

Reactienota

januari 2021



Bouwenvelop
Johan Wagenaarkade

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Reacties op de concept bouwvelop.....	4
Verkeerscirculatie.....	4
Verkeersveiligheid.....	8
Knip	9
Algemeen	13
Proces	15
Reacties op de aangepaste verkeerscirculatie.....	18
Verkeerscirculatie.....	18
Verkeersveiligheid.....	24
Knip	25
Algemeen	27
Proces	28

Inleiding

De concept bouwenvelop heeft van 3 juli tot 18 juli 2020 ter visie gelegen. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er zijn 98 reacties ingediend waarbij met name zorgen over verkeersveiligheid werden naar voren gebracht. In de smalle straatjes spelen veel kinderen, fietsers rijden in twee richtingen en de uitritten naar de Lessinglaan worden onveilig ervaren. Verder vond men de aanpassingen onvoldoende gemotiveerd met cijfers en werd de noodzaak van de knip ter discussie gesteld.

Mede naar aanleiding van deze reacties is het voorstel voor de verkeerscirculatie aangepast. Hiermee is tegemoet gekomen aan een deel van de bezwaren; ook is het nieuwe voorstel nader gemotiveerd, met verwachte voertuigbewegingen onderbouwd en zijn ontsluitingen nader beoordeeld.

Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie heeft van 17 oktober tot 5 november 2020 ter visie gelegen. Hierop zijn 96 reacties ingediend waaruit naar voren kwam dat de aanpassing van de verkeerssituatie nu beter gemotiveerd en onderbouwd is. Desondanks zijn 73 reacties nog steeds tegen, waarvan 50 ook vragen om een heroverweging. Men is niet tegen de ontwikkeling, maar is het niet eens over het feit dat de impact van het bouwplan op de verkeerssituatie wordt afgewend op de bestaande bewoners.

Alle reacties zijn voorzien van een antwoord in deze reactienota die als bijlage bij de bouwenvelop hoort. Er wordt ook inhoudelijk ingegaan op suggesties en het verzoek om een aangepast bouwplan. De reactienota maakt integraal onderdeel uit van de bouwenvelop en de belangenafweging die gemaakt is bij de besluitvorming hierover.

Leeswijzer

Veel reacties waren overeenkomstig en zijn per thema gebundeld. Er is onderscheid gemaakt tussen de eerste ter visie legging van de bouwenvelop en het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie. In de linker kolom worden de reacties kort samengevat en in de kolom ernaast staat de inhoudelijke reactie van de gemeente.

Reacties op de concept bouwenvelop

Verkeerscirculatie

Reactie belangstellenden	Antwoord
1 Bezwaar tegen aangepaste verkeerscirculatie; het invoeren van tweerichtingsverkeer in de Catharina van Renneslaan en andere straten waardoor ook parkeerplaatsen verloren gaan.	Mede naar aanleiding van reacties is de verkeerscirculatie aangepast: - Tweerichtingsverkeer in de Catharina van Renneslaan en Petristraat wordt niet ingevoerd; - Hierdoor blijven de parkeerplaatsen behouden; - De voorgestelde wijzigingen van de rijrichtingen in een aantal straten gaat niet door; - Alleen het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade tussen de Petristraat en Evert Cornelislaan wordt eenrichtingsverkeer (van de Petristraat richting de Evert Cornelislaan).
2 Het voorstel om de verkeerscirculatie aan te passen is onvoldoende onderbouwd. Er zijn zorgen om verkeersveiligheid (fietzers en spelende kinderen), er ontstaat een ontsluitingsprobleem voor de hele wijk, de smalle straten zijn niet geschikt voor ontsluiting, de doorstroming van verkeer wordt bemoeilijkt en er zijn recent ondergrondse vuilcontainers aangebracht.	De gevolgen van de aangepaste ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie. Naar aanleiding van deze nadere analyse concluderen wij het volgende: - De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen weliswaar toe (van circa 250 motorvoertuigen per etmaal naar circa 600) maar blijven ruim onder de grens die normaal gesproken voor een woonerf geldt (1.000 motorvoertuigen per etmaal). De straat blijft dus een rustig karakter hebben, waar fietsen en zelfs spelen ook mogelijk is. - Deze intensiteiten passen bij een straat met dit profiel, waar ook gefietst kan worden in twee richtingen. De inrichting van de straat nodigt niet uit tot hardrijden. Tussen de Johan Wagenaarkade en Noltheniusstraat ligt de intensiteit lager (circa 450 motorvoertuigen per etmaal). - Uit onze verkeerskundige beoordeling blijkt dat de aansluiting met de Joseph Haydnlaan niet een bijzonder onveilig punt te zijn. Er is zicht op het

		fietspad en ruimte tussen het fietspad en de rijbaan. Bovendien zijn er andere wijken in de stad die eenzelfde soort ontsluiting kennen, zonder dat daar problemen ontstaan, bijvoorbeeld in de Bloemenbuurt en Wittevrouwen. - De snelheid van het verkeer door de woonstraten zal beperkt zijn. De straten zijn beperkt van lengte en zij hier er daar al voorzien van drempels. Door het smalle wegprofiel en de aan weerszijden geparkeerde auto's nodigt de weg ook niet uit om hard te rijden. - In de nieuwe situatie is, door het realiseren van de knip, alleen sprake van bestemmingsverkeer, waardoor er voor zowel Halve Maan Zuid als Halve Maan Noord sprake is van een afname de hoeveelheid verkeer. Op basis van het verkeersmodel en logische routes verwachten wij dat in de andere straten van Halve Maan Zuid de hoeveelheid verkeer niet toeneemt. Op de Johan Wagenaarkade zal sprake zijn van een afname. - Op basis van de hoeveelheid verkeer is de ontsluiting van de wijk via de Petristraat en Catharina van Renneslaan voldoende. De ontsluiting via de Hendrika van Tussenbroeklaan is niet noodzakelijk.
3	Het plan is onderbouwd met veel aannames maar geen daadwerkelijke metingen.	Het is op dit moment, in verband met de coronamaatregelen, niet mogelijk om te meten. Bewoners melden al lang overlast van sluipverkeer, hardrijden en geparkeerde auto's. De voorgestelde maatregelen zijn gebaseerd op een verkeersanalyse en zijn onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie.
4	Laat het verkeer via het Hendrika van Tussenbroekplantsoen, de Petristraat, de Galeslootstraat en de Evert Cornelisstraat de wijk in rijden en via de Petristraat de wijk uit.	Precies deze suggestie was een van de opties die is voorgesteld en besproken met de klankbordgroep. Er is toen niet voor dit model gekozen omdat de meeste leden van de klankbordgroep voor een ander model waren.
5	Het bouwplan zorgt voor een verlies van wooncomfort	Met dit bouwplan wordt niet alleen het park vergroot. We werken aan de ambities van de stad door sociale huurwoningen toe te voegen, te vergroenen en dus de buitenruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Dit betekent dat ook de verkeerssituatie aangepast moet worden. De nieuwe verkeerssituatie betekent voor bewoners een verandering in de bereikbaarheid, maar er is nergens sprake van een onveilige situatie. Het kan zijn dat dit u dit ervaart als afname van uw wooncomfort.
6	Er ontbreekt een integraal plan voor de gehele buurt.	De stad is voortdurend in beweging en dat brengt veranderingen met zich mee, ook voor het verkeer. In het laatste voorstel voor de verkeerssituatie is integraal

