte van het winkelcentrum komen te vervallen. Dit komt ten goede aan de doorstroming.

Tijdens de discussie blijkt het grote zorgpunt van de bewoners niet 't Goylaan op zichzelf, maar de in hun ogen slechte doorstroming op de afritten van de Waterlinieweg en het Goyplein te zijn.

Bewoners constateren lange wachtrijen op de afritten van de Waterlinieweg in de spits met opstoppen op het Goyplein tot gevolg.

Bewoners vragen of het Goyplein geprogrammeerd is voor herinrichting.

De vertegenwoordigers van de gemeente geven aan dat hier geen concrete plannen voor zijn.

Een raadslid van D66 (Arjan Kleuver), tevens bewoner van de wijk Lunetten, zegt toe aan te sturen op een raadsinformatieavond (RIA) over de doorstroming van het verkeer op het Goyplein en de afritten van de Waterlinieweg.

De volgende toezeggingen zijn vervolgens gedaan door de vertegenwoordigers van de gemeente:

- Vanuit project 't Goylaan zal het signaal van bewoners uit Lunetten over de slechte doorstroming op het Goyplein onder de aandacht worden gebracht bij de politiek via de reactienota. De uitkomsten uit de consultatieperiode worden eind juni voorgelegd wordt aan het college van B&W.
- Het wijkbureau Zuid zal bewoners op de hoogte houden over de organisatie van de RIA.
- Vanuit project 't Goylaan zullen de bewoners uit Lunetten betrokken worden bij de voorbereiding van de uitvoering van 't Goylaan. Na de zomer wordt (bij een positief besluit) een klankbordgroep voor de volgende fase samengesteld met bewoners uit de wijken Hoograven, Rivierenwijk en Lunetten.
- Rapport met aantal verkeerstellingen 't Goylaan uit 2014 wordt toegestuurd aan de bewoner die dit heeft verzocht.

De avond wordt afgesloten. De bewoners worden op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen omtrent het project via een mal met de updates op de website (www.utrecht.nl/tgoylaan). De samenvatting van deze avond wordt hier ook op geplaatst.

Samenvatting gesprek bewoners Rivierenwijk

26 mei 2015, 19.30 uur

Locatie: Café Tropical, Verlengde Hoogravenseweg 203

Aanwezigen: bewoners van de straten Berkelstraat, Socrateslaan en Giessenplein.

De ambtelijke vertegenwoordiging bestaat uit de volgende personen: Jet van Rijnsbergen (projectmanager), Carline Loman (projectleider), Robert Hoenselaar (verkeersadviseur), Mark Degenkamp (beleidsadviseur, uitvoeringsagenda Utrecht Aantrekkelijk Bereikbaar) en Loog Landaal (wijkadviseur wijkbureau Zuidwest).

Projectmanager heet iedereen welkom.

Hierna volgt een voorstelrondje. In totaal zijn er 7 bewoners uit Rivierenwijk aanwezig op de avond, de meeste woonachtig aan de Berkelstraat.

Vanuit de gemeente zijn ambtelijke vertegenwoordigers vanuit de sector Milieu en Mobiliteit en een wijkadviseur van het wijkbureau Zuidwest aanwezig.

De projectmanager licht de aanleiding en doel van het gesprek en het uitnodigingsbeleid toe. De avond is aangekondigd via:

- een van de schrijvers van de brandbrief
- via de aanwezige bewoners uit Rivierenwijk die hun mailadres hebben achtergelaten op informatieavond op 22 april
- een aankondiging op de website www.utrecht.nl/tgoylaan
- de mail over een update op de website verzonden aan belangstellenden
- via het twitteraccount van de wijkadviseur

Bewoners hadden aanvullend graag een aankondiging in de nieuwsbrief gehad. Dit was gezien de krappe planning van het project niet haalbaar (nieuwsbrief wordt slechts 1x per maand verzonden).

De verkeerskundige geeft een toelichting op de verkeerseffecten van de herinrichting van 't Goylaan.

Hij geeft aan dat bijna al het huidige verkeer op 't Goylaan verwerkt kan worden na herinrichting. Alleen op het drukste uur in de avondspits staduit zal 5% van het verkeer een andere route moeten kiezen. We verwachten dat het verkeer door een andere inrichting van 't Goylaan en een lagere doorrijnsnelheid alternatieve routes gaat zoeken, met name de Ring. Als blijkt dat er toch te veel autoverkeer blijft rijden via 't Goylaan, dan zal bij drukte het verkeer worden 'gebufferd' voor de verkeerslichten van de kruising tussen de Socrateslaan-Rijnlaan.

Tijdens de avond is een aantal vragen gesteld:

Vraag bewoners: waar gaat het verkeer naartoe rijden als 't Goylaan het verkeer niet kan verwerken?

Reactie gemeente: Uit het verkeersmodel blijkt dat verkeer in de avondspits een andere route gaat rijden als gevolg van de nieuwe inrichting van 't Goylaan en de lagere doorrijnsnelheid. 80% van dit verkeer gaat via de A12 rijden, 20% via andere wegen zoals bijvoorbeeld de Oranjebrug en de Vondellaan. Uitgedrukt in aantallen gaat het om ongeveer 50 auto's per uur. Hiervan zullen 40 auto's via de A12 gaan rijden en 10 auto's via andere routes. Het effect op de omliggende wegen is in werkelijkheid kleiner. Automobilisten overwegen namelijk ook alternatieve vervoerswijzen dan de auto of gaan op andere tijdstippen rijden.

