

Raad in de wijk Vleuten-De Meern
Dinsdag 5 juli 2016
Locatie: Tulpenzaal AC, Meerndijk 59, De Meern



Vleuten-De Meern in ontwikkeling

Aanwezig

<i>Voorzitter:</i>	Sander van Waveren (CDA)
<i>Wijkbureau:</i>	Louke Vissers (Wijkregisseur), Stef Verheul (Wijkadviseur)
<i>Gemeenteraad:</i>	Sander van Waveren (CDA), Matthijs Sienot (D66), Thijs Weistra (GroenLinks), Ruben Post (PvdA), Michel Eggermont (SP)
<i>Gemeente Utrecht:</i>	Cees Verbokkem (Verkeersadviseur), Twan Toonen (Projectleider) Eelko van den Boogaard (Programmamanager)
<i>St. Natuurlijk Vleuterweide:</i>	Lotje van Nimmerdor
<i>Klankbordgroep:</i>	Rogier Suykerbuyk
<i>Veilig oversteken de Meern:</i>	Mirjam de Kleijn
<i>Notulist:</i>	Marleen Broekman (Notuleerservice Nederland)

Opening

Wijkregisseur Louke Vissers deelt mee dat de voorzitter, Dimitri Gillissen (VVD), vanavond niet aanwezig kan zijn omdat hij de minister moet ondersteunen. Sander van Waveren, de voorzitter, opent de vergadering en heet de aanwezigen hartelijk welkom. Het is vanavond geen politiek debat maar de raadsleden willen horen wat er speelt bij de bewoners ten aanzien van verkeersveiligheid en de participatie daaromheen.

Bereikbaarheid centrum Vleuterweide (ondernemers, bewoners, klankbordgroep het proces)

Lotje van Nimmerdor is woordvoerder van de Stichting Natuurlijk Vleuterweide (SNV). Deze stichting komt op voor de belangen van de bewoners in Vleuterweide en zorgt ervoor dat er met respect met hun leefomgeving wordt omgegaan. De bewoners hebben tweehonderd brieven gestuurd naar aanleiding van de inspraakprocedure over de busbaan Vleuterweide. Het uitgangspunt van SNV was om een keuze te maken voor de beste oplossing met het breedst mogelijke draagvlak. De stichting heeft de codeermethode toegepast om de inspraakreacties te analyseren. Deze methode hebben ze geleerd bij de Universiteit van Amsterdam bij dr. Gerben Moerman, socioloog en autoriteit op het gebied van het maken van analyses en coderen. Spreekster toont een korte film waarin dr. Moerman uitlegt hoe coderen werkt. Als je meerdere interviews houdt over een bepaald onderwerp, kun je de thema's bepalen. Naar aanleiding van de thema's ga je coderen. Deze gegevens worden in een matrix geplaatst. Lot van Hooijdonk (wethouder Verkeer) had als speerpunten voor dit proces een zorgvuldige procedure, een toekomstbestendige oplossing en een breed draagvlak. SNV heeft de brieven doorgelezen, de onderwerpen bepaald en data gemaakt om de overall mening van de bewoners te achterhalen. Deze data zijn beschikbaar omdat ze transparant willen zijn. Bij coderen kan alles systematisch doorlopen worden, de data zijn controleerbaar naar de bron en er kan geselecteerd worden hoe vaak iets voorkomt. Je kunt zien wat de grotere groep wil, maar ook per brief de mening per persoon bekijken. Dit doet recht aan de burgeruiting die zo belangrijk is bij participatie. Een nadeel van coderen is dat het tijd kost om de techniek aan te leren.

Zij licht vervolgens de data toe en bespreekt hoe de gemeente met participatie om kan gaan.

Het was soms onduidelijk voor de bewoners waar ze informatie van de gemeente konden krijgen.

Slechts 21% van alle inspraakreacties is beantwoord door de gemeente en soms ook zeer summier. 45% van de bewoners heeft alternatieven aangedragen.

2% was tegen en 39% voor het plan van SNV. 48% was tegen en 9% voor het plan van de gemeente.