		naar de buurten gekeken en ook naar het project voor de Westelijke Stadsboulevard. Dit voorstel heeft naar de wijk als geheel gekeken.
7	De Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan moet open blijven.	Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. Door huidige straat die voor de bouwblokken loopt te laten vervallen ontstaat er de mogelijkheid om woningen toe te voegen en het park te vergroten. Het voornemen om extra sociale huurwoningen aan de voorraad toe te voegen en een kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte waren aspecten die voor de ontwikkeling spraken en belangrijk zijn voor de stad. Het opheffen van een deel van de Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan is mogelijk als de ontsluiting van de wijk goed blijft. Naar aanleiding van de reactie op de concept bouwenvelop is de verkeerscirculatie aangepast. Een nieuwe verkeerscirculatie betekent voor de bewoners van Halve Maan een verandering, maar op basis van de hoeveelheid verkeer en verkeerskundige beoordeling van de ontsluitingen van de wijk is niet sprake van een onveilige situaties. Door het realiseren van de knip is in de nieuwe situatie alleen nog sprake van bestemmingsverkeer en daardoor afname van de hoeveelheid verkeer. Op basis hiervan concluderen wij dat de nieuwe verkeerscirculatie verkeersveilig is.
8	Zorgen over bereikbaarheid van de wijk voor nood- en hulpdiensten.	De nood- en hulpdiensten hebben de nieuwe verkeerscirculatie goedgekeurd. De knip in de Johan Wagenaarkade zal bestaan uit een paal die de hulpdiensten in geval van nood kunnen verwijderen. Bovendien mogen voertuigen van de hulpdiensten waar nodig ook tegen het verkeer in rijden.
9	De impact van het de verkeersaanpassingen wegen niet op tegen het bouwplan.	In een veranderende stad zijn niet alle ontwikkelingen voor iedereen positief maar per saldo zijn de wijzigingen verantwoord en zorgen ze voor een rustiger verkeersbeeld in de wijk zelf en wordt hiermee voldoen aan de beleidsmatige doelstelling om autoverkeer zo veel mogelijk vanuit de woonstraten naar de doorgaande wegen te leiden.
10	Maak de 'auto de gast' in sommige straten, zoals de Catharina van Renneslaan.	Dank voor uw suggestie, maar een dergelijke aanduiding plaatsen wij alleen bij straten die zijn ingericht als fietsstraat.
11	Er is geen sluipverkeer.	Bij de gemeente wordt al lang melding gemaakt over sluipverkeer en te hard rijden op de Johan Wagenaarkade. Te hard rijden gaat vaak samen met sluipverkeer. Voorkomen van sluipverkeer en te hard rijden is niet de reden om

de knip aan te brengen, maar hiermee wordt wel een probleem opgelost waarover al jaren klachten zijn.

- | | | |
|----|---|---|
| 12 | Sluipverkeer kan ook met andere maatregelen tegen gegaan worden dan het realiseren van een knip. | De knip is onderdeel van de aanpassing van de gehele verkeerssituatie. Naast voorkomen van sluipverkeer zorgt het voor vermindering van totale hoeveelheid verkeer in de wijk. Ook verwachten dat de ervaren overlast, zoals ook te hard rijden afneemt. Voor Halve Maan Zuid is één ingang en één uitgang voldoende. Halve Maan Noord heeft na het realiseren van de knip vijf ingangen en drie uitgangen. |
| 13 | Een fietstunnel bij het kruispunt lessinglaan/Meijsterlaan zal de doorstroming verbeteren. | Dank voor uw suggestie. Wij hebben deze doorgegeven aan de projectleider die verantwoordelijk is voor de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard. |
| 14 | Realiseer reserve in- en uitgangen door het woonerf bij het Victor Hugoplantsoen door te trekken naar de Johan Wagenaarkade. En maak ook een woonerf achter de nieuwbouw. | Dank voor uw suggestie. Het doortrekken van het woonerf van de Everard Meijsterlaan achten wij niet wenselijk omdat de ruimte ontbreekt om hier een ontsluitingsweg te realiseren. Tevens zou dit ten kosten gaan van de huidige groenvoorziening en loop- en fietspaden. Op het achterterrein van de nieuwbouw wordt het parkeervraagstuk van de ontwikkeling opgelost en daarom is er geen ruimte om daar een (reserve) ontsluitingsweg voor de wijk van te maken. Daarnaast is dit vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk. |
| 15 | De nieuwbouw kan aanleiding zijn om nergens in de Halve Maan zuid parkeren toe te staan en dit te verplaatsen naar het militair hospitaal. | Dank voor uw suggestie. Het voorliggende bouwplan achten wij niet van dusdanige invloed dat dit aanleiding zou kunnen zijn voor een dergelijke ingreep. |

Verkeersveiligheid

Reactie belangstellenden	Antwoord
16 De Grimmstraat en het Herderplein zijn ongeschikt om veel autoverkeer door te laten. De uitgang aan het Hendrika van Tussenbroekplantsoen is dat wel.	Halve Maan Noord heeft vijf ingangen en drie uitgangen. Deze in- en uitgangen zijn niet onveilig en men kan voldoende overzicht creëren. Op basis van het verkeersmodel en de te verwachten hoeveelheid voertuigbewegingen ontstaan hier geen onveilige situaties. Het klopt dat de uitgang aan het Hendrika van Tussenbroekplantsoen heel overzichtelijk is, maar de uitgangen in Halve Maan Noord zijn niet onveilig.
17 De Lessinglaan is al veel te druk en door het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie zal dat verder toenemen. Dat is ook slecht voor het milieu.	De Lessinglaan is de ontsluitingsweg voor Halve Maan Noord en met deze maatregelen zorgen we dat autoverkeer ook gebruik gaat maken van de Lessinglaan. Het klopt dat de doorstroming op de Lessinglaan niet altijd goed is, maar de gemeente neemt maatregelen om dit te verbeteren. Met het project Westelijke Stadsboulevard willen we de doorstroming reguleren, waardoor we verwachten dat er minder filevorming is op de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan.
18 De enkele richting van fietspad aan de westzijde van de Joseph Haydnlaan is onduidelijk.	Dank voor deze suggestie. We zullen in de verdere uitwerking onderzoeken hoe het fietsverkeer beter “gestuurd” kan worden, waardoor de situatie veiliger wordt.
19 Het wordt drukker in de huidige straten die nu autoluw zijn en waar veel kinderen spelen.	Een nieuwe verkeerscirculatie betekent voor de bewoners van Halve Maan een verandering, maar op basis van de hoeveelheid verkeer en verkeerskundige beoordeling van de ontsluitingen van de wijk is niet sprake van een onveilige situaties. Door het realiseren van de knip is in de nieuwe situatie alleen nog sprake van bestemmingsverkeer en daardoor afname van de hoeveelheid verkeer. Op basis hiervan concluderen wij dat de nieuwe verkeerscirculatie verkeersveilig is.
20 De nieuwbouw hoeft geen twee in- en uitritten te krijgen, het is voldoende om alleen één in- en uitgang op de Hendrika van Tussenbroeklaan te realiseren.	Vooralsnog zitten er twee in- en uitritten in de plannen, maar wij houden er rekening mee dat deze dichtgezet kan worden als het gebruik te veel wordt. De route achter de nieuwe woningen is namelijk niet geschikt om als ontsluiting voor de wijk dienst te doen.

