

Herinrichting Vasco da Gamalaan e.o.

Mei 2025



Reactienota
Concept VO

Colofon

Uitgave

vascodagama@utrecht.nl

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/vascodagama

Informatie

Ontwikkelorganisatie Ruimte (OOR)
Projectmanagement Ruimte (PMR)

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Context	3
1.2 Participatieproces	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Aanpassingen VO en input voor DO	5
2.1 Aanpassingen VO - Ontwerptoelichting en plankaart	5
2.2 Wordt onderzocht of aangepast in het DO of later in het proces	5
2.3 Acties voor wijkbureau Zuidwest	6
2.4 Conclusies keukentafelgesprekken	6
3. Reacties op het concept VO en antwoorden	7

1. Inleiding

1.1 Context

Het project Vasco da Gamalaan en omgeving (e.o.), gaat in hoofdzaak over de herinrichting van de openbare ruimte van Vasco da Gamalaan en een aantal omliggende en aansluitende straten. In grote delen van Kanaleneiland moet riool en wegverharding worden vervangen. Als onderdeel van het rioleringsprogramma zijn middelen gereserveerd om regenwater af te koppelen, apart af te voeren en om zoveel mogelijk verharding om te zetten in groen dat geschikt is voor infiltratie (sponswerking). Ook is de openbare ruimte van dit deel van Kanaleneiland gedateerd en toe aan een opfrisbeurt. De herinrichting wordt aangegrepen om verschillende ambities en doelen te realiseren. De herinrichting van Vasco da Gamalaan e.o. maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. De visie is in 2022 opgesteld in samenwerking met bewoners, ondernemers, woningcorporaties, instellingen en andere partijen uit de wijk. Er leven in de buurt zorgen over sociale en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan hard rijden, dubbel parkeren, straatintimidatie en zwerfafval. Onder andere met de Omgevingsvisie zijn er doelen vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. Ook zijn er een aantal raakvlakprojecten die richting geven aan het ontwerp. Op basis van de doelen uit de Omgevingsvisie en andere beleidsdocumenten van de gemeente is het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) opgesteld. Dit plan is in juni 2024 vastgesteld door college van Burgemeester en Wethouders. Vervolgens is het projectteam gestart met het Voorlopig Ontwerp (VO). Voorliggend document is de reactienota waarin wij antwoord geven op de reacties van bewoners en belanghebbenden op het concept VO.

1.2 Participatieproces

De buurt van project Vasco da Gamalaan e.o. is betrokken bij de ontwikkeling van het plan. Wij hebben tijdens het IPvE/FO drie bijeenkomsten georganiseerd waarbij wij hebben geïnformeerd en mensen hun ideeën en wensen hebben kunnen inbrengen op het IPvE/FO. Naast de bijeenkomsten hebben bewoners via het participatieplatform DenkMee de plannen kunnen inzien en reageren. Medio februari/maart 2024 is het concept IPvE/FO vrijgegeven voor reacties. Er zijn 20 reacties op het IPvE/FO ingediend die wij in de separate reactienota IPvE/FO hebben beantwoord. Hierna hebben wij het IPvE/FO verder opgewerkt naar een concept VO. Hierbij hebben wij de relevante reacties voor het VO uit de reactieperiode van het IPvE/FO verwerkt.

Tijdens de reactieperiode van het concept VO is het 4 weken mogelijk geweest om op het concept VO te reageren (24 februari t/m 23 maart 2025). Er zijn tijdens deze periode 2 inloopbijeenkomsten georganiseerd op 10 en 13 maart 2025. Het plan was in te zien via de DenkMee pagina en tijdens deze bijeenkomsten. Om de buurt uit te nodigen voor de inloophmomenten en te wijzen op de reactieperiode hebben wij een wijkbericht gestuurd (circa 2.700 adressen). Belanghebbenden konden per mail of post reageren op het plan. Dit kon ook tijdens de bijeenkomsten door een reactieformulier in te vullen. In totaal zijn 34 reacties ontvangen. Er zijn 19 reacties per mail binnengekomen en 15 via een reactieformulier. Er zijn geen reacties per post binnengekomen. Alle reacties zijn genummerd en voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota. Aanvullend zijn keukentafelgesprekken gehouden met diverse stakeholders, namelijk de 3 schoolbesturen, diverse winkeliers/ondernemers van het winkelcentrum, de eigenaar van het winkelcentrum (Varensa) en de fietsersbond en woningcorporatie Bo-Ex. De suggesties en verbeteringen van het plan die hieruit zijn voortgekomen zijn in hoofdstuk 2 opgenomen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting opgenomen van de punten waarop het VO wordt aangepast. Ook zijn hier de punten opgenomen die mee zullen worden genomen in de volgende fase (DO of later) van het ontwerp. In hoofdstuk 3 van deze reactienota zijn alle reacties van de indieners voorzien van een nummer. In de 1e kolom staan deze nummers. In de 2e kolom staat de herkomst van de vraag: Mail of reactieformulier (hierna: Rf). In de 3e kolom staat de ingediende reactie.

Deze hebben wij in het geval van privé personen geanonimiseerd. Ook hebben wij persoonlijke informatie uit de reacties verwijderd. Dit is weergegeven met de notatie [...]. Ook hebben wij sommige reacties opgedeeld om deze in de tabel te voorzien van nummer, hierdoor is gemakkelijker de reactie van de indiener over een bepaald onderwerp en antwoord van de gemeente terug te vinden. In de 4e kolom staat de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties.

2. Aanpassingen VO en input voor DO

In dit hoofdstuk hebben wij in paragraaf 2.1 opgenomen welke aanpassingen wij doen aan het VO, in paragraaf 2.2 hebben wij die onderdelen opgenomen die wij onderzoeken of aanpassen in het DO (Definitief Ontwerp) of in een latere fase. Naast aanpassingen die worden gedaan in het plan (paragraaf 2.1 en 2.2) zijn er ook zaken die buiten de scope van het project vallen. In paragraaf 2.3 zijn de acties opgenomen die worden opgepakt door het wijkbureau Zuidwest. In de tabel in paragraaf 2.4 zijn de belangrijkste aanpassingen en conclusies opgenomen die zijn voortgekomen uit de overleggen met ondernemers, schoolbesturen en de eigenaar van het winkelcentrum Varensa.

2.1 Aanpassingen VO - Ontwerptoelichting en plankaart

#	Onderzoek of aanpassing	Naar aanleiding van reactienr.
1	Herijken van het aantal afvalbakken in het projectgebied, specifieke aandacht rond het winkelcentrum en schoolroute.	2, 32
2	Extra parkeertelling uitvoeren, om het aantal auto's per straat na introductie van betaald parkeren te kunnen bepalen en in de DO fase het aantal parkeerplekken eventueel te kunnen herzien.	3, 8, 9, 10,14,15,16,17,18, 22, 24, 29, 32
3	Bochtstralen/draaicirkels checken en eventueel aanpassen bij de garageboxen in de Hannolaan.	14
4	Inritsituaties naar opritten woningen in de Rooseveltlaan verduidelijken (verlengen) tot aan de straat zodat er geen verwarring kan ontstaan (dat dit een parkeervak is).	24
5	Drempels toevoegen in Bontekoelaan.	34
6	Onderzoek naar noodzaak hoge trottoirbanden in combinatie met plantsoenhekken op fietsroutes.	34