73% van de bewoners vindt bereikbaarheid belangrijk en 70% veiligheid. 7% heeft geen uitgesproken mening. 84% heeft zelf een alternatief aangedragen of was vóór het plan van SNV. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen breed draagvlak is voor het plan van de gemeente. De stichting vond de uitkomst van de inspraakreacties verassend.

Dimitri Gilissen had aan SNV gevraagd wat ze van het proces geleerd hebben. De stichting vindt coderen nuttig omdat ze hiermee exact weet wat de grotere groep wil. Ze vinden Verkeerskunde een

complex vraagstuk. Voor een bewoner is het niet eenvoudig daar iets over te zeggen, want een aanpassing in het verkeer heeft altijd effect. Het viel hun op dat bewoners veel emotie stoppen in hun mening. Ze hebben een stedenbouwkundige ingehuurd om een helicopterview te krijgen en verder te kijken dan "not in my back yard". De stichting vindt participatie een goed gegeven en wil dat de gemeente daar met respect mee omgaat. Zij willen dat de gemeente de verwachtingen van de bewoners beter gaat managen en aangeeft wat ze verwacht van de bewoners en wat ze hen aan informatie kan teruggeven. De gemeente kan volgens hen beter eerst het gebied ter hoogte van het gezondheidscentrum oplossen in plaats van een groter gebied. En de effecten bestuderen. Dan kunnen de bewoners hierover geïnformeerd worden en kan het geëvalueerd worden. Bij consensus kan ter hoogte van het station gekeken worden. Desnoods kan de uitvoering aangepast worden. Ze bevelen aan om de keuzes beter in te kaderen en met deeloplossingen te werken bij inspraak. Ze adviseren de gemeente om in de toekomst coderen toe te passen om te analyseren wat de bewoners daadwerkelijk willen. SNV vindt dit de uitgelezen kans om de eerder gemaakte fouten van Goudappel Coffeng in het ontwerp van de busbaan te herstellen. Ze vindt dat de gemeente de inspraak van de bewoners serieus moet nemen en wat moet doen met deze informatie.

SNV adviseert de gemeente om de gefaseerde uitvoering uit te gaan proberen.

Door aansluiting van de nieuwe wijk ten zuiden van het winkelcentrum op de Landschapsbaan komt er minder verkeer ter hoogte van de busbaan. Ze adviseert om weerstand in te bouwen op wegen die mogelijk ontsluitingswegen gaan worden, waardoor het verkeer langzamer gaat rijden en sluijverkeer wordt voorkomen. Bij een knip ter hoogte van het winkelcentrum rijden er 8300 minder auto's per dag voorbij. Dat betekent minder potentiële klanten, waardoor de sociale cohesie kan afnemen.

Volgens SNV is de inrichting van de nieuwe ontsluitingsroutes niet berekend op grote aantallen verkeer. Bij een knip ter hoogte van het winkelcentrum buigt het verkeer af over de weg Sparrendaal. Dit is een 30 km-weg die even breed is als een vrachtwagen en in een rustige woonwijk ligt. Bij de Bruidsbloemlaan ligt een basisschool die problemen geeft als scholieren en auto's elkaar kruisen. Het kruispunt met de Stroomrugbaan loopt 's ochtends ook vast. De Rivierkom en de Landschapsbaan zijn de belangrijkste ontsluitingsroutes voor Vleuterweide. Hier liggen meerdere scholen aan. Dit gaat ook problemen opleveren.

De stichting heeft aan de stedenbouwkundige gevraagd om inzichtelijk te maken wat een kruispunt kost. De spaghettiknoop van de gemeente is meer dan de helft groter en dus duurder dan de rotonde die SNV had voorgesteld. De beleving rondom het winkelcentrum kan gezelliger. In de huidige situatie is er tweerichtingsverkeer. In het ontwerp van SNV kan een fietsstraat of fietspad gemaakt worden met meer ruimte voor groen en een wandelgebied waar geflaneerd kan worden. De gemeente heeft gezegd dat het plan van SNV over de rotonde niet past. Nu heeft het Hugo de Grootplein in Amsterdam exact zo'n rotonde die uitstekend functioneert. Omdat de bewoners in de inspraakreacties hebben aangegeven dat ze ook zo'n rotonde willen, moet de gemeente dit serieus nemen volgens hen en kijken of het mogelijk is. Ze hoopt dat de gemeenteraadsleden wat met hun aanbevelingen doen.