Knip

Reactie belangstellenden		Antwoord
21	Eens met de voorgenomen knip onder de Dafne Schippersbrug.	Dank voor uw reactie; de knip maakt ook in de aangepaste verkeerscirculatie onderdeel uit van het plan.
22	Door de knip zal overlast door hangjongeren toenemen.	De gemeente verwacht niet dat de overlast die bewoners ervaren als gevolg van hangen en dealen bij de brug zal toenemen. Binnen het project “Herinrichting Johan Wagenaarkade” worden daarnaast aanvullende 30 km-maatregelen genomen.
23	Er is geen noodzaak voor een knip. Sluipverkeer en ook hardrijders kunnen op een andere manier voorkomen worden.	Er is nader onderzocht wat de gevolgen van de knip precies zullen zijn voor de wijk Halve Maan noord. Deze effecten zijn verder beschreven en onderbouwd in de aangepaste verkeerscirculatie. Op basis van deze aangepast verkeerscirculatie zijn er geen redenen gevonden waardoor de knip niet door zou kunnen gaan. De knip is vooral nodig om het te voorkomen dat te veel verkeer gebruik gaat maken van de Catharina van Renneslaan of in andere straten tegen het verkeer in gaat rijden. Alleen met een knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug is het mogelijk om sluipverkeer tussen Halve Maan Noord en Halve Maan Zuid geheel te voorkomen.
24	De impact van het de verkeersaanpassingen wegen niet op tegen het bouwplan.	In een veranderende stad zijn niet alle ontwikkelingen voor iedereen positief maar per saldo zijn de wijzigingen verantwoord en zorgen ze voor een rustiger verkeersbeeld in de wijk zelf en wordt hiermee voldoen aan de beleidsmatige doelstelling om autoverkeer zo veel mogelijk vanuit de woonstraten naar de doorgaande wegen te leiden.
25	Verzoek om knip ze snel mogelijk te realiseren.	De inpassing van de knip wordt nader uitgewerkt in de ruimtelijke plannen die worden gemaakt in het kader van het project ‘Parkzone Johan Wagenaarkade’. De geplande aanleg start in 2021.
26	Realiseer eerst de knip en kijk vervolgens wat de effecten zijn.	Het is mogelijk om na realisatie te monitoren wat het concrete effect van de maatregel is geweest. De knip kan wel pas gerealiseerd worden als het bouwplan gereed is.

27	Te laat betrokken bij het participatieproces voor het bouwplan waarvoor uiteindelijk een knip wordt voorgesteld.	Het opheffen van een stuk weg bij het bouwplan ter hoogte van de Hendrika van Tussenbroeklaan staat in het startdocument dat in maart 2018 door het college van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld. Het aanpassen van de verkeerssituatie in de wijk was hier onderdeel van. Gedurende het proces werd duidelijk dat het realiseren van de knip bij de Dafne Schippersbrug onderdeel werd van de nieuwe verkeerssituatie. Op dat moment bent u hierover geïnformeerd.
28	De knip zal tot nieuwe en zwaardere problemen leiden.	Het realiseren van de knip leidt tot een afname van het aantal voertuigbewegingen en sluipverkeer in de buurt. We verwachten dat het ook leidt tot minder hard rijden. Voor Halve Maan Zuid is één ingang en één uitgang voldoende. Halve Maan Noord heeft na het realiseren van de knip vijf ingangen en drie uitgangen.
29	Het brengen en halen van kinderen bij de school gaat voor gevaarlijke situaties leiden.	Als gemeente willen we stimuleren dat ouders hun kinderen niet met de auto naar school brengen. Helaas is dat niet altijd mogelijk. De hoeveelheid ouders is beperkt en ze kunnen de school vanaf beide kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken.
30	Realiseer een 'Kiss & Ride' voor het halen en brengen van schoolgaande kinderen.	De suggestie om een goede 'Kiss & Ride' voorziening te maken is vooralsnog niet overgenomen. 'Kiss & Ride' stroken stimuleren het autogebruik en werken in de praktijk vaak minder goed dan bedoeld. Bovendien is langs het Victor Hugoplantsoen doorgaans voldoende ruimte om kinderen te halen of te brengen en kortstondig te parkeren.
31	De plek die onder de Dafne Schippersbrug vrijkomt door de knip zal groepen aantrekken.	In het project herinrichting Johan Wagenaarkade worden de haakse parkeervakken aangepast, waardoor we verwachten dat deze overlast zal afnemen of verdwijnen. De plek is ook niet meer via twee kanten te bereiken en verlaten is. De inpassing van de knip wordt bij de herinrichting nader uitgewerkt.
32	Realiseer de knip iets noordelijker zodat de een extra toegang tot de Halve Maan zuid ontstaat.	Een alternatief voor de knip ten noorden van het Victor Hugoplantsoen vinden wij onwenselijk. Een fysieke maatregelen is de enige manier om de knip effectief te handhaven. Wij verwachten dat eenrichtingsverkeer veelvuldig genegeerd zal worden, laat staan dat dit verkeer door de smalle woonstraatjes tussen de Dickenslaan en Johan Wagenaarkade zouden kunnen gaan rijden. Het voordeel is inderdaad dat het verkeer rond het Victor Hugoplantsoen alsnog via de zuidzijde uit kan rijden. Dit verkeer komt dan vervolgens weer door de

Catharina van Renneslaan. Omdat de huidige voorziene toename al zeer gevoelig ligt voor de omwonenden willen we deze intensiteiten niet verder laten toenemen. Bovendien komt men via de route Dickenslaan/Jakob Grimmstraat sneller op de Lessinglaan. Het is ons beleid om verkeer snel naar dit soort doorgaande wegen te leiden en onnodig verkeer via woonstraten te voorkomen.

- | | | |
|----|--|--|
| 34 | Sluipverkeer kan ook met andere maatregelen tegen gegaan worden dan het realiseren van een knip, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen op de Johan Wagenaarkade. | De knip is onderdeel van de aanpassing van de gehele verkeerssituatie. Naast voorkomen van sluipverkeer zorgt het voor vermindering van totale hoeveelheid verkeer in de wijk. Ook verwachten dat de ervaren overlast, zoals ook te hard rijden afneemt. Binnen het project "Herinrichting Johan Wagenaarkade" worden daarnaast aanvullende 30 km-maatregelen genomen. |
| 35 | Er is door de gemeente beloofd dat er geen knip zou komen. | Het klopt dat tijdens de participatie van de ontwikkeling van het Victor Hugoplantsoen is toegezegd dat er geen knip zou komen onder de Dafne Schippersbrug. De reden hiervoor was het borgen van de bereikbaarheid van de school. Op dat moment was dit bouwplan nog niet bekend en de situatie is daardoor nu anders. Met het alsnog aanbrengen van een knip blijft de bereikbaarheid geborgd, ware het dat niet meer voorlans doorgereden kan worden. De hoeveelheid ouders die kinderen met de auto brengen en halen is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beiden kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken. |
| 36 | Maak van de Johan Wagenaarkade een fietsstraat. | Wij menen dat met de voorgenomen maatregelen de verkeerssituatie voor de Johan Wagenaarkade een positieve impuls geven. Een fietsstraat realiseren wij doorgaans enkel als het ook een doorfietsroute betreft. De Johan Wagenaarkade maakt onderdeel uit van het Rondje Stadseiland en wordt een recreatieve route. |
| 37 | Reaction in English: concerns about safely, decision-making, analysis | <p>We have not responded to this letter accurately for which we apologise. The letter was not swapped aside but by not responding the assumption was made that we ignored the letter and its content. Eventually the alderman had a meeting with representatives at site and the concerns en objections that were made will be taken into balance before the decision-making. Based given reactions the plan for the circulation of traffic in the neighbourhood was altered:</p> <ul style="list-style-type: none"> - The Catharina van Renneslaan will no longer be a two-way street; - Cause of this parking spaces will be maintained; |

- Proposed altering in driving direction of other streets is cancelled;
- Only the part of the Johan Wagenaarkade between the Petristraat and Evert Cornelisstraat will be altered to a one-way street.(from Petristraat to Evert Cornelisstraat).