2.2 Wordt onderzocht of aangepast in het DO of later in het proces

#	Onderzoek of aanpassing	Naar aanleiding van reactienr.
1	Aan de hand van resultaat parkeertelling na invoer betaald parkeren (zie punt 1 aanpassingen VO) het aantal parkeerplekken in ontwerp eventueel herzien en daarmee definitief maken.	3, 8, 9, 10,14,15,16,17,18, 22, 24, 29, 32
2	In gesprek met Bo-Ex over vergroening rondom flats.	9
3	Onderzoek nadrukkelijker aanduiden oversteekmogelijkheden rond winkelcentrum en op de kruising van de Livingstonelaan met de Vasco da Gamalaan.	12, 23, 32
4	Bereikbaarheid tijdens uitvoering van garages Hannolaan uitwerken in BLVC Plan.	14, 28
6	In het BLVC plan wordt onderzocht welke alternatieve parkeervoorzieningen nodig zijn.	14
7	Navraag wijkverkeersadviseur en wijkbureau over touringcar organisaties over gebruik Rooseveltlaan.	14
8	In het bestek worden kaders opgenomen voor de bescherming van bomen.	14
9	Onderzoek of anti parkeermaatregelen bij groenvakken waar dit nog niet voorzien is, onder andere in de Hannolaan en Bontekoelaan, mogelijk zijn (ook budget technisch).	16, 21
10	Controle breedte en lengte inritten in het ontwerp.	33

11	Onderzoek naar verkleining kantstroken naar 40cm.	34
12	Optimalisatie type fietsparkeren rond winkelcentrum.	34
13	Onderzoek naar mogelijkheid tot verbreding (beperkt) van de Bontekoelaan mogelijk is ten gunste van de fiets.	34
14	Nader onderzoek (n.a.v. punt 6 lijst paragraaf 2.1) hoogte trottoirbanden in relatie tot plantsoenhedden.	34

2.3 Acties voor wijkbureau Zuidwest

#	Onderzoek of aanpassing	Naar aanleiding van reactienr.
1	In gesprek met ondernemers om stimuleren om laden en lossen niet voor winkelcentrum maar achter winkelcentrum te laten plaatsvinden.	6
2	Onderzoeken oplossing (tijdelijke) verkeersremmende en anti-parkeermaatregelen Pizarrolaan.	11, 13, 20
3	Nagaan mogelijkheden verbeteren verkeerssituatie rondom het winkelcentrum.	21
4	Onderzoeken Flex-flitspalen in Kanaleneiland (stads brede uitvraag).	32

2.4 Conclusies keukentafelgesprekken

#	Onderzoek of aanpassing	Stakeholder(s)
1	Aanpassing en inpassing toegang Globe College aan de Bontekoelaan.	Scholen
2	Nader uitwerken routing bedrijfsafval en laden en lossen tijdens de uitvoering in het BLVC-kader.	Scholen + ondernemers
3	Nader uitwerken routing fietsers scholieren tijdens de uitvoering in het BLVC-kader.	Scholen
4	Spreeken over eventuele vernieuwing luifel i.r.t. tot uitvoering herinrichting openbare ruimte.	Eigenaar winkelcentrum
5	Controle of binnen nabij het winkelcentrum in het ontwerp ruimte is voor mogelijke toekomstige extra winkelwagenplek bij de Marco Pololaan.	Ondernemers

3. Reacties op het concept VO en antwoorden

NR.	Bron	Reactie indiener	Antwoord
1	Mail	[....] Een prima buurt om in te wonen. Er is veel veranderd in die tijd. De komst van de woonboulevard dan later Ikea. Dit is een druk gebied maar is nodig om voor alle winkeliers bereikbaar te zijn. Als jullie plannen zijn om de wegen smaller te maken dan veroorzaakt dat een verkeer chaos. Er zijn dagen dat het stiller is dan anderen. Niemand hier klacht erover hoe het nu is alles loopt prima door. Tis leuk voor planners om dingen te bedenken maar ze wonen hier niet en zien niet hoe het is. wel mooi idee meer groen en zo maar hou rekening met de winkeliers want als het moeilijk wordt om erna toe te gaan dan de kans is groot dat ze weg gaan. Dit deel van Kanaleneiland is ook een belangrijk gebied en ook met veel groen en water wat meer kan erbij komen. Tis leuk bedacht maar in werkelijkheid ander verhaal.	We houden met het ontwerp rekening met de bereikbaarheid van winkeliers en verkeersdoorstroming. Daarnaast willen wij ook graag de snelheid remmen voor het autoverkeer. Om wegen verkeersveiliger te maken we de wegen in het projectgebied smaller. Door het smaller maken van de wegen zal de snelheid van het autoverkeer omlaaggaan en zal de verkeersveiligheid verhogen. Dit is stadsbreed beleid en hiermee maken we ook alleen verharding waar echt nodig. De doorstroming van verkeer is erg belangrijk, dus die willen we ook behouden. Bij de toepassing van de breedtes van de wegen is ook rekening gehouden met het aantal en het type voertuigen (bus, vrachtwagens) dat gebruik maakt van de wegen. In het plan hebben we er ook voor gezorgd dat het parkeren rond het winkelcentrum anders verdeeld wordt, het aantal parkeerplaatsen rond het winkelcentrum blijft gelijk. Dit hebben we gedaan zodat de verkeerssituatie voor de winkels op de Vasco da Gamalaan duidelijker wordt. Voor de bevoorrading en de nood- en hulpdiensten is er voldoende ruimte aan de achterzijde van het winkelcentrum.
2	Mail	Naar aanleiding van het wijkbericht van vandaag wil ik graag even reageren op vier aspecten van het concept voorlopig ontwerp. 1. Ten eerste, erg fijn dat er meer groen in de planning staat! 2. Verder zou het fijn zijn als direct maatregelen tegen zwerfafval mee worden genomen in het ontwerp. Denk aan meer en grotere afvalbakken in frisse kleuren die regelmatig geleegd worden. Dan nog twee puntjes van zorg. 3. Als ik het goed begrijp is het de bedoeling dat de rotonde op de kruising Marco Polo / Vasca da Gama wordt vervangen door een gelijkwaardige kruising. Op de kruising Livingstonelaan / Vasco da Gama is momenteel echter al te zien dat kennis van danwel gehooringeving aan de voorrangsregels geen vanzelfsprekendheid is. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid lijkt het me daarom niet handig om de rotonde te vervangen door een gelijkwaardige kruising.	1. Dank u wel voor uw positieve reactie ten aanzien van meer groen in de wijk. 2. Om het ontwerp te maken hebben we afgestemd met de afvaldienst van de stad. Voor het Voorlopig Ontwerp hebben we een capaciteitsanalyse uitgevoerd voor ondergrondse containers. In het ontwerp komen prullenbakken, o.a. op de schoolroute,(tussen de Vasco da Gamalaan en de Bontekoelaan), rondom het winkelcentrum en bij bushokjes. In de volgende fase zullen we beoordelen of dit er voldoende zijn (met name in relatie tot het huidige aantal prullenbakken) en indien nodig extra prullenbakken toevoegen. Wij kunnen met het herinrichten van de straten echter niet voorkomen dat mensen geen gebruik maken van de afvalbakken. Wij geven uw punt van zwerfafval nogmaals door aan het wijkbureau.