Het wijkbericht over de plannen is niet over heel Vleuterweide verspreid maar alleen aan de randen. Een aantal bewoners dacht dat zij vanavond een mogelijkheid tot inspraak hadden maar constateren dat zij instappen in iets wat al bijna rond is. Cees Verbokkem licht ter verduidelijking de plannen toe die de inspraak zijn ingegaan. De gemeente is hard aan het werk in het gedeelte tussen de Stroomrugbaan en station Vleuten. De varianten die ze met de Klankbordgroep hebben besproken waren: de busbaan opheffen, het voorstel van SNV en de knelpuntenanalyse. Dat heeft geleid tot een voorkeursalternatief dat een jaar geleden de inspraak is ingegaan. Het college heeft hier in februari een besluit over genomen. De gemeente heeft als stad de ambitie om fiets- en ov-stad te zijn en dit plan is onderdeel van de hele busbaan tot en met het Centraal Station. De ondernemingsvereniging (Toon Gispén, Jerry de Leeuw) en ASR als beheerder van het winkelcentrum zijn erbij betrokken.

Uit de brieven zijn de centrale thema's gehaald. Die zijn apart behandeld. De gemeente heeft de bewoners met een inspraakreactie over het centrale thema verwezen naar het centrale thema. Een aantal individuele vragen die niet in het centrale thema zijn behandeld zijn individueel behandeld in het tweekolommenstuk. In de linker kolom staan de zienswijzen en brieven die de bewoners hebben gestuurd en in de rechter kolom staat het antwoord van de gemeente of ze het wel of geen goede suggestie vindt.

Deel een en twee zaten in hetzelfde inspraaktraject. Deel een is het zuidelijk deel. Dit is het hele gebied ter hoogte van het winkelcentrum vanaf het gezondheidscentrum tot aan de kruising met de

Landschapsbaan. Deel twee is het gedeelte vanaf de Stroomrugbaan tot aan het station Vleuten. De gemeente heeft daar weinig reacties op gehad. Het college heeft op 29 februari jl. een besluit genomen hierover. Daarna is de uitvoering opgestart. De pijn zit name in de knip, want ook de ondernemers maken zich zorgen over de bereikbaarheid. Verder past de nieuwe ontsluiting niet in het bestemmingsplan. Daar moet een planologische procedure voor opgestart worden. Vanaf de Utrechtse Heuvelrug wordt 50 km gereden. In het bestemmingsplan staat dat daar een 30km-weg van gemaakt wordt. Het aanpassen van het bestemmingsplan en de inspraak duren een half jaar.

Michel Eggermont vat samen dat SNV op grond van coderen gezegd heeft dat er op een aantal onderwerpen geen antwoord is gegeven door de gemeente omdat zij dit onder het centrale thema heeft geschaard, maar dat SNV heeft geconstateerd dat bewoners uiteindelijk toch andere dingen hebben gezegd. Hij vraagt wat het verschil is tussen coderen en de antwoorden van de gemeente. Lotje van Nimmerdor licht toe dat je bij coderen met statistieken en cijfers kunt werken. Uit de cijfers kun je procenten herleiden en staafdiagrammen maken. Bij het doorlezen krijg je alleen een gevoel. Met de codeermethode kun je feiten genereren en kijken naar wat een grotere groep wil en wat het individu wil. Je kunt zien uit welk gebied iemand komt en wat zijn voorkeur is. Er kunnen heel veel zaken herleid worden uit een analyse die gemaakt is door te coderen. Het coderen heeft geen invloed gehad op de twee kolommenstukken, dat stond in de brief van Lot van Hooijdonk. SNV heeft de tweekolommen stukken doorgenomen en daar nummers aan gegeven om snel te kunnen zien hoeveel bewoners er antwoord hebben gekregen op hun inspraakreactie. Dat bleek 21% te zijn. SNV heeft het antwoord van de gemeente heel breed genomen. Dat kan zijn van "dit valt niet onder dit project" maar het kan ook een inhoudelijke reactie zijn van "dat is interessant daar gaan we verder naar kijken". 79% van de bewoners heeft geen reactie gehad. In die gevallen heeft de gemeente geen antwoord in de rechter kolom gezet. Ook niet op een interessante inhoudelijke suggestie waarom er niet gefaseerd wordt. Hierdoor voelen bewoners zich niet serieus genomen. Een bewoner had op de inspraakavond suggesties gedaan die op dat moment door de gemeente als positief werden ervaren. Zij heeft daar vervolgens een zienswijze over ingediend maar hier geen reactie op gekregen. Zij vindt dat frustrerend als er gevraagd wordt om inspraak.