The consequences of this altered accessibility for several streets in the neighbourhood have been investigated and substantiated. This altered plan was made available for the public from 17 October till 5 November 2020.

Bases on further analysis we conclude the following:

- The intensities traffic volume in the Catharina van Renneslaan will increase (from approx. 250 vehicles a day to approx. 600), but stay within the boundaries set for residential areas (approx. 100 vehicles). Therefore the street will remain its peaceful character where riding bikes and even playing is still possible and safe;
- These intensities fit a street with this profile, where riding in two ways is possible. The street does not invite cars to drive faster than restricted. Between the Johan Wagenaarkade and the Noltheniusstraat the intensities are approx. 450 vehicles per day;
- Our analysis of the connection with the Joseph Haydnlaan we conclude that this is not a particular unsafe connection. There is sight onto the bike-lane and enough space between the bike-lane and roadway for vehicles. There are other situations in Utrecht where this is similar and no problems occur such as the Bloemenbuurt and Witte Vrouwen
- The speed of traffic in the residential areas will be limited. The streets are not particularly long and some have speedbumps. With cars parked on both sides of the way it, this design does not invite drivers to speed;
- By realising a cut underneath the Dafne Schippersbrug only local traffic remains and this will lead to a decrease in traffic. Based on traffic models we expect that traffic in other streets of the Halve Maan will decrease, including the Johan Wagenaarkade.
- Based on the amount of traffic we calculate that the accessibility of the neighbourhood through Petristraat and Catharina van Renneslaan is sufficient.

All the reactions that were given and the responses will be part of the 'bouwenvelop' as an appendix. The college of mayor and alderman will include this in their balance of interests as part of their decision-making.

Algemeen

Reactie belangstellenden		Antwoord
38	Graag aandacht voor parkeercapaciteit.	Het nieuwbouwplan van Mitros voldoet aan de nota “Stallen en parkeren”. Voor de exacte berekening verwijs ik u naar bijlage A van de bouwenvelop. We verwachten dat er voldoende capaciteit is voor de bewoners en hun bezoeker om te parkeren. Uit parkeeronderzoek blijkt dat er op dit moment ook al voldoende parkeergelegenheid is.
39	Netto komt er geen groen bij in het plangebied, terwijl wordt gezegd dat vergroening een belangrijk argument is. Er lijkt ook minder ruimte voor het opvangen van hemelwater.	Met uitzondering van de gebouwen wordt het gehele plangebied groen ingericht en de parkeerplaatsen worden aangelegd met waterpasserende verharding. Het is dus niet het geval dat er minder ruimte is voor infiltratie van hemelwater. Per saldo wordt ongeveer 1.500m ² verharding ingeruild voor 600m ² groen. De buitenruimtes op maaiveld worden omzoomd met hagen. In vergelijking met de bestaande situatie wordt er substantieel groen toegevoegd.
40	Heeft de gemeente een financieel belang door grond aan Mitros te verkopen?	Nee, de gemeente heeft daarbij geen financieel belang. Het gemeentelijk belang is o.a. het toevoegen van sociale huurwoningen waarnaar zoveel behoefte is.
41	Behoud het huidige voetpad langs het Amsterdam-Rijnkanaal.	Deze reactie heeft betrekking op de herinrichting van de Johan Wagenaarkade en is daarom doorgezet naar de projectleider van dit project
42	Deze kleinschalige inbreiding heeft te veel nadelen; de gemeente kan beter grootschalig bouwen in Rijnenburg	Het college heeft gekozen voor inbreiding in plaats van uitbreiding. Wij streven ernaar om elke inpassing zo zorgvuldig mogelijk te realiseren. Dat gaat echter wel gepaard met ingrepen in de bestaande situatie en waar die nodig zijn proberen wij dat zo duurzaam mogelijk te (laten) doen.
43	Houd rekening met de afstand van de nieuwbouw met de bestaande bouw. Waar komen ramen en balkons en levert dit inkijk of belemmering van zicht op?	De afstand tussen de bestaande bouw en de nieuwbouw is ongeveer 4 á 4,5 meter. Aan deze zijden van de nieuwbouw zijn geen balkons gesitueerd, maar wel raamopeningen. Op de kopse kanten van deze bouwblokken zijn wel balkons gesitueerd. Dit heeft te maken met het feit dat allen woningen een buitenruimte moeten hebben op basis van het bouwbesluit. Op dit moment zijn

de exacte geveltekeningen nog niet beschikbaar. Deze zullen bij de aanvraag omgevingsvergunning worden ingediend.

44	Neem de parkeeroverlast rond de Cervanteslaan mee in de planvorming.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren. De problematiek van parkeeroverlast in de Halve Maan is ons bekend en hebben wij meegenomen bij het opstellen van de bouwenvelop en de aangepaste verkeerscirculatie.
45	Voor het betrekken van het eind van de Wagenaarkade bij het bouwplan is nooit een goede tekst en uitleg gekomen.	Door het betrekken van de straat en parkeerplaatsen bij het plangebied ontstond de nodige ruimte om op deze plek verantwoord te kunnen verdichten. Het bouwplan is integraal ontworpen, waarbij een toename van het bouwvolume op deze locatie mogelijk is, wanneer er tegelijkertijd sprake is van vergroening. Er worden sociale huurwoningen toegevoegd, er wordt een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de parkzone en een deel van de Johan Wagenaarkade wordt vergroend. Daarnaast dragen een gewijzigde verkeerscirculatie en knip bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel en in het voorkomen van sluipverkeer door de wijk en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden.
46	Bij het bouwplan Dickensplaats wordt de verkeerssituatie ook aangepast, maar het is niet duidelijk hoe.	Bij het project Dickensplaats (eveneens een ontwikkeling van Mitros) zal de Cervanteslaan worden voorzien van een herinrichting. Deze is bedoeld om de inrichting van de weg aan te passen bij het geldende eenrichtingverkeer. De maatregel eenrichtingsverkeer is destijds ingevoerd naar aanleiding van klachten, maar enkel met bebording. Het wegprofiel zeer breed waardoor automobilisten nog steeds tegen het verkeer in rijden. Met de nieuwe inrichting wordt aan beide zijden langsparkeren mogelijk gemaakt en worden bomen toegevoegd en menen wij dit probleem op te lossen.
47	Hoe wordt het bouwverkeer geregeld? In het verleden heeft het bouwverkeer in de smalle straten van de wijk regelmatig geleid tot schade aan geparkeerde auto's die niet verhaald kan worden.	Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal de initiatiefnemer een bouwveiligheidsplan moeten indienen. Daarin wordt ook de routes van bouwverkeer voorgesteld en beoordeeld door de gemeente. Waarschijnlijk zal het bouwverkeer via de Hendrika van Tussenbroeklaan de bouwplaats bereiken om de smalle straten te vermijden.
48	Na regen blijft er water op het hoogste punt van de 'Dafne Schippersbrug staan.	Dank voor uw reactie en deze is doorgezet naar de afdeling Stadsbedrijven die verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud van de brug.