		Sterker nog, ik zou pleiten voor de vervanging van de kruising Livingstonelaan / Vasco da Gama door een rotonde. 4. Ten slotte maak ik me zorgen over de voorgestelde vervanging van asfalt door klinkers, met name op de kruisingen. De combinatie van spoorvorming en gladheid in de winter is een recept voor onderuitgaande tweewielers. De beoogde extra herkenbaarheid kan even goed worden bereikt met een andere kleur asfalt of, zoals ik hier boven al suggereerde, een rotonde. Bijkomend voordeel van een rotonde is dat die gelijk ook de snelheid eruit haalt, ik vrees namelijk dat enkel een bordje 30 weinig indruk gaat maken.	3. We begrijpen uw zorg. In het plan wordt de rotonde bij de Marco Pololaan inderdaad vervangen door een gelijkwaardig kruispunt. Dit doen we samen met andere verkeersremmende maatregelen, wat de verkeersveiligheid tegemoet komt. In de nieuwe situatie wordt de Vasco da Gamalaan een fietsstraat en wordt de weg smaller waardoor het beter aansluit op de situatie van 30 km per uur met kruispunten met klinkers. Op dit moment is de straat nog ingericht als een 50 km per uur straat (brede straat met zwart asfalt). Al met al wordt in de nieuwe situatie door de versmalling van de straten en de verandering van asfalt naar klinkers de voorrangssituatie op het kruispunt duidelijker en daarmee voor alle weggebruikers herkenbaar en daarmee verkeersveiliger. 4. Klinkers kunnen soms gladder zijn dan asfalt. Op vele andere wegen en kruispunten in de stad passen wij klinkerverharding toe, ook op wegen en fietspaden waar veel fietsers overheen gaan. De wegen in het plangebied van dit project zijn onderdeel van strooiroutes bij winterse weersomstandigheden. Hierdoor zal de gladheid ook beperkt zijn. In het ontwerp is gekozen voor klinkers, omdat deze het meeste snelheid remmend zijn voor autoverkeer. Wij begrijpen uw argumenten voor een rotonde, maar zoals bij bovenstaande reactie aangegeven kiezen wij hier bewust voor een gelijkwaardig kruispunt. Er zal meer gebeuren dan een snelheidsbord 30 km/u plaatsen. Aan alle zijdes van de kruispunten zullen namelijk snelheidsremmers in de vorm van drempels aanwezig zijn, voordat men het kruispunt bereikt.
3	Mail	Hoe zit het met het aantal parkeerplekken? Kan iedereen straks zijn auto nog bij zijn huis kwijt? Een paar parkeerplekken langs de kant van de weg voor alle bewoners van een flat van vier verdiepingen lijkt me erg weinig!	Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd eind 2022. We willen aansluiten op de behoefte van de wijk, maar het beleid is ook om de wijk te vergroenen en de auto minder dominant te maken. Daarom kijken we naar de parkeerdruk, zodat we een goed idee hebben van het aantal plekken die er nodig zijn zodat we er niet onnodig veel of juist te weinig maken. Mede naar aanleiding van vele vragen over het parkeren wordt op dit moment (maart/april 2025) een nieuwe parkeertelling uitgevoerd. In het afgelopen jaar is in de omgeving van het projectgebied betaald parkeren ingevoerd (woonboulevard en Transwijk-Zuid). Het is waarschijnlijk dat hierdoor de parkeerdruk in het plangebied tussen de

			telling in 2022 en de situatie maart 2025 hoger is geworden. Sommige mensen die voorheen hun auto in deze gebieden parkeerden staan nu in Kanaleneiland-Zuid. Onze verwachting is dat de invoer van betaald parkeren ook effect heeft op het aantal auto's in de wijk. Daarom zullen we na de invoer van betaald parkeren nogmaals een parkeerdrukmeting uitvoeren. Op basis van die laatste meting zullen we het aantal parkeerplekken bepalen dat in het plan gerealiseerd wordt. Hierbij kijken wij ook nogmaals kritisch naar het aantal plekken per straat.
4	Mail	Hoe graag ik ook meer groen zie, wil ik u graag wijzen op een mogelijk probleem in het ontwerp voor de Vasco da Gamalaan en dan met name het deel voor het winkelcentrum. 1. Uw plan is om daar de parkeerplaatsen te verwijderen aan de zijde van het park. U wil deze parkeerplaatsen vervangen door een 'parkpad' en groen. Ik zie gebeuren dat men de auto bij gebrek aan parkeerplaatsen in het gras zal gaan parkeren tussen de weg en het parkpad. Ik voorzie het ontstaan van een modderpoel danwel een woestijn op deze plek als dit met regelmaat gaat gebeuren. 2. Ik zou u willen vragen dit ontwerp te heroverwegen en hier toch langspaarkeerplaatsen aan te leggen. Ik denk dat u daarmee ook beter voorziet in de parkeerbehoefte van het winkelcentrum.	1. In het ontwerp staan langs de rand hogere banden met daarachter metalen plantsoenhekken. Op die wijze kan een auto er niet meer staan zonder schade aan auto te veroorzaken en ontstaat er geen modderpoel of woestijn. 2. In het plan hebben we ervoor gezorgd dat het parkeren rond het winkelcentrum anders verdeeld wordt, het aantal parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum blijft gelijk. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 1.
5	Mail	Met genoeg heb ik het wijkbericht gelezen. Eindelijk gaat er nu iets gebeuren. Ik heb hier nog even een opmerking bij dat is het volgende. Kan er ook eens een eenrichtingsverkeer komen aan de zijde winkels van de Vasco da Gamalaan. We worden hier hol en doof van als er van beide zijde auto's komen en men daarbij niet opzij gaat en dan luid gaan te zitten toeteren. En dit vooral op de vrijdag en zaterdagen. Nu zie ik dat de weg gaat versmallen en dan gaat het helemaal niet goed , denk ik. Dit is even mijn opmerking en hoop dat u er mee wat kunt doen.	Bedankt voor uw suggestie om éénrichtingsverkeer te maken ter hoogte van het winkelcentrum. Dit hebben we beschouwd. Het maken van éénrichting op de Vasco da Gamalaan heeft grote gevolgen voor de Marco Pololaan en Aziëlaan, maar ook op wegen als de Beneluxlaan en het Europaplein. Deze straten kunnen dit niet aan en/of zijn hier nu niet op ontworpen. De voordelen die mogelijk te bereiken zijn op de Vasco da Gamalaan, hebben dus nadelige effecten op andere straten. Ook verwachten we weerstand van bewoners van deze straten omdat het hiermee bijvoorbeeld op de Marco Pololaan en de Aziëlaan veel drukker zal worden. De Vasco da Gamalaan is en blijft een belangrijke toegangsweg voor het gehele gebied, waaronder ook het winkelcentrum.