Op de vraag van Ruben Post of er nog procedurele zaken uit het initiatief van de stichting kunnen worden meegenomen, zegt Louke Vissers dat het proces een bredere aanloop heeft gehad dan nu wellicht lijkt. Er is gewerkt met een breed samengestelde klankbordgroep, waarin o.a. bewoners, ondernemers, de wijkraad, het Amadeuscollege en SNV hebben geparticipeerd. Het scenario dat de inspraak ingegaan is, komt van een meerderheid van deze klankbordgroep. Daarna heeft de vervolgstap, die van de bovengeschetste inspraak, plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een besluit van de wethouder Verkeer, Lot van Hooijdonk. Zij heeft de raadscommissie in februari een commissiebrief gestuurd over de uitkomst, de zienswijzen, de verwerking ervan en haar besluit.. Na dit besluit is van van ambtelijke zijde met de uitvoering gestart. Er zijn een aantal punten die uitgevoerd worden/zijn. Sommige aspecten van de uitwerking hebben nog een bestemmingsplanwijziging nodig. De plannen als zodanig zijn dus wel al met de raadsleden gedeeld. Bij bestemmingsplanwijzigingen heeft de raad de bevoegdheid om al dan niet akkoord te gaan.

De gemeente voert het noordelijk gedeelte momenteel uit en het zuidelijk gedeelte wordt nog uitgewerkt in een definitief ontwerp. Thijs Weistra vraagt hoeveel ruimte er nog zit tussen het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp om eventueel onderdelen mee te nemen. Volgens Cees Verbokkem is er nog ruimte om dingen fijn te slijpen of te verengen, maar dan wel gekoppeld aan de procedure of het verkeersbesluit. De gemeente heeft niet de ruimte om nu nog een rotonde in te passen, maar werkt op deze locatie het voorlopig ontwerp (VO) uit.

Klankbordgroep

Rogier Suykerbuyk is bewoner van de Utrechtse Heuvelrug. Hij kwam in de Klankbordgroep toen de discussie rondom de busbaan Vleuterweide al een jaar liep. De groep bestond toen uit twintig mensen uit alle delen van de wijk en uit afgevaardigden van het Amadeus Lyceum, de SNV, de wijkraad en de winkeliersvereniging. Centrale thema's in de discussie waren de busbaan Vleuterweide, de veiligheid van de oversteken en het feit dat er door een woonwijk een heel drukke verkeersbaan ligt. Daar kwamen veel verschillende invalshoeken bij kijken vanuit verschillende belangen. Hij vond het sterk dat men in staat was om de eigen belangen van "not in my backyard" opzij te schuiven voor het grotere belang dat de huidige situatie onhoudbaar is. Hij denkt dat iedereen dat heel goed voor ogen