Proces

Reactie belangstellenden		Antwoord
49	Neem alle reacties mee in de besluitvorming.	Dank aan alle belanghebbenden die de moeite hebben genomen om te reageren. De reactienota is een bijlage bij de bouwvelop en maakt onderdeel uit van de belangenafweging die het college maakt bij de besluitvorming.
50	Verzoek om op hoogte gehouden te worden.	Zowel de gemeente als initiatiefnemer Mitros zal belanghebbenden op de hoogte blijven houden van de plannen en daarbij behorende processtappen. Iedereen die een reactie heeft gegeven op de bouwvelop, krijgt daarover persoonlijk bericht.
51	Er is een handtekeningenlijst met 217 handtekening tegen het bouwplan naar wethouders en de gemeenteraad gestuurd. Deze is ter zijde geschoven.	Het klopt dat er niet adequaat is gereageerd op de brief met handtekeningen, waarvoor onze excuses. Het is niet zo dat deze brief ter zijde is geschoven, maar door er niet op te reageren is de indruk gewekt dat er niets met de brief en inhoud is gedaan. Uiteindelijk heeft de wethouder een gesprek ter plaatse gehad met een afvaardiging van bewoners. De zorgen en bezwaren die daarbij zijn geuit worden meegenomen in de belangenafweging bij de besluitvorming over de bouwvelop.
52	De randvoorwaarden zoals opgenomen in het Startdocument zijn niet goed opgesteld.	Het startdocument is het resultaat van overleg tussen de gemeente en Mitros om tot gedeelde ambities en randvoorwaarden voor deze ontwikkeling te komen. Hierna kan het proces om tot een plan te komen, starten. In de bouwvelop worden onderzoeksvragen beantwoord. Het opheffen van de Johan Wagenaarkade was onderdeel van de het startdocument en de verkeerskundige gevolgen is als onderzoeksvraag opgenomen in het startdocument. Gedurende het planproces is de definitieve verkeerssituatie ontstaan.
53	Stel een alternatief bouwplan op voor dit project, waarin de Johan Wagenaarkade als ontsluitingsroute behouden blijft.	Wij zien geen aanleiding om een alternatief plan uit te werken waarbij de ontsluitingsroute in stand blijft. Het bouwplan is een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. De gebouwen hebben een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het

achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit zijn belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden om hier verdichting toe te staan. Zou hier een ontsluitingsweg voor de wijk voorlangs lopen dan gaan al deze kwaliteiten verloren en dus de integrale kwaliteit van het plan. Verdichting is dan ook niet mogelijk en is een ontwikkeling ook vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.

- | | | |
|----|--|---|
| 54 | Laat het belang van bestaande bewoners zwaarder meewegen in het besluit. | Er is een integrale afweging gemaakt waarbij gebouw, park, entrees, programma en de ontsluiting (van zowel het bouwblok als de wijk) met elkaar samenhangen. We werken hiermee aan de ambities van de stad: enerzijds voegen we duurzamere sociale woningen en groen toe (ten koste van asfalt) en geven een kwaliteitsimpuls aan dit deel van de parkzone (onderdeel van rondje stadseiland): goede openbare ruimte. Anderzijds dragen we met het aanpassen van de verkeerssituatie en knip bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit in de wijk als geheel, het voorkomen van sluipverkeer en onveilige situaties als gevolg van te hard rijden. Gedurende het proces zijn er verschillende alternatieven (varianten) gemaakt voor de verkeerssituatie, waarbij de reacties van bewoners zijn meegenomen. Uiteindelijk heeft dit tot een variant geleid, waarbij geen verkeerskundig probleem ontstaat. Het gaat bij het ruimtelijk kader voor deze ontwikkeling niet alleen om de belangen van de nieuwe bewoners (of bestaande bewoners). Met name het stedelijke belang dat er een groot tekort is aan sociale huurwoningen is van belang. De gemeente wil een goede ruimtelijke inpassing voor het bouwplan garanderen, los van wie daar gaat wonen. |
| 55 | De uitnodiging voor de informatieavond over de concept bouwenvelop is te laat verstuurd. | Het klopt dat de uitnodiging kort op de informatieavond zelf is verspreid. Daarvoor onze excuses. |
| 56 | Het proces is erg autoritair verlopen en getuigd niet van enig inzicht in wat de bewoners in de wijk willen. | Vervelend dat dit zo wordt ervaren. Op basis van het startdocument is een integraal plan gemaakt waarbij park, gebouw, entrees, programma en ontsluiting sterk met elkaar samenhangen. We hebben verschillende varianten onderzocht en ook aan de bewoners voorgelegd. Mede naar aanleiding van de reacties is de verkeerssituatie nogmaals aangepast. |

57	Er is een besluit genomen over het verkeerscirculatieplan zonder dat deze is voorgelegd aan bewoners.	Met het voorleggen van het verkeerscirculatieplan is invulling gegeven door de conceptbouwenvelop ter visie te leggen. Er is toen geen besluit genomen over de conceptbouwenvelop, deze is enkel door de betreffende wethouder vrijgegeven voor inspraak.
----	---	---

Reacties op de aangepaste verkeerscirculatie

Verkeerscirculatie

Reactie belangstellenden	Antwoord
1 De Catharina van Renneslaan wordt de enige ontsluiting de wijk uit en daarmee veel te zwaar belast.	De gevolgen van de voorgestelde ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de concept bouwvelop. De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen weliswaar toe maar blijven met 600 verkeersbewegingen per etmaal ruim onder de grens die normaal gesproken voor een woonerf geldt (1.000 motorvoertuigen per etmaal). In vergelijking met de bestaande situatie (250 per etmaal) is dat een intensivering van 350 verkeersbewegingen per etmaal gaat. Dit is alsnog binnen de normen en daarmee acceptabel. De straat blijft dus een rustig karakter hebben. Op basis van onze bevindingen verwachten wij daarom geen problemen. De genoemde intensiteiten doen zich bovendien alleen op het drukste punt in genoemde straten voor. De Galeslootstraat en de Noltheniusstraat verwerken ook een deel van het verkeer, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van deze straten lager zullen zijn dan waarmee in de bouwvelop rekening is gehouden. Op termijn verwachten wij tevens dat de verkeersintensiteiten stadsbreed met circa 10% zullen afnemen door onze inzet om andere vormen van mobiliteit te stimuleren ten opzichte van de auto. Hier is in de onderbouwing van de bouwvelop nog niet mee gerekend.
2 Doordat alle verkeer door de Catharina van Renneslaan moet, ontstaan er opstoppen, bijvoorbeeld door vuilniswagens.	Op dit moment moeten vuilniswagens ook al door de straat. Dat gaat, zij het met enige moeite. In de toekomst verwachten wij niet bijzonder veel vrachtverkeer in de wijk omdat er geen bestemmingen zijn die vrachtverkeer aantrekken. Vrachtwagens die qua omvang vergelijkbaar zijn met een vuilniswagen kunnen nog steeds de wijk in en uit. Trekkers met opleggers zullen de wijk niet of met moeite in kunnen. Dat is nu ook al zo. Als hier in de