6	Mail	Graag wil ik een bijdrage doen aan het meedenken van de herinrichting van de Vasco da Gamalaan. Ik zie bij de huidige staat gevaarlijke situaties ontstaan, met name voor voetgangers en fietsers. Auto's staan dubbel geparkeerd voor de parkeervakken langs beide zijden en ontnemen daarmee het zicht van uitrijdende auto's, overstekende voetgangers en passerende fietsers. Komt daarbij dat er nog steeds winkels zijn, die zich op de Vasco da Gamalaan laten bevoorraden en niet de daarvoor bedoelde achterzijde (via de ingang aan de Marco Pololaan) gebruiken. Een erg drukke situatie dus. Ik heb begrepen dat het plan is om van de Vasco da Gama laan een 30km zone te maken en een fietsstraat, waarbij de auto te gast is en de rijweg wat smaller wordt. Dit is een prima plan, maar ik zou dat graag nog iets strenger zien. 1. Verbied vrachtwagens te laden en lossen in het winkelgebied op de Vasco da Gamalaan. 2. Maak de Vasco da Gamalaan tussen de kleine rotonde op de Marco Pololaan en de Columbuslaan (winkelgebied) éénrichtingsverkeer. Verbied inrijden voor auto's vanaf de Marco Pololaan en laat autoverkeer vanaf de Columbuslaan inrijden (hier is de rijweg breder). Zet eventueel hier een stoplicht neer, om fietsers die van de Vasco linksaf naar de Columbuslaan willen, veilig kunnen oversteken en linksaf slaan). Omdat de rijweg van de Vasco smaller zal worden, zal er bij 2-richtingsverkeer voor auto's de ruimte op de weg voor fietsers nog kleiner worden, zeker als er gewacht wordt om in te rijden van de parkeerhavens. Dit levert nog gevaarlijker situaties op dan dat het nu al is. Door dit gedeelte van de Vasco da Gamalaan éénrichtingsverkeer voor auto's te maken, krijgen de fietsers meer ruimte op de weg en blijft de situatie overzichtelijker. Het fietsverkeer mag in deze situatie wel beide richtingen inrijden.	Bedankt voor uw reactie. Wij gaan hieronder in op de twee specifieke suggesties die u doet. 1. Uw suggestie om strenger te zijn op laden/lossen op de Vasco da Gamalaan aan de voorzijde begrijpen we. Dit moet bij voorkeur aan de achterzijde van de winkels gebeuren. We gaan hierover met het wijkbureau en vervolgens met de ondernemers over in gesprek. 2. (Een deel van) de Vasco da Gamalaan als eenrichtingsstraat is naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp beschouwd, dit kunnen niet toepassen. Zie voor verdere toelichting ons antwoord bij reactienummer 5.
7	Mail	Daarbij heb ik nog een kleine toevoeging: Het groenstrookje op de Columbuslaan wat naast de Dirk supermarkt zit, graag verhogen dmv lage (ongeveer 25-30 cm, wat te laag is om op	Dank voor uw suggestie. Dit is technisch gezien niet wenselijk, omdat we het regenwater dat valt op de verharding (tegels) af willen laten stromen naar dit stuk groen. Dat betekent dat het water dus bij het plantvak moet kunnen komen.

		te gaan zitten) omheining. Het zwerfvuil blijft het tussen het groen liggen, wat een rommelige aanblik geeft en ongedierte aan trekt.	
8	Mail	Ik heb een opmerking over het parkeren op de Rooseveltlaan. Al eerder deze kritiek geuit en hoopte dat er een aanpassing was gedaan. Het gaat over de parkeervakken die nu langs de haag liggen , haaks erop dus. U wilt de parkeer vakken recht maken . Dat betekent veel minder parkeerplaatsen , en waarom ? Het kan eenvoudig opgelost worden en goedkoper ook nog . Laat de parkeervakken zoals ze nu zijn en maak de groenstrook aan de stoepzijde tussen de bomen . Past prachtig bij de geplande inrichting en er hoeft veel minder overhoop gehaald te worden . Bewoners behouden op de Rooseveltlaan dan toch in ieder geval hun parkeerplekken . Doordat in de zijstraten het parkeren aan een kant vervalt want daar komen ook groenstroken word de parkeerdruk al veel hoger. Aanpassen zal vast lastig zijn , maar dat mag geen reden zijn t niet te doen .	Dank voor uw opmerking. Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd eind 2022. We willen aansluiten op de behoefte van de wijk, maar het beleid is ook om de wijk te vergroenen en de auto minder dominant te maken. Daarom kijken we naar de parkeerdruk, zodat we een goed idee hebben van hoeveel plekken er benodigd zijn zodat we er niet onnodig veel of juist te weinig maken. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. Zoals hierboven beschreven is een belangrijke ambitie van het plan dat er meer ruimte komt voor groen en dat de relatie met de parken en groenzones wordt versterkt. De Rooseveltlaan wordt in de toekomst gezien als de doorgaande recreatieve fietsroute van het oeverpark Rondje Stadseiland. Met het ontwerp op de Rooseveltlaan verdwijnen er inderdaad parkeerplekken, maar wordt fietsen op de laan een stuk aangenamer en aantrekkelijker met zicht op het park en water. Ook is er nu makkelijker over te steken en het park in de lopen vanaf de verschillende entrees van de flats. De groenstrook aan de stoepzijde tussen de bomen maken we nu ook in het plan. Uw suggestie over het laten liggen van de parkeerplekken zullen we overwegen naar aanleiding van de nieuwe parkeerdrukmetingen.
9	Mail	Nogmaals, het ontwerp belooft heel veel moois. 1. Echter, een nieuwe wijk bouwen en autoluw maken, is al erg lastig (de Bijlmer was destijds zo opgezet), maar in een bestaande wijk het autoverkeer en het bezit van auto's zo drastisch als het er nu naar uitziet, te ontmoedigen, komt niet erg vriendelijk over naar de huidige bewoners [...]. Eén auto per huishouden is in de huidige tijd beslist niet ruim gerekend en langs dit stuk van de Rooseveltlaan zijn er zo'n 135	Dank voor uw betrokkenheid en compliment. We hebben uw reactie onderverdeeld in een aantal onderwerpen. Ons antwoord hierop vindt u hieronder. 1. De toelichting over de keuze voor langsparkeerplekken bij de Rooseveltlaan kunt u teruglezen onder bij ons antwoord onder reactienummer 8. Met de invoering van betaald parkeren zal een groot deel van de parkeerplaatsen in het gebied worden gezien als capaciteit