heeft en hoopt dat iedereen daar snel iets in ziet gebeuren. In de laatste vergadering kwam er een kentering en heeft de winkeliersvereniging de pers opgezocht en geprobeerd om via andere methoden haar belangen te behartigen. Deelnemers van de Klankbordgroep hebben zich toen afgevraagd of het nog wel zin had om bij elkaar komen. Cees Verbokkem en Stef Verheul hebben aangegeven dat de deelnemers niet weg moeten blijven. Hij vindt ook dat ze moeten blijven zolang ze deel uit kunnen maken van de discussie, ook al gaat het misschien niet de kant op die ze willen. Er is veel zorgvuldige aandacht besteed aan de informatieavond in het Amadeus Lyceum. De reacties van die avond zijn in kolommen gezet. Zijn gevoel bij de reacties was dat de bewoners wel veiligheid willen maar niet ten koste van hun "achtertuin". Zijn ervaring is dat het proces goed en zorgvuldig is verlopen. Gedurende het proces merkte hij dat een aantal deelnemers van de klankbordgroep begon af te haken. Het huidige plan voldoet volgens hem aan veiligheid doordat er rigoureuus geknipt is, er geen oversteken meer zijn en de hoofdwegen gebruikt worden waarvoor ze gemaakt zijn. Hij vindt het jammer dat de Europaweg is afgesloten van de Stroomrugbaan. Hierdoor is er een as gekomen tussen de Stroomrugbaan en Landschapsbaan met oversteken die levensgevaarlijk zijn. Hij wil daar graag een rotonde zodat het winkelcentrum bereikbaar is via de Europaweg. Het verkeer wordt nu door de Utrechtse Heuvelrug geperst waardoor er op 3 meter afstand van zijn woning vrachtwagens langskomen.

Een bewoner zegt dat de bus de mogelijkheid heeft om meer vaart te maken als er meer knips weggehaald worden. Daardoor kunnen er bij de fietsovergang gevaarlijke situaties ontstaan. De gemeente wil nog wel een keer het gesprek aangaan met de busmaatschappij. De busmaatschappij zit in principe op het schema en zegt dat het geen zin heeft voor een bus om harder te rijden omdat die dan te vroeg op de volgende halte komt. Twan Toonen kan zich wel voorstellen dat een chauffeur zelf toch echt te hard rijdt. Een van de signalen die de gemeente heeft teruggekregen in een gesprek met Qbuzz over de snelheid was dat de Qbuzz twijfelde of de bebording voldoende op orde was. Er is afgesproken met de busmaatschappij om de busbaan af te rijden en te kijken of er daadwerkelijk op de bebording staat hoe hard er gereden mag worden.

Veilig oversteken

Mirjam de Kleijn (huisarts) uit De Woerd is woordvoerder van de actiegroep "Veilig oversteken Leidsche Rijn". Dit is een kleine groep van verontruste bewoners. Een jaar geleden is hun buurjongen Ilias verongelukt op de busbaan. Het derde dodelijke slachtoffer in Leidsche Rijn de afgelopen drie jaar op een kruispunt waar een busbaan bij betrokken is. Ze hebben gesprekken gevoerd met de wethouder en de gemeente en vijf kruispunten aangewezen waarover ze zich zorgen maken. De schoolgaande kinderen moeten over die kruispunten heen. Ze vraagt zich af of met de nieuwe inrichting het probleem is opgelost. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers is 30 km met een bus te hard. Ze maken zich zorgen dat het morgen weer kan gebeuren. Die zorg hebben ze het afgelopen jaar geuit in de media en in gesprekken met de wethouder en gemeenteamtgenoten. Ze hebben vorige week herdacht dat Ilias is omgekomen. Voor hun gevoel zijn ze na dit jaar geen steek verder gekomen. De gemeente heeft hun welwillend te woord gestaan en ze realiseren zich dat plannen maken in het verkeer tijd kost. Ze willen dat de gemeente gaat praten met de busmaatschappij en hun vraagt of ze stapvoets kunnen rijden op die kruispunten zolang er geen andere oplossing voor de verkeersveiligheid is die wat meer tijd kost. Dat gesprek komt nu een klein beetje op gang maar er wordt nog veel te veel van de gemeente naar de busmaatschappij verwezen. Dit onderwerp is ook bij de provincie op de agenda geweest en daar zijn brieven heen-en-weer gegaan. Zij wil dat de gemeenteraad luistert naar bewoners en bedenkt wat hij kan doen om de wethouder zover te krijgen dat de verkeersveiligheid hoog op de agenda komt. Het nieuwe plan is verkeersveiliger omdat de auto's niet meer zo vaak over hoeven te steken, maar er is nog niet tegemoetgekomen aan het idee dat kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, de busbaan kruisen. 30 km is heel erg hard. Eén stap vanaf dat perron werd Ilias fataal. De belangrijkste oplossing is dat de gemeente in gesprek gaat met de busmaatschappij en de provincie om te kijken naar die schema's en ervoor zorgt dat bussen op die punten waar het notoir onveilig is stapvoets gaan rijden. Zij denkt dat de overheid een extra taak heeft om de verkeersveiligheid bovenaan te zetten. De maatschappij heeft de plicht om kwetsbare verkeersdeelnemers zoals jongeren en senioren te beschermen op dit soort gevaarlijke kruispunten en dit wordt onvoldoende gedaan. De gemeente moet zorgen dat de veiligheid verbetert. Niet alleen met de plannen op de lange termijn, maar vooral met plannen op korte en middellange termijn. Hun ideeën voor de korte termijn zijn 1. De bussen langzaam laten rijden. 2. Auto's moeten