		toekomst toch problemen door ontstaan kunnen we nog een lengtebeperking instellen voor de wijk.
3	Het aangepaste voorstel voor de verkeerscirculatie lijkt de beste oplossing voor iedereen.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.
4	Het aantal auto's dat gebruik maakt van de uitrit Catharina van Renneslaan zal minimaal met een factor vijf stijgen.	Volgens onze berekeningen worden de Petristraat en de Catharina van Renneslaan in de nieuwe situatie niet overbelast en neemt het verkeer niet met een factor 5 toe. De genoemde intensiteiten doen zich alleen op het drukste punt in genoemde straten voor. De Galeslootstraat en de Noltheniusstraat verwerken ook een deel van het verkeer, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van deze straten lager zullen zijn dan waarmee in de bouwvelop rekening is gehouden. Bovendien zijn er andere wijken in de stad die eenzelfde soort ontsluiting kennen, zonder dat daar problemen ontstaan. Een voorbeeld hiervan in de Bloemenbuurt.
5	Als achter de nieuwbouw een in- en uitvalsweg voor de wijk wordt gerealiseerd is het plan helemaal af en worden alle doelstellingen gehaald.	De route achter de nieuwe woningen is niet geschikt om als ontsluiting voor de wijk dienst te doen. Bewoners zouden deze doorsteek wel kunnen gebruiken maar wij houden er al rekening mee dat deze verbinding dichtgezet moet worden als het gebruik te veel wordt.
6	Verzoek om alternatief plan waarbij de Johan Wagenaarkade voor het bouwplan langs in stand blijft.	Wij zien geen aanleiding om een alternatief plan uit te werken waarbij de ontsluitingsroute in stand blijft. Het bouwplan is een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. De gebouwen hebben een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit zijn belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden om hier verdichting toe te staan. Zou hier een ontsluitingsweg voor de wijk voorlangs lopen dan gaan al deze kwaliteiten verloren en dus de integrale kwaliteit van het plan. Verdichting is dan ook niet mogelijk en is een ontwikkeling ook vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.

7	De kruising Jakob Grimmstraat / Lessinglaan is onoverzichtelijk en gevaarlijk.	De gevolgen van de voorgestelde ontsluiting voor de verschillende straten en kruisingen in de wijk hebben wij onderzocht en onderbouwd in de concept bouwenvelop. De aansluiting van de Jakob Grimmstraat is niet ideaal maar door meer naar rechts te gaan staan kan men meer zicht krijgen op het naderende verkeer.
8	Door het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie wordt de Lessinglaan nog drukker	Het klopt dat de Lessinglaan door dit plan drukker zal worden maar dit past wel in ons beleid om verkeer zo snel mogelijk naar de doorgaande wegen te leiden. Door deze maatregel worden tegelijkertijd andere straten rustiger.
9	Het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie zorgt voor filevorming in de Catharina van Renneslaan.	Wij verwachten geen grote problemen bij de ontsluiting van Halve Maan Zuid in de ochtendspits. Door de verkeerslichten bij de E. Meijsterlaan ontstaan er voldoende tussenpozen die men kan gebruiken om veilig op te rijden.
10	Het eerdere voorstel voor een klein circuitje bij de Evert Cornelislaan en de Galeslootlaan om vanuit die kant de wijk ook te verlaten moet terugkomen.	Dank voor uw suggestie. Precies deze suggestie was een van de opties die is voorgesteld en besproken met de klankbordgroep. Er is toen niet voor dit model gekozen omdat de meeste leden van de klankbordgroep voor een ander model waren.
11	Als er een opstopping is door een vuilniswagen, is er geen alternatieve route om de wijk uit te komen.	Het klopt echter dat het ledigen van de containers voor enige hinder kan zorgen. Dit is helaas niet te voorkomen. Wij denken desondanks dat de voordelen van een rustigere wijk opwegen tegen dit nadeel.
12	De rijrichting op de Averkamplaan zou nog omgedraaid kunnen worden. Dan wordt de verkeersdruk van het uitgaande verkeer vanaf de Johan Wagenaarkade verdeeld over de Averkamplaan en de Catharina van Renneslaan. Voor het verkeer wat in eerste instantie fout rijdt om bij de Johan Wagenaar te komen zou dan wel weer helemaal rond moeten rijden via de Joseph Haydenlaan.	Dank voor uw suggestie. Wij hebben diverse varianten onderzocht en afgewogen. Het door u ook genoemde bezwaar was de reden waarom wij hier niet voor gekozen hebben. Het is wel prettig als men binnen de wijk een rondje kan rijden op zoek naar een parkeerplaats. Zo hebben wij ook overwogen om het stukje Noltheniusstraat tussen de Averkamplaan en de Catharina van Renneslaan om te draaien om het rondrijden mogelijk te maken. Hier hebben we echter vanaf gezien omdat we dan meer verkeersbewegingen door de Averkamplaan en het gedeelte van de Catharina van Renneslaan tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat verwachten.
13	Het is onduidelijk hoe het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade zou moeten werken.	De Johan Wagenaarkade is breed genoeg om in twee richtingen te kunnen rijden. Het zal vooral voor verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats langs de Johan Wagenaarkade interessant zijn om bijvoorbeeld vanuit de

		Averkamplaan linksaf te slaan. De Johan Wagenaarkade loopt in de nieuwe situatie inderdaad praktisch dood ter hoogte van de Evert Cornelislaan maar met deze routing voorkomen we dat mensen rond moeten rijden via de Joseph Haydnlaan om weer bij de Johan Wagenaarkade te kunnen komen.
14	Kan de rijrichting in de Averkamplaan nog omgedraaid worden zodat ook een alternatief bestaat voor een groot deel van de Catharina van Reneslaan?	Het omdraaien van de rijrichting in de Averkamplaan heeft tot gevolg dat men niet meer door de wijk kan rijden op zoek naar een parkeerplaats. Als men bijvoorbeeld in de Noltheniusstraat geen plek kan vinden zal men via de Joseph Haydnlaan rond moeten rijden om de wijk weer in te komen. Dit lijkt ons niet wenselijk.
15	Wat is de toevoeging van het tweerichtingsverkeer op de Johan Wagenaarkade? Indien het tweerichtingsverkeer blijft gehandhaafd, wordt er dan een rotonde aangelegd op de kruising Evert Cornelislaan/Johan Wagenaarkade?	De Johan Wagenaarkade is breed genoeg om in twee richtingen te kunnen rijden. Hierdoor blijven de parkeerplaatsen aan de parkzijde (langs de Johan Wagenaarkade) ook goed bereikbaar voor de bewoners uit de buurt. Het zal vooral voor verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats langs de Johan Wagenaarkade interessant zijn om bijvoorbeeld vanuit de Averkamplaan linksaf te slaan. De Johan Wagenaarkade loopt in de nieuwe situatie inderdaad praktisch dood ter hoogte van de Evert Cornelislaan maar met deze routing voorkomen we dat mensen rond moeten rijden via de Joseph Haydnlaan om weer bij de Johan Wagenaarkade te kunnen komen. Voor het kerend verkeer is geen aparte voorziening voorzien. Op de kruising met de Evert Cornelislaan zal voor het meeste verkeer voldoende ruimte zijn om te keren. Bovendien verwachten we nog wel dat het meeste verkeer in noordelijke richting zal rijden.
16	Suggestie om de Petristraat dood te laten lopen, met een draaicirkel op de T-splitsing aan de Johan Wagenaarkade.	Hartelijk bedankt voor uw suggesties. Het laten doodlopen van de Petristraat is voor de Petristraat wellicht een goede oplossing maar zorgt ervoor dat de Galeslootstraat de voornaamste toegang tot de wijk is, terwijl deze straat ook smal is. Bovendien zorgen de Galeslootstraat en de Petristraat nu juist voor de verdeling van de verkeersstromen die u nastreeft. Wij verwachten dat bewoners van de Noltheniusstraat, Urlusstraat en Averkampstraat vooral de Galeslootstraat zullen kiezen en de bewoners van de Johan Wagenaarkade en Catharina van Renneslaan de Petristraat zullen nemen. Bovendien blijven de intensiteiten zelfs in het meest negatieve scenario (alle verkeer door de Petristraat) ruim onder de grens die men vanwege de leefbaarheid en veiligheid stelt aan een woonerf. Deze grens ligt op 1.000 voertuigen per etmaal. Per saldo verwachten we door de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug een

afname van de hoeveelheid verkeer in de wijk. Daarbij houden we er rekening mee dat de Petristraat nu al de voornaamste route is om de Johan Wagenaarkade te bereiken vanaf de Joseph Haydnlaan.