		huishoudens. De haakse parkeerplaatsen zijn er destijds niet voor niets gekomen. Helaas zie ik in het huidige ontwerp geen plek waar autobezitters met hun auto dan wel heen kunnen als die haakse parkeerplekken worden vervangen door overlangse. Het aantal parkeerplekken wordt fors gereduceerd (niet alleen op de Rooseveltlaan, maar ook in de zijstraten, mensen uit de Alexander de Grote laan wijken nu al uit nadat daar eerder al groen is aangebracht). Men wil betaald parkeren invoeren. Komt het aantal verleende vergunningen straks nog wel overeen met het aantal beschikbare parkeerplekken. Waar kunnen bezoekers, gasten, monteurs e.d. hun auto kwijt? Meer noordelijk in de wijk is er nog de mogelijkheid achter de flats te parkeren. In dit deel van de wijk is die mogelijkheid er echter niet. 2. De Vasco da Gama wordt een fietsstraat. heel mooi, maar autoverkeer kan heen en weer vanaf de Columbuslaan naar de Beneluxlaan, de kruisingen worden verbeterd, en het kan nog steeds als in- en uitvalsweg worden gebruikt. Ook een mooie groenstrook in plaats van de stoep houdt auto's die willen parkeren echt niet tegen. Nu kan je er als fietser al niet veilig door en kan je beter omfietsen. Ik zie niet hoe dit met een iets ander uiterlijk en de naam van een fietsstraat verbeterd, als er niet minimaal éénrichting verkeer komt en deze strikt wordt gehandhaafd, evenals het fout en dubbel parkeren. 3. Het zou mooi zijn als in de uitbreiding van het groen/parkeerplek ook het binnenterrein Rooseveltlaan/Bontekoelaan kan worden meegenomen. Dat is een volledig betegelde/bestrate plek met wat groen dat als afvalbak wordt gebruikt. Op gevaar af dat mijn commentaar weer geen resultaat zal opleveren of maar zal worden overwogen, ik heb de vorige keer ook al gemaild, ben op de voorlichtingsavond geweest, blijf ik mijn betrokkenheid tonen.	voor vergunninghouders, maar nooit alle plaatsen worden 'vergeven' aan vergunninghouders. Er wordt altijd rekening gehouden dat een deel van de parkeerplaatsen (10%) beschikbaar blijft voor bezoekers, monteurs of anderen die incidenteel in het gebied moeten parkeren. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. 2. (Een deel van) de Vasco da Gamalaan als eenrichtingsstraat is naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp beoordeeld, maar passen we niet toe. Zie voor verdere toelichting ons antwoord bij reactienummer 5. Om foutparkeren tegen te gaan plaatsen we op diverse plekken, waaronder bij de Vasco da Gamalaan plantsoenhekken toe waardoor parkeren in het groen wordt onmogelijk wordt. 3. Dank voor uw opmerking. Wij nemen aan dat u hiermee de binnenterreinen bedoeld die gelegen zijn achter de eengezinswoningen en de appartementengebouwen. Deze terreinen zijn geen eigendom van de gemeente maar van Bo-Ex. Het herinrichten van deze terreinen zit daarom niet in onze opgave. Wél hebben wij Bo-Ex gevraagd of ze het vergroenen van de ruimtes rondom willen meenemen bij toekomstige renovatie van de flats. Dit zullen wij nogmaals doen.
10	Mail	Geachte mevrouw, meneer, In januari 2023 kregen we de eerste nieuwsbrief mbt meedenken over het Vasco da Gama project. We konden destijds op 7 februari bij de inloopavond terecht of we hadden de mogelijkheid om digitaal te reageren. Destijds heb ik daar op gereageerd, maar nooit reactie mogen ontvangen.	Bedankt voor uw uitgebreide reactie. Om duidelijk antwoord te kunnen geven op uw reactie hebben wij deze voorzien van nummers. 0. Wat betreft het proces en de reactie die u heeft ingestuurd nav de eerste 2 participatiemomenten in februari en mei 2023: deze hebben wij verwerkt in het participatieverslag van het IPvE/FO. Deze is

	In mei 2023 kregen we wederom een nieuwsbrief mbt meedenken over het Vasco da Gama project. Ook toen konden naar een inloopavond op 16 mei of online reageren, toen ook weer online gereageerd, maar ook nu geen reactie mogen ontvangen en uit hetgeen dat we toen konden lezen, bleek dat er bar weinig met de op- en aanmerkingen was gedaan. Ja een berichtje, Hartelijk dank voor je bijdrage over het Vasco da Gama en omgeving project. We hebben alle reacties en bijdragen verwerkt in een verslag en nemen alles mee in het maken van het ontwerp. Het verslag lees je op: https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/vascodagama. Als je daar vragen of opmerkingen over hebt, laat het ons dan gerust weten! Binnenkort kun je weer meedenken. Je ontvangt dan weer een uitnodiging. Op de desbetreffende bijeenkomsten en als je telefonisch contact opnam, werd er steeds bij hoog en laag beweerd dat het aantal parkeerplekken na dit project gelijks blijft en waarschijnlijk zelfs meer zou worden, niets hiervan is echter waar, blijkt ook uit al het schrijven. De parkeerplekken worden aanzienlijk minder! In januari 2024, de laatste nieuwsbrief ontvangen! Dit is ruim een jaar geleden! En dat terwijl er bij hoog en laag beweerd wordt dat we bij het project betrokken worden en dat we op de hoogte gehouden worden. Nou niet dus! Maar goed, we mochten weer reageren voor 13 maart en op 11 maart heb ik het volgende gemaild: Echter uit de nieuwe plannen blijkt ook nu weer dat er niets mee gedaan is. Uiteindelijk in juli 2024 weer een mail gezonden: Nav dit project maar ook het eerdere project van het Verkeersonderzoek Kanaleneneiland - zuid, wat achteraf ook voor het project Vasco da Gama gebruikt is, heb ik in juli 2024 het volgende gemaild: Daar heb ik eindelijk eens reactie op mogen ontvangen op 27 juni 2024!	opgenomen als bijlage bij het vastgestelde IPvE/FO door college. Het vastgestelde IPvE/FO kun u hier vinden: IPvE/FO. En de bijlagen waar ook het participatieverslag onderdeel van is hier: participatieverslag. Wat betreft uw opmerking m.b.t. parkeren: hier gaan wij bij punt 2 op in (hieronder). Wat betreft uw reactie die u heeft ingestuurd ten tijde van de reactieperiode (31 januari t/m 13 maart 2024) ter inzage gelegen, deze hebben wij verwerkt in de reactienota van het IPvE/FO. U geeft aan dat u niet op de hoogte was van de inloopochtend en avond die we hebben georganiseerd op 11 en 13 maart 2025. Wij hebben echter alle adressen van het projectgebied Vasco da Gamalaan e.o. maar ook de directe omgeving van het gebied een wijkbericht gestuurd. Uw eerdere reactie is samen met de andere reacties gewogen in het Functioneel Ontwerp en huidig concept Voorlopig Ontwerp. We hebben uw huidige inhoudelijke reactie hieronder genummerd per thema: 1. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. 2. Op de Rooseveltlaan worden verkeersremmende maatregelen toegepast (drempels) om snel rijden tegen te gaan. Met de invoering van de autoknip tussen de Bontekoelaan en Cortezlaan wordt de Rooseveltlaan 'opgeknip' voor autoverkeer en wordt deze voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer. 3. Het parkeerterrein aan de Rooseveltlaan tussen de Cortezlaan en de Bontekoelaan bevat in de huidige situatie 40 plekken en krijgt in het plan 49 plekken. Hier komen dus 9 parkeerplekken bij.
--	--	--

	Ook hier 0 reactie op ontvangen. Doordat ik het er steeds met mijn burens over had, ben ik vandaag maar eens op internet gaan zoeken of ik wat over het project kon vinden. En wat schept mijn verbazing, er staat (uiteeraard) veel over het project op Utrecht.nl en we mogen weer reageren en meedenken! Weer een gemiste kans van de Gemeente! Daar de inloopavond gisteravond was en ik dus niet langs heb kunnen gaan omdat er geen nieuwsbrief verstuurd is. Nu hoor ik denken er is 13 maart nog een inloopochtend, maar ja, dan kan de werkende mens, waaronder ik dus niet! Er jammer dat er ook maar steeds 1 inloopavond is. Dus bij deze maar weer mailen, in de hoop op reactie en dat er nu ook daadwerkelijk echt iets mee wordt gedaan! 1. De haakparkeervakken worden langsparkeervakken, wat betekend, veel minder plekken! Even een globale telling gedaan vandaag, vanaf de Aziëlaan tot aan de Cortezlaan, zijn momenteel ca. 130 parkeervakken, zijstraten niet Meegerekend Er zijn (als de buurvrouw goed gerekend heeft) zo'n 180 huishoudens op dit stuk, 1 auto per huishouden is alles behalve ruim gerekend. Hoef dan denk ik ook niet uit te leggen dat er al veel te weinig parkeerplekken zijn! Ik voeg bij deze wat foto's toe van een rustige doordeweekse dag waaruit blijkt dat dit al veel te weinig plekken zijn. Je kan op sommige plekken niet eens meer fatsoenlijk op de stoep lopen! Doordat het langsparkeervakken worden, zullen het veel minder vakken worden als dat er nu zijn. Het wordt dan ook bijna onmogelijk om straks je auto nog te kunnen parkeren. Nu weet ik dat de Gemeente het aantal auto's in de stad Utrecht wil verminderen, maar sommige zijn er echt afhankelijk van en ik durf ook te zeggen, dat degene die dit verzonnen hebben er zelf geen last van zullen hebben! Daarnaast telt het appartementen complex in deze zone, momenteel 42 parkeerplekken voor 58 woningen, dit is al veel te weinig, daar komt bij dat de rest van de buurt hier ook nog parkeert, wat uiteraard niet verboden is, maar wat wel zeer irritant is, is dat de autohandelaar van de straat verderop vaak een aantal auto's van hem hier weken parkeert, omdat hij ze naar eigen zeggen, niet bij zichzelf voor de deur wil hebben staan. Daar komt bij dat we vanaf 1 mei ook moeten gaan betalen voor	
--	--	--