van de busbaan af. 3. Kinderen op basis- en middelbare scholen moeten kennis hebben om met die onveilige kruispunten om te gaan. 4. Er moet een signalering komen bij de gevaarlijke kruispunten, zoals een knipperlicht of geluid. Ze roept de raadsleden op om ervoor te zorgen dat dit hoog op de politieke agenda komt en dat er op de korte termijn iets verandert.

Cees Verbokkem geeft aan dat er al veel verkeersregelinstanties zijn met een belsignaal. Ze zullen nagaan waar ze nog niet staan maar wel nodig zijn. De actiegroep zegt dat ze in augustus, september vorig jaar allerlei punten heeft geagendeerd. Zij snapt dat het niet makkelijk is, maar vindt het moeilijk te accepteren dat er een jaar later nog niets veranderd is.

Petra Jongerius, de moeder van Ilias, vertelt dat de burgemeester bij haar op bezoek is geweest om haar te condoleren en haar gevraagd heeft of er nog iets is wat hij kan doen. Zij wilde uitgezocht hebben wat de invloed is van de verkeerssituatie op het ongeluk, buiten dat haar zoon ook een fout gemaakt heeft. De burgemeester heeft dat geagendeerd bij Lot van Hooijdonk. In december is er een expertmeeting geweest met verkeersdeskundigen waar ook over terugkoppeling is gesproken. Zij heeft het gevoel dat er niets vanzelf teruggekoppeld wordt maar dat zij er als bewoner vooral zelf achteraan moet. De gemeenteraadsleden zijn daarna in gesprek gegaan met Provinciale Staten. Bij de wijkbijeenkomst ging het over gedrag van mensen in het verkeer en over een onderzoek over de veiligheid van busbanen en trams. Er zou een presentatie van het onderzoek volgen en een plan van de conclusies. Dit onderzoek is nooit gepubliceerd en ze hebben er nooit meer wat van gehoord. Er zijn een paar informatieavonden geweest waar ze elke keer hun punt hebben gemaakt. Hun gesprekken met Cees Verbokkem waren constructief maar ze missen politieke urgentie op dit thema.

Volgens Michel Eggermont is er sinds 13 januari bij de Raad in de wijk niet veel veranderd. Er werd gezegd dat het voor een buschauffeur niet zoveel zin heeft om harder te gaan rijden omdat hij zich aan het schema moet houden. Hij vraagt of de actiegroep in hun analyse heeft meegenomen hoe de buschauffeurs de schema's zelf ervaren en in hoeverre ze op bepaalde punten harder moeten gaan rijden om die schema's te kunnen halen. Hein Albada van de actiegroep zegt dat ze in april tegen de wijkraad gezegd hebben dat het te lang duurt. Ze hebben de suggestie gedaan dat de gemeente de provincie en busmaatschappij bij elkaar haalt. Want anders zegt de een dat ze over de dienstverlening gaat en de ander dat ze over de bussen gaat. De actiegroep weet dat er buschauffeurs zijn die niet alleen hun schema willen halen maar het ook akelig vinden dat ze weten dat er iemand aangereden kan worden. Die buschauffeurs zijn in die zin hun partner in veiligheid. Zij willen dat gesprek als actiegroep liever niet organiseren. Als de gemeente dat gesprek organiseert, kunnen de provincie en busmaatschappijen niet wegblijven. Er kan dan gesproken worden over die situatie van de strakke tijden en de kruising van snelverkeer en zwak verkeer. Dat zou de buschauffeurs ook helpen.