Vraag bewoners: de Jutfaseweg heeft een smal wegprofiel. Kan deze niet alleen opengesteld worden voor fietsverkeer?

Reactie gemeente: Het afsluiten van deze weg heeft grote gevolgen voor sluipverkeer in de wijk. We kunnen de overweging om de Jutfaseweg alleen geschikt te maken voor eenrichtingsverkeer wel meenemen bij de eventuele herinrichting van de Socrateslaan.

Vraag bewoners: is er meer bekend over de programmering van de Socrateslaan? Op welke termijn wordt deze opgepakt? Waar ligt eventuele beïnvloedingsruimte voor bewoners?

Reactie gemeente: De herinrichting van de Socrateslaan–Beneluxlaan Oost is opgenomen in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2015 (MPB 2015). Er is 5 miljoen gereserveerd voor het project. Dit document is openbaar. Op 18 juni wordt het MPB 2015 inhoudelijk behandeld in de commissie Stad & Ruimte. Op 30 juni ligt het MPB (volgens de huidige planning) voor aan de gemeenteraad. In het MPB is geen jaartal voor de uitvoering van de maatregel opgenomen.

Vraag bewoners: Is het mogelijk om de plangrens van 't Goylaan te verleggen naar de Socrateslaan?

Reactie gemeente: vanuit de beperkingen t.a.v. de subsidievoorwaarden, het beschikbare budget en de samenhang met het groot onderhoud op 't Goylaan is het niet mogelijk om, zonder verregaande gevolgen, de grens te verleggen. Gezien de fase waarin het ontwerp van 't Goylaan zich nu bevindt, kan er niet zonder gevolgen voor de planning een extra ontwerpopgave (die van de Socrateslaan) meegenomen worden.

Vraag bewoner: waarom onderzoekt de gemeente niet of de FES subsidievoorwaarden (realisatie in 2016) opgerekt kunnen worden.

Reactie Gemeente: daar kan op dit moment geen informatie over worden gegeven.

Vraag bewoners: wat doet de gemeente als blijkt dat er toch problemen ontstaan na realisatie van de herinrichting van 't Goylaan?

Reactie gemeente: de gemeente zal de effecten v.w.b. de wachrijen bij Europaplein zorgvuldig monitoren. Eventueel kan de afstelling van de stoplichten worden aangepast. *De gemeente zegt toe een nulmeting voorafgaand aan de werkzaamheden (najaar 2015) te houden en een éénmeting achter (najaar 2016).*

Vraag bewoners: is er bij de herinrichting van 't Goylaan rekening gehouden met de nieuwbouwontwikkelingen bij de Jutfaseweg?

Reactie gemeente: nieuwbouwontwikkelingen (ook alle gebiedsontwikkelingen die in de pijplijn zitten) maken onderdeel uit van het verkeersmodel. Elk nieuwbouwplan wordt getoetst op bereikbaarheid.

Vraag bewoners: kan de gemeente de lijnvoering van het OV-vervoer aanpassen?

Reactie gemeente: Gemeente is beheerder van de weg en in principe niet verantwoordelijk voor de locatiekeuze van de haltes. De lijnvoering is de bevoegdheid van de provincie Utrecht (voorheen BRU) Wel vindt er overleg plaats tussen beide overheden plaats over een goede inpassing van bushaltes.

Vraag bewoners: hebben hulpdiensten nog wel een goede uitrukroute na herinrichting?

Reactie gemeente: de hulpdiensten hebben het Functioneel Ontwerp getoetst en akkoord bevonden. Zij zullen het voorlopige en definitieve ontwerp ook toetsen. Momenteel wordt uitgezocht of ze de doseerlichten op de kruising Constant Erzeijstraat/Hoofd Graaflandstraat–'t Goylaan kunnen beïnvloeden. In de huidige situatie is dat nog niet zo.

Alle bewoners uit Rivierenwijk die vanavond aanwezig waren of een inspraakreactie hebben ingediend, zullen een update ontvangen op de website en terugkoppeling van de avond. Alle bewoners die een handtekening hebben gezet onder de brandbrief zullen een terugkoppeling van het gesprek per brief ontvangen.

De vertegenwoordigers van het project kijken met de wijkadviseur van wijkbureau Zuidwest hoe de uitkomsten van dit gesprek goed teruggekoppeld worden naar betrokkenen uit Rivierenwijk die vanavond niet aanwezig waren.

Om 21 uur wordt het overleg afgerond. De projectmanager dankt de aanwezigen voor hun komst.

Samenvatting gesprek winkeliers winkelcentrum Hart van Hoograven

28 april 2015, 18.15 uur

Locatie: Fietswinkel Ekeris

De winkeliers zijn enthousiast over het plan en zien verbeteringen als het gaat om de bereikbaarheid van het winkelcentrum.

Er zijn twee afspraken gemaakt:

1. Winkeliers worden betrokken in de voorbereiding op de uitvoering als het gaat om de tijdelijke bereikbaarheid en communicatie.
2. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om de middengeleider op de Constant Erzeijstraat open te breken.
N.B. Vanuit oogpunt van veiligheid is besloten dit niet te doen.