		het parkeren, het zou dan ook erg fijn zijn, dat als we moeten betalen we ook onze auto kwijt kunnen! 2. We maken van de straat een fietsstraat. Hierbij heeft het verkeer op de Rooseveltlaan voorrang van de straten eromheen en we voegen inritten toe naar de Aziëlaan, Hannolaan en de Bontekoelaan. Hierdoor heeft verkeer op de Rooseveltlaan voorrang op het verkeer vanaf de zijstraten. Echt een top idee! Kan er tenminste nog harder gereden en geracet worden! 3. We richten het parkeerterrein bij het appartementencomplex aan het Amsterdam-Rijnkanaal (tussen Bontekoelaan – en Cortezlaan) opnieuw in. Uit vorige tekeningen bleek ook hier dat er geen parkeerplekken bij komen, nu niets over te vinden.	
11	Rf	In het plan worden er nu hekjes geplaatst in de groenstrook ter voorkoming van geparkeerde auto's. Naast het feit dat er op deze locatie nu minder parkeerplekken beschikbaar komen, is de grote verwachting dat geparkeerde auto's vaak zullen uitwijken naar de groenstrook aan de Pizarrolaan. Dat is nu namelijk ook al het geval van het winkelend publiek. Tevens parkeren hier op zondag veel auto's van de bezoekers van de Triomfatorkerk, en tijdens braderieën is dit veelvuldig het geval. Wij zouden daarom graag zien dat er ook langs de groenstrook aan de Pizarrolaan wordt geplaatst. Ook omdat die groenstrook aan die zijde ook wordt aangepakt voor het afwateren. Wellicht is het raadzaam rondom het gehele water een hekwerk te plaatsen ter voorkoming van fout geparkeerde auto's, die nu al overlast geven aan de zijde van de Pizarrolaan.	De Pizarrolaan valt buiten de projectscope grenzen en wordt zeer waarschijnlijk meegenomen met de herinrichting Kanaleneiland Midden Zuid. Deze uitvoering duurt nog even. Om die reden zullen we in afstemming met het wijkbureau nagaan of er nu al (tijdelijke) verkeersmaatregelen in de Pizarrolaan genomen kunnen worden.
12	Rf	Het plan laat zien dat er kruisingen komen op de Vasco da Gamalaan, en dat deze versmald worden. Er is dan sprake van een gelijkwaardig kruispunt. Dit zou zich zelf moeten uitkristalliseren tijdens verkeerssituaties. Echter, zien wij gevaarlijke situaties ontstaan omdat dit een wijziging betekent ten opzichte hoe het al die jaren is geweest. Daarnaast hebben we in deze situatie te maken met veel overstekende kinderen omdat er ook 2 scholen aan de overkant liggen, en er in de ochtend nu al veel gevaarlijke situaties ontstaan. Op de Vasco da Gamalaan zijn er nu oversteekplaatsen beschikbaar om tussen de	Dank voor uw reactie/ voorstel om op beide kruispunten zebrapaden aan te leggen om voetgangers voorrang te geven op deze plekken. We begrijpen uw zorg en zullen een oversteekmogelijkheid aan de zijde van het winkelcentrum gaan benadrukken door een goede inrichting. Zebrapaden vormen vanuit beleid geen onderdeel van de toepasbare elementen in een 30km zone. Binnen een 30 kilometer per uur zone geldt het principe dat je overal vrij staat om te bewegen, volgens de verkeersregels. Het verkeer wordt zo weinig mogelijk geregeld om deze vrijheid te stimuleren. Uit onderzoek blijkt dat zebrapaden vaak voor

		auto's door over te kunnen steken. Dat komt te vervallen. Ook zul je meer winkelend publiek over moeten laten steken om bij geparkeerde auto's te kunnen komen op de nieuw te realiseren parkeerplekken langs de school het Schateiland. Ook hiervoor zou er een goede mogelijkheid moeten zijn om veilig over te kunnen steken. Voorstel is dus om op beide kruispunten zebrapaden aan te leggen om voetgangers voorrang te geven op deze plekken. Ondanks dat zebrapaden misschien niet in het plan passen vanwege de regelgeving voor kleine kruispunten. De ervaring leert helaas dat de mensen in deze buurt zich niet altijd houden aan de verkeersregels, en we het daarom zo veilig mogelijk moeten maken voor in dit geval kinderen en winkelend publiek.	een verslechtering van de verkeersveiligheid zorgen als er niet met grote aantallen voetgangers constant en veel wordt overgestoken. Bestuurders verwachten in dat geval vaak geen voetgangers bij zebrapaden waardoor men toch doorrijdt en er ongelukken gebeuren. Wij willen graag de snelheid remmen en de oversteekbaarheid verbeteren door toepassing van drempels en klinkerverharding. Bij het kruispunt Vasco da Gamalaan met de Livingstonelaan onderzoeken we of de nadrukkelijker kunnen aanduiden.
13	Rf	Momenteel rijden er auto's door de wijk met 60 tot 80 km per uur over de Pizarrolaan. Aangezien de Pizarrolaan niet is meegenomen in het plan, maar wel degelijk deel uitmaakt van het watertje van het plan, leek het ons raadzaam toch een na te denken over het volgende: De Pizarrolaan wordt al vaak als sluiproute gebruikt als de Vasco da Gamalaan vast staat, en daarmee zal er meer verkeer over deze straat volgen. Op deze straat is al 3 keer iemand aangereden omdat er simpelweg te hard word gereden. We zouden dan graag zien dat parallel aan de Vasco da Gamalaan dezelfde drempels komen op de Pizarrolaan, zodat dit een zelfde stramien volgt, en de veiligheid ten goede gaat komen.	Wij zullen het nemen van verkeersmaatregelen bij de Pizarrolaan op korte termijn bespreken met het wijkbureau. Zie hiervoor reactienummer 11.
14	Mail	Naar aanleiding van de op maandag 10 maart bezochte inloopavond en verkregen toelichting op het concept Voorlopig Ontwerp herinrichting Vasco da Gamalaan en omgeving breng ik het volgende onder uw aandacht. 1. Algemeen. De Hannolaan in z'n huidige vorm is een vrij smalle "groene" en rustige woonstraat waarin het mede vanwege, de ligging nabij het Amsterdam-Rijnkanaal, de nabijheid van winkels, scholen, openbaar vervoer en ontsluiting naar het Rijkswegennet, naar mijn mening prettig wonen is. Door de beperkte rijbaanbreedte is gedeeltelijk parkeren van motorvoertuigen op het trottoir aan de noordzijde van de straat gewoonte is geworden. Maar dat gedrag maakt het wel mogelijk dat hulpdiensten en bussen met passagiers met gasten van of voor cruiseschepen afgemeerd langs het Amsterdam-Rijnkanaal, de Hannolaan als doorgaande route kunnen gebruiken. De beperkte beschikbare rijbaanbreedte heeft echter wel als voordeel dat de	Bedankt voor uw uitgebreide reactie. Om duidelijk antwoord te kunnen geven op uw reactie hebben wij deze voorzien van nummers. 1. Dank voor uw reactie. We proberen inderdaad met het versmallen van de wegen snelheid te verlagen om een groene en rustige buurt te maken. Met de beperkte rijbaanbreedte willen we ook voorkomen dat bussen met passagiers via de woonstraten rijden. We lezen in uw reactie dat dit in de huidige situatie wel gebeurt door touringcars van en naar (cruise)schepen in het Amsterdam-Rijnkanaal. In de vervolgfase zullen we samen met Rijkswaterstaat en het wijkbureau de route voor bussen van en naar het Amsterdam-Rijnkanaal verder bespreken om duidelijke afspraken te maken over de routing. 2. Parkeren: We begrijpen dat de parkeerdruk in de Hannolaan hoog is. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe

	snelheden van de motorvoertuigen die door de Hannolaan rijden redelijk laag zijn. 2. Parkeren. De parkeerdruk is met name in de avond hoog vanwege het feit dat meerdere bewoners in de Hannolaan 3 motorvoertuigen bezitten. Daarnaast vinden ook veel motorvoertuigen van bewoners uit de flats op de Alexander de Grotelaan een parkeerplaats in de Hannolaan. Het parkeren op de trottoirs heeft er mede toe geleid dat de groenvoorzieningen rondom de bomen in de Hannolaan verworden zijn tot onverhard parkeerterrein. Mede vanwege dezelfde parkeerdruk worden ook de trottoirs in de Alexander de Grote laan dagelijks gebruikt als parkeervoorziening. Het gedeeltelijk parkeren op het trottoir in de Hannolaan levert voor voetgangers (met kinderwagen), rolstoelgebruikers of scootmobielen volgens mij weinig problemen op omdat de trottoirs zelf vrij breed van afmeting zijn. Daardoor levert ook het plaatsen van een container op het trottoir tijdens bouwwerkzaamheden geen problemen op. Met de boogde versmalling van de rijbaan van de Hannolaan en de aanleg van brede groenstroken langs de rijbaan zal de parkeerdruk, ondanks de invoering van betaald parkeren, niet minder worden maar eerder toenemen. Door de aanleg van de nieuwe groenstroken voor de opvang van hemelwater, in combinatie met de versmalling van de trottoirs zal ook het plaatsen van een container op het trottoir voor bouwwerkzaamheden wellicht onmogelijk worden. Graag toch aandacht voor dergelijk tijdelijk gebruik. Niet uit te sluiten valt dat de nieuwe groenstroken zoals in het concept voorlopig ontwerp is weergegeven, ook weer gebruikt gaan worden als parkeervoorziening, daardoor slaat de (nieuwe) aanplant niet aan zal het geheel niet de gewenste groene uitstraling krijgen. Een ambtelijke opmerking dat dergelijke groenstroken elders op Kanaleneiland wel het gewenste effect hebben opgeleverd is geen garantie voor welslagen van dergelijke plannen in de Hannolaan. Eventuele hekken of “varkensruggen” in de groenstroken, om parkeren te voorkomen, levert een gevaarlijk extra obstakel op langs de doorgaande versmalde rijbaan wat de verkeersveiligheid, met name voor fietsers (kinderen) niet ten goede zal komen. 3. Afval. Voorts wordt de omgeving, dus ook de Hannolaan dagelijks geteisterd door grote hoeveelheden achteloos achtergelaten zwerfvuil in de vorm van blikjes, papier, plastic zakken en bakjes, tempex	parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. Met de invoering van betaald parkeren zal een groot deel van de parkeerplaatsen in het gebied worden gezien als capaciteit voor vergunninghouders, maar nooit alle plaatsen worden ‘vergeven’ aan vergunninghouders. Er wordt altijd rekening gehouden dat een deel van de parkeerplaatsen (10%) beschikbaar blijft voor bezoekers, monteurs, containers of anderen die incidenteel in het gebied moeten parkeren. Wat betreft de tijdelijke plaatsing van containers op gemeentegrond. Hier is een vergunning voor nodig, zie ook <u>Gemeentegrond gebruiken, vergunning aanvragen Gemeente Utrecht</u> In de gemeente hebben we het beleid dat we bestaande bomen waar mogelijk willen beschermen, deze zijn erg belangrijk voor de leefkwaliteit in de stad. Op de Hannolaan zijn deze bomen mooi uitgegroeid tot volwassen exemplaren, wat de Hannolaan maakt tot een waardevolle leefomgeving. Deze bomen hebben echter ook een groot wortelpakket en deze groeien breed uit. Daardoor kunnen er onder deze bomen geen parkeerplaatsen meer terugkomen op de plekken waar nu op de trottoirs geparkeerd wordt (dit is gewijzigd tussen het FO en VO). We onderschrijven het belang dat de groenvoorzieningen wel goed beschermd moeten worden vanwege de parkeerdruk en het huidige parkeergedrag in huidige groenvakken. Wanneer er anti-parkeermaatregelen in de groenvakken worden geplaatst leidt dit niet tot een belemmering voor de weggebruikers, de afmeting van de straat voldoet aan de opgestelde normen. 3. Afval. We onderschrijven de zorg over afval. Echter kunnen we dit niet volledig oplossen met het ontwerp van de openbare ruimte omdat dit deels het gevolg is van gedrag. Vanuit het ontwerp hebben we de gekeken naar de capaciteit en de afstand tot bestaande ondergrondse containers. Uit de capaciteitsanalyse volgt geen tekort aan containers. We faciliteren de inzamelpunten door deze goed toegankelijk te maken en zorgen voor een strak leegschema van de ophaaldienst. Ook brengen we op de schoolroute en rond het winkelcentrum voldoende
--	--	--