De raadsleden hebben een schouw gedaan en met de bewoners gekeken op de kruispunten. De gemeente is hard aan het werk bij de locatie bij de Stroomrugbaan, maar moet ook procedures doorlopen. Dit is de reden waarom het zo lang duurt. Over het planproces van het noordelijk deel van de busbaan ter hoogte van station Vleuten - waar een van de dodelijke ongevallen is geweest - is net inspraak geweest. Dit kan uiteindelijk uitgevoerd worden.

Petra Jongerius vraagt zich af welke urgentie de gemeente nog nodig heeft als er al drie dodelijke slachtoffers zijn geweest. Ze vindt dat de gemeente moet kijken naar de kruispunten die ze als onveilig hebben aangedragen en hoe die zijn ingericht. Als de gemeente ook vindt dat het onveilig is moet ze met een voorstel komen. Dat eenvoudige traject wordt nu pas ingezet. Bij de Meernbrug is ook al jarenlang bekend dat er een onoverzichtelijke situatie is. Hier hebben bewoners zich ook voor ingespannen. En dan komt er een kleine verandering. De vraag is of dat voldoende is.

De gemeente heeft gesproken over de kortetermijnoplossing die de actiegroep heeft aangedragen. Verder heeft de gemeente na het ongeluk bij de Groenendijk gesprekken gevoerd met politie, handhaving, inclusief het Openbaar Ministerie (OM) over hoe ze die auto's van de busbaan af krijgt. Zij mag geen camera's ophangen van het OM. Er is een afspraak dat hulpdiensten over de busbaan mogen en een besluit dat taxi's over de busbaan mogen. Daarom kan de gemeente geen fysieke voorzieningen bedenken waarbij die groep automobilisten er wel overheen kan, inclusief de bus. Dat is een dood eind geworden. Een bewoner meldt dat de tikkers en verkeerslichten niet werken als er per ongeluk een auto op de busbaan zit. En zij zegt dat er geregeld een klein busje van de gemeente en taxi of auto over de busbaan in Vleuterweide rijden, terwijl het stoplicht op groen staat.

Matthijs Sienot vraagt zich af waarom mensen overal zelf achteraan moeten. Cees Verbokkem en zijn collega Eelko van den Boogaard willen proactiever met bepaalde aspecten omgaan. Petra Jongerius vindt dat participatie begint met informatie delen. Dit propageert de gemeente in alle kranten en dit is het minimale wat ze kan doen om haar burgers erbij te betrekken. Het onderzoek over verkeersveiligheid is niet gepubliceerd, terwijl de actiegroep wel aanwezig was bij die bijeenkomst. Ze hebben geen verslag gezien en het is onduidelijk gebleven wat er gebeurd is op basis van conclusies. Cees Verbokkem geeft aan dat hij met Lot van Hooijdonk heeft afgesproken dat hij na de zomervakantie de resultaten van dit onderzoek nog een keer aan de raad zal voorleggen. De actiegroep doet dit in haar vrije tijd en wil wel suggesties aandragen, maar kan en wil niet alles zelf organiseren. Ze vindt dat die verantwoordelijkheid bij de gemeente ligt en vraagt zich af hoe snel er een gesprek kan komen tussen de busmaatschappij, gemeente, provincie en buschauffeurs. Volgens Sander van Waveren moet ervoor gezorgd worden dat er een aanspreekpunt is en de gemeente hier ruimte voor heeft. De actiegroep heeft een brief en fietsbel aan de raad gestuurd met deze punten en vraagt zich af ze een formele reactie krijgt op die brief. De bel is bedoeld om de wethouder wakker te houden. De raadsleden vinden het belangrijk en willen ermee verder. De raad besluit hierover en dit komt ter afronding in handen van het college. De actiegroep wil dat de raad bij de beantwoording van de brief ook een planning noemt ten aanzien van de korte, middellange en lange termijn zodat ze weet wanneer ze iets mag verwachten.