17	De files op de Lessinglaan zullen door dit plan alleen maar erger worden.	De filevorming op de Lessinglaan zelf is nu inderdaad vervelend maar de vertraging in absolute tijd is beperkt tot enkele minuten. Daarbij speelt mee dat het in ons beleid is verkeer zo snel mogelijk naar dergelijke gebiedsontsluitingswegen te leiden. Verder verwachten wij dat deze overlast met de realisatie van de 'Westelijke Stadsboulevard' zal oplossen. De kruising Lessinglaan/Everard Meijsterlaan/Joseph Haydnlaan wordt een stuk eenvoudiger gemaakt waardoor de doorstroming veel beter wordt. Meer informatie over dit project kunt u hier vinden: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard/ .
18	Zorgen over bereikbaarheid van de wijk voor nood- en hulpdiensten.	De nood- en hulpdiensten hebben de nieuwe verkeerscirculatie goedgekeurd. De knip in de Johan Wagenaarkade zal bestaan uit een paal die de hulpdiensten in geval van nood kunnen verwijderen. Bovendien mogen voertuigen van de hulpdiensten waar nodig ook tegen het verkeer in rijden.
19	Fijn dat de huidige rijrichting in de Evert Cornelislaan gehandhaafd zal blijven.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.
20	Er wordt in de Catharina van Renneslaan aan beide zijden half op de stoep geparkeerd en dat is tegen de wet. Auto's zouden op de weg moeten staan, maar dan is er geen ruimte meer om door deze straat te rijden.	Op foutparkeren wordt gehandhaafd zodra dit problemen oplevert voor de doorstroming. Doorgaans wordt er, zeker in oudere wijken, rekening gehouden met de parkeerdruk en wordt er niet altijd (direct) gehandhaafd op het parkeren met twee wielen op het trottoir. Als bewoners volledig op het asfalt gaan staan kan er dus maar aan één kant van de weg worden geparkeerd en zal er worden gehandhaafd. Desnoods zullen wij daarvoor een parkeerverbod instellen als deze verduidelijking nodig blijkt. We verwachten dat dit probleem niet zal ontstaan omdat dit al jaren op deze manier gebeurt en niet tot klachten heeft geleid.
21	Ook de bewoners van de nieuw te bouwen woningen moeten de wijk via de smalle Catharina van Renneslaan de wijk te laten verlaten.	De nieuwe woningen worden niet ontsloten via de Petristraat en Catharina van Renneslaan. Het overgrote deel van deze bewoners zal kunnen parkeren op het achterterrein of langs de Hendrika van Tussenbroeklaan. De ontsluiting hiervoor

		loopt via de Hendrika van Tussenbroeklaan en het Hendriks van Tussenbroekplantsoen.
22	Autoluw wordt geïnterpreteerd als autovrij en het beschikbaar blijven van de weg als uitrit van de wijk is noodzakelijk. De weg kan ingericht worden als 'shared space' waar de auto te gast is.	Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is niet inpasbaar. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus de financiële haalbaarheid.
23	Is het voorgestelde verkeersplan ontstaan is uit een compromis met bewoners die uitkijken op de bebouwing?	Nee, het bouwplan, incl.de aangepaste verkeerscirculatie is maatwerk voor deze locatie. Diverse belanghebbenden zijn betrokken bij het proces om tot de bouwvelop te komen. Uiteindelijk is door het college een belangenafweging gemaakt.
24	Het is onduidelijk of het verkeersmodel nu wel of niet is toegepast en wat de uitkomst hiervan is.	De nieuwe analyses zijn op basis van het verkeersmodel en de uitkomst daarvan is opgeschreven in hoofdstuk 4.4. van de bouwvelop.
25	Realiseer een tweede ontsluiting in de Halve Maan zuid om de druk op Catharina van Renneslaan meer te verdelen.	Deze mogelijkheid hebben wij onderzocht. Echter zou dit weer nieuwe bezwaren opleveren omdat dan alsnog aanpassingen van rijrichtingen nodig zijn. In het aangepaste plan voor de verkeerscirculatie blijft zoveel als mogelijk bij de bestaande situatie. Dat komt tegemoet aan bezwaren van bewoners die zijn gegeven in reactie op het eerste plan voor de aanpassing van de verkeerscirculatie.

Verkeersveiligheid

Reactie belangstellenden		Antwoord
26	De aansluiting op de Joseph Haydnlaan is gevaarlijk en zal zwaarder worden belast.	Uit onze analyse blijkt er ook geen sprake te zijn van een bijzonder onveilig punt ter hoogte van de aansluiting op de Joseph Haydnlaan. Het is wel een punt waar oplettendheid nodig is. Uit de ongevallencijfers blijkt niet dat hier bijzonder veel (ernstige) ongevallen gebeuren. In de spits kan het drukker zijn maar door de verkeerslichten ter hoogte van de Everard Meijsterlaan zullen er voldoende momenten zijn waarop men veilig kan invoegen.
27	Verzoek om het aantal verkeersdrempels in de wijk en vooral in de Petristraat en de Catharina van Renneslaan drastisch te verhogen. En ook veelvuldig verkeersborden in de wijk (10 of 20 km/uur en 'u betreedt een woonwijk/woonerf').	Voor wat betreft de snelheid worden diverse maatregelen genomen op de Johan Wagenaarkade. Van de Petristraat is niet bekend dat hier te hard gereden zou worden. Dit kunnen wel nader onderzoeken met onze meetapparatuur. Dit zeggen wij u toe. Afhankelijk van de resultaten zullen maatregelen overwogen worden. Dit valt echter buiten de scope van het woningbouwproject. We kunnen niet van een ontwikkelaar verwachten dat hij alle bestaande problemen in een wijk oplost. De wijk blijft tot slot een 30 km-zone. Aan een woonerf worden hele andere eisen gesteld qua inrichting. Dergelijke ingrepen zijn ingrijpend en hier niet aan de orde. Bij een eventuele grootschalige riool- of wegconstructie zijn dit soort ingrepen te overwegen. In het kader van dit woningbouwproject is dit niet reëel.
28	Zorgen over bredere verkeer zoals verhuiswagen, vuilniswagens door de smalle straatjes.	Het bredere verkeer komt slechts sporadisch in de wijk. De ruimte op de weg in inderdaad beperkt maar heeft in het verleden niet tot onoverkomelijke problemen geleidt. Bovendien zal er met het aanbrengen van de knip alleen nog bestemmingsverkeer in de wijk zijn.
29	Op dit moment is er al een onveilige situatie in de Catharina van Renneslaan door fietsers die tegen de rijrichting in van rechts komen op de Joseph Haydenlaan.	Bij het maken van onze plannen kunnen we niet altijd rekening houden met weggebruikers die zich niet aan de regels houden. De verkeersregel is duidelijk; bestuurders moeten zoveel mogelijk aan de rechterkant van de weg rijden. Dat geldt dus ook voor fietsers.