Een bewoner heeft via de website van de gemeente Utrecht twee meldingen gedaan over de gevaarlijke oversteekpunten en één over een zebrapad dat verdwenen was. In die drie gevallen heeft hij niet binnen de tijd een reactie gehad. Een bewoner zegt dat bij de presentatie van de nieuwbouw er geen nieuwe infrastructuur was ingetekend in de plannen. Zij wil graag een planning krijgen wanneer er wordt gebouwd bij het winkelcentrum. Cees Verbokkem zal met GEM Vleuterweide overleggen wat hun planning voor de bouwplannen is en zal dan hun eigen planning daarnaast leggen. Petra Jongerius wil weten wat de raadsleden meenemen van deze avond en welke acties ze mogen verwachten.

Michel Eggermont geeft aan dat er een opdracht ligt bij het college voor versobering van de infrastructuur. Hij gaat kijken of sommige onderdelen in de uitwerking naar het definitief ontwerp goedkoper kunnen. Verder is hij de afgelopen maanden bezig geweest om in contact te komen met de ondernemingsraad van Qbuzz (en Connexxion) om te kijken of hij met zijn contacten binnen de vakbeweging directer met de buschauffeurs contact kan krijgen om het probleem over de snelheden op de busbaan te bespreken. Dat is hem tot nu toe niet gelukt maar daar gaat hij mee door.

Thijs Weistra zegt dat het leeft in de raad. Bij de behandeling van de voorjaarsnota hebben ze over de maatregelen in de brief gesproken. Hij heeft het gevoel dat de raad zich te veel blind heeft gestaard op de langetermijnprojecten. Tijdens de schouw had hij het idee dat er wel wat kortetermijnzaken waren waar ze zich als raad wat meer op kunnen focussen. Langetermijnzaken - zoals herinrichting - zijn heel ingewikkeld in de ruimte. Hij neemt mee dat de raad wat kleinere maatregelen kan gaan nemen.

Matthijs Sienot valt in voor Indra Teronde. De presentatie over hoe je onderzoek kwalitatief en systematisch kunt benaderen en draagvlak kunt vaststellen, vond hij interessant. Ten aanzien van het verkeer gaat hij doorgeven dat dit urgentie heeft. Hij heeft alle begrip dat dingen niet op de schop kunnen van vandaag op morgen, maar er zitten ook andere handreikingen in het plan, zoals de brief van de actiegroep. Ze gaan kijken wat de raad op korte termijn daarin kan doen. Het derde punt is terugkoppeling. Hij vindt het belangrijk om duidelijk te zijn naar de mensen die ze vanavond en in eerdere sessies hebben gesproken. Het leeft sterk. Hij vindt het jammer dat er vanavond mensen zijn weggegaan die zich er niet bij betrokken voelen. Hij wil de mensen die erbij betrokken zijn binnenhouden.

Ruben Post zegt dat zij als raadsleden scherp in de gaten gaan houden waar nog ruimte zit tussen het voorlopig en definitief ontwerp. Hij wil dat de communicatie daarover met betrokkenen in de brede zin van het woord goed gaat. Ten aanzien van de verkeersveiligheid snapt hij de frustratie over waarom dingen zo lang moeten duren. Daar is vast een logische verklaring voor, maar het totaalpakket gaat vaak erg langzaam. Zij zullen als raad het college verzoeken om de brief te beantwoorden en per punt langs te gaan. En de planning in de gaten te houden.

Sander van Waveren zegt dat ze als raad bezig zijn met oplossingen voor situaties zoals de busbaan Vleuterweide op detailniveau. Als raad hebben ze het gevoel dat zij er zo dicht mogelijk op moeten zitten omdat ze het belangrijk vinden. Dat doen ze op heel veel plekken. Hij vindt het vreemd dat ze

het als gemeente niet goed georganiseerd krijgen en niet de capaciteit hebben - of dat nou in menskracht, geld of tijd zit - om het overleg goed te laten lopen en de signalen die er zijn snel genoeg op te pakken. Om dit te verhelpen zullen ze als raadsleden een stapje terug moeten doen.

Andere onderwerpen

Niet aan de orde.

Afsluiting Gemeenteraad in de wijk

De voorzitter dankt de bewoners voor hun inbreng en sluit de vergadering.