Knip

Reactie belangstellenden	Antwoord
30 Vrees dat automobilisten door de knip gaan keren en vervolgens ontsluiten niet alleen via het Victor Hugoplantsoen, maar ook de Jacob Grimmstraat én erger nog via de autoluwe straatjes haaks op het kanaal die alleen voor bestemmingsverkeer bestemd zijn.	Hartelijk dank voor uw reactie. De situatie met betrekking tot de smallere woonstraatjes zullen we moeten monitoren. Dat zeggen wij u toe. Verder verwachten wij dat verkeer zich niet zozeer vast zal rijden en ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen pas zal draaien. Vooral wijkbewoners zijn straks nog de gebruikers van de weg en zij zullen snel bekend zijn met de nieuwe situatie. Zij zullen daarom andere routekeuzes maken om op de Lessinglaan te komen. De meest voorname routes lopen via het Herderplein en de Jakob Grimmstraat. Deze straten zijn voldoende geschikt om dit verkeer te verwerken. De intensiteiten zijn daarnaast voldoende laag om zonder problemen op de Lessinglaan in- of uit te voegen.
31 Door de knip moeten auto's die kinderen naar school brengen keren en dat zal voor onveiligheid zorgen.	De hoeveelheid ouders dat de kinderen met de auto brengt is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beide kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken. Overigens willen wij geen voorzieningen treffen om het brengen van kinderen met de auto te stimuleren.
32 Realiseer de knip iets noordelijke voorbij het Victor Hugoplantsoen en maak de Dickenslaan gedeeltelijk éénrichtingsverkeer.	Een alternatief voor de knip ten noorden van het Victor Hugoplantsoen vinden wij onwenselijk. Een fysieke maatregel is de enige manier om de knip effectief te handhaven. Wij verwachten dat eenrichtingsverkeer veelvuldig genegeerd zal worden, laat staan dat dit verkeer door de smalle woonstraatjes tussen de Dickenslaan en Johan Wagenaarkade zouden kunnen gaan rijden. Het voordeel is inderdaad dat het verkeer rond het Victor Hugoplantsoen alsnog via de zuidzijde uit kan rijden. Dit verkeer komt dan vervolgens weer door de Catharina van Renneslaan. Dan is niet meer te garanderen dat deze straat onder de 1.000 motorvoertuigen per dag blijft en die toename vinden wij niet meer acceptabel. Bovendien komt men via de route Dickenslaan/Jakob Grimmstraat sneller op de Lessinglaan. Het is ons beleid om verkeer snel naar dit soort doorgaande wegen te leiden en onnodig verkeer via woonstraten te voorkomen.
33 Er is door de gemeente beloofd dat er geen knip zou komen.	Het klopt dat tijdens de participatie van de ontwikkeling van het Victor Hugoplantsoen is toegezegd dat er geen knip zou komen onder de Dafne Schippersbrug. De reden hiervoor was het borgen van de bereikbaarheid van

de school en de wijk. Op dat moment was dit bouwplan nog niet bekend en de situatie is daardoor nu anders. Met het alsnog aanbrengen van een knip blijft de bereikbaarheid van de school geborgd, ware het dat niet meer voorlangs doorgereden kan worden. De hoeveelheid ouders die kinderen met de auto brengen en halen is beperkt (25-35) en ze kunnen de school vanaf beiden kanten bereiken. De huidige inrichting kan dit verwerken. Ook de bereikbaarheid van de wijk blijft voldoende gewaarborgd. Een tweede mogelijkheid om de Halve Maan nood in te komen en uit te rijden gaat inderdaad verloren, maar de knip sluit aan bij ons beleid om verkeer zo snel mogelijk richting grote ontsluitingswegen te leiden. Daarmee worden woonstraten ontlast.

- | | | |
|----|--|--|
| 34 | Er zijn ook andere mogelijkheden om verkeer te weren op de Johan Wagenaarkade, bijvoorbeeld hogere drempels. | Het remmen van de snelheid van het verkeer alleen is niet voldoende. Het verkeer uit het noordelijke deel van de wijk zal dan waarschijnlijk de route Johan Wagenaarkade/Catherina van Renneslaan gaan kiezen. Gezien de gevoeligheid van de toename van het verkeer in deze straat willen we deze straat zoveel mogelijk ontzien. Het is ook ons beleid om verkeer sneller naar de doorgaande gebiedsontsluitingswegen (zoals de Lessinglaan) te leiden. Daar komt bij dat we met de fysieke knip ook de sluiproute via de Johan Wagenaarkade onmogelijk maken. Dit is ook overlast waar we al jaren klachten over krijgen. Deze overlast pakken we hiermee dus ook gelijk aan. |
| 35 | Eens met de voorgenomen knip onder de Dafne Schippersbrug. | Dank voor uw reactie; de knip maakt ook in de aangepaste verkeerscirculatie onderdeel uit van het plan. |
| 36 | Door de knip zullen auto's door hele smalle woonstraatjes gaan rijden. | Hartelijk dank voor uw reactie. De situatie met betrekking tot de smallere woonstraatjes zullen we moeten monitoren. Dat zeggen wij u toe. Verder verwachten wij dat verkeer zich niet zozeer vast zal rijden en ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen pas zal draaien. Vooral wijkbewoners zijn straks nog de gebruikers van de weg en zij zullen snel bekend zijn met de nieuwe situatie. Zij zullen daarom andere routekeuzes maken om op de Lessinglaan te komen. De meest voorname routes lopen via het Herderplein en de Jakob Grimmstraat. Deze straten zijn voldoende geschikt om dit verkeer te verwerken. De intensiteiten zijn daarnaast voldoende laag om zonder problemen op de Lessinglaan in- of uit te voegen. |

Algemeen

Reactie belangstellenden		Antwoord
37	Het opbreken van een stuk Johan Wagenaarkade is bedacht om de nieuwe woningen aantrekkelijker te maken voor de nieuwe bewoners.	Het opbreken van het stuk Johan Wagenaarkade is nodig om op deze plek verantwoord te kunnen verdichten, niet om de woningen aantrekkelijker te maken.
38	Het plan zal de mogelijkheid tot parkeren verder bemoeilijken.	De parkeerbalans is opgemaakt volgens onze huidige parkeernormen op basis van ons parkeerbeleid. De parkeernorm per woning is relatief laag omdat we rekening houden met het gemiddelde autobezit in wijken zoals deze en vanwege de doelgroep van de woningen (sociale huur). Van deze doelgroep is bekend dat het autobezit relatief laag is. Ook is rekening gehouden met de parkeerdruk die de huidige woningen op het gebied hebben. Een deel van de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen kan daardoor in de bestaande openbare ruimte worden opgevangen.
39	Waar gaan de huishoudens van het nieuwe complex met een auto parkeren?	Dit is onderbouwd in de bouwenvelop. Deels op het binnenterrein achter de woningen, deels op nieuwe parkeerplaatsen langs de Hendriks van Tussenbroeklaan en deels binnen omliggende straten, waar een deel van de huidige bewoners ook al parkeert. Bij de berekening van de parkeerbalans is rekening gehouden met het relatief lagere autobezit (-25%) onder huurders van sociale huurwoningen.
41	Fijn dat de huidige rijrichting in de Evert Cornelislaan gehandhaafd zal blijven.	Dank voor de moeite die u heeft genomen om te reageren.

Proces

Reactie belangstellenden	Antwoord
42 Er is niets gedaan met de vragen en bezwaren die tijdens de bijeenkomst met bewoners naar voren zijn gebracht.	Naar aanleiding van de laatste bijeenkomst met de bewoners is het plan nog eens kritisch onder de loep genomen. Dit heeft geleidt tot meerdere aanpassingen die nu in de bouwenvelop zijn opgenomen. Een belangrijk bezwaarpunt was de onderbouwing van onze overtuiging dat de Petristraat en Catharina van Renneslaan in staat waren om de wijk te ontsluiten. Dat hebben we nu aangetoond.