	isolatieverpakkingsmateriaal, kartonnen dozen of huisvuil afkomstig uit door katten, kraaien en meeuwen kapotgetrokken vuilniszakken naast de ondergrondse afvalcontainers. De in het ontwerp fraai ogende nieuw aan te leggen groenvoorzieningen zullen, gelet op het vorenstaande in relatie tot de huidige groenvoorzieningen, binnen de kortste keren wederom een verzamelpunt van zwerfafval opleveren. 4. Hemelwater. De hemelwater afvoer in de straat is normaal. Wateroverlast bij hevige langdurig aanhoudende regenval wordt veroorzaakt door verstopte straatkolken. Die zichtbaarheid uit zich in grote hoeveelheden water nabij verstopte kolken langs de rijbaan. Normaal functionerende kolken vertonen dat beeld niet. Die kolken zijn verstopt geraakt door graafwerkzaamheden t.b.v. de aanleg van een nieuw elektriciteitsnet en de aanleg van glasvezel. Sommige kolken verdwenen bij genoemde werkzaamheden geheel onder een berg uitgegraven grond en zand. 5. Bereikbaarheid garages tijdens de uitvoering en na de oplevering. Aan de achterzijde van de woningen aan de weerszijden van de Hannolaan staan vrijstaande garages. Uit de plannen blijkt dat de gemeente voornemens is de toegangswegen naar de garages en de binnen terreinen te voorzien van een nieuwe klinkerverharding. Dienaangaande merk ik op de huidige tegelverharding in mijn beleving volstaat. De binnen terreinen zijn, vanwege de beperkte afmetingen van de toegangswegen, immers niet bereikbaar met vrachtwagens en bijbehorende aslast. Daarnaast getuigt het niet van duurzaamheid en kostenbewustzijn om goede voorzieningen, respectievelijk de bestaande tegelverharding te vervangen door nieuw te vervaardigen klinkers wat zelfs nog een ongewenste extra stikstof depositie oplevert bij vervaardiging en transport. Ik ben zelf in het bezit van twee garages aan de Hannolaan voor het stallen van een motorvoertuig en een aanhanger van ruim 4.50 meter. Vanwege het bezit van de garages overweeg ik geen parkeervergunning aan te vragen. De auto en aanhanger staan immers na gebruik altijd in de garage. De auto en aanhanger gebruik ik meerdere keren per week. Gelet op het vorenstaande verzoek ik u bij de vormgeving van de in-, uitritten nabij de garage complexen aan de Hannolaan te bevorderen dat de toe te passen boogstralen van die in-,	afvalbakken terug, zie hiervoor reactienummer 2 . Tevens vindt er nu al vanuit het wijkbureau en bewoners diverse initiatieven plaats om zwerfvuil tegen te gaan. Tot slot, is er de mogelijkheid om zwerfafval te melden via de website van de gemeente (https://meldingen.utrecht.nl) 4. Hemelwater. Dank voor uw observatie, kunt u ons melden om welke kolken het gaat? U kunt dit soort meldingen ten alle tijden eenvoudig melden aan onze beheerders via de website van de gemeente (https://meldingen.utrecht.nl), zij zullen verstopte straatkolken verhelpen. 5. Bereikbaarheid garages. In het Voorlopig Ontwerp zijn de draaicirkels getoetst in de Hannolaan om te borgen dat in het nieuwe ontwerp auto's met aanhangers in én uit kunnen rijden. We hebben naar aanleiding van de reactie de bestaande bestrating naar de garageboxen nogmaals geschouwd. De toegangen tot de garageboxen worden herstraat, waar mogelijk zullen we het materiaal hergebruiken. Uiteraard moet de straat en de toegangen tot de garageboxen wel open. Hoelang dit is en hoe hier mee om wordt gegaan wordt nog uitgewerkt. Uitgangspunt is dat tijdens de uitvoering zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van opritten en in- en uitritten door te werken in korte werkvakken en zoveel mogelijk van uitrit tot uitrit. Dit wordt in volgende fase verder uitgewerkt in een BLVC-kader. 6. Bronbemaling bij aanleg riolering. We hebben kans op schade door bronbemaling meegenomen in ons onderzoek. De conclusie is dat de kans op schade door bronbemaling of verzakking door een lager grondwaterpeil heel klein of verwaarloosbaar is. Uit bodemonderzoek in de omgeving blijkt dat de bodem onder de sleuven bestaat uit opgehoogd zand tot ongeveer 3 meter diep. Daaronder zit een laag klei van ongeveer 1 meter dik, tot een diepte van 4 meter. Daarom kan het grondwaterpeil hier maximaal 3 meter dalen. Ook geldt hierbij de Waterschapsverordening van HDSR. Hierbij wordt vooral gekeken naar gebouwen van vóór 1960 bij het beoordelen van verzakkingen. De Atlas van de gemeente Utrecht laat zien dat de meeste gebouwen in de
--	--	---

	uitritten van een dusdanige afmeting zijn dat het gebruik van die uitritten met een personenauto en gekoppelde aanhanger, zowel tijdens de uitvoering van de geplande herinrichting werkzaamheden, als na de oplevering daarvan mogelijk is en blijft. 6. Bronbemaling bij aanleg riolering Voor de aanleg van een nieuw hoofdriool zal, naar ik aanneem, gebruik gemaakt gaan worden van bronbemaling. (Het grondwater staat ongeveer 1.40 m onder het maaiveld). Graag aandacht voor schade die bronbemaling (zonder retourleiding) kan aanrichten aan bebouwing in de directie omgeving van de bemaling. Door het wegvallen van de waterspanning klinkt de grond in wat aanleiding geeft tot verzakkingen van gebouwen/woningen, rioolwater huisaansluitingen en overige niet onderheide bouwwerken. De rioolwater/hemelwater huisaansluitingen bestaan, gezien het bouwjaar van de woningen begin jaren '60, uit asbestcement- en gresbuizen. Deze buizen liggen in de grond. Ze zijn niet opgehangen aan de fundering of aan de onderzijde van de begane grond vloeren van de woningen. De woningen zelf staan op betonnen palen. Als gevolg van verzakking van de bodem door bronbemaling zullen de gekoppelde asbestcement- en gresbuizen breken bij de koppelingen met als gevolg lekkage, stankoverlast, ingroei van wortels van planten gevolgd door verstopping van de afvoeren. Dienaangaande mek ik op dat ook zonder werkzaamheden en bronbemaling de bodem in de afgelopen 25 jaar al zeker 6 à 7 centimeter is gedaald. Een en ander valt waar te nemen in de tuinen en aan de ongelijkmatige verzakking van niet onderheide vrijstaande bergingen en hemelwater afvoeren welke niet meer op elkaar aansluiten. 7. Tot slot vraag ik nog aandacht voor het navolgende: - Voorkom bij de uitvoering van de herinrichtingsplannen schade aan bestaande beplanting en bomen. Met de aanleg van glasvezel en elektrische netwerk is veel schade veroorzaakt aan de wortels van de bomen. Als gevolg daarvan zijn meerdere bomen afgestorven en verwijderd. Het zal nog jaren duren eer de nieuwe aanplant de omvang heeft als de voorgaande houtopstand waardoor de Hannolaan weer die "groene" uitstraling krijgt.	omgeving na 1960 zijn gebouwd. Dit aandachtspunt wordt wel meegenomen in de voorbereidingsfase. 7. Bij de uitvoering van de werkzaamheden worden alle noodzakelijke maatregelen getroffen om schade aan bomen en wortels te voorkomen. Dit omvat o.a. het zorgvuldig afbakenen van werkzones, het toepassen van boomvriendelijke methoden door het inschakelen van een boomdeskundige. Daarnaast wordt toegezien op het naleven van de geldende richtlijnen voor 'boombescherming op de bouwplaats'. 8. De uitvoering wordt strikt gevolgd volgens het vastgestelde faseringsplan, zodat de overlast tot een minimum wordt beperkt en de werkzaamheden efficiënt verlopen. De tijdelijke parkeervoorzieningen worden in het faseringsplan tot zover dat de ruimte toelaat, meegenomen. Dit wordt in het BLVC-Kader verder uitgewerkt in samenspraak met belanghebbenden.
--	--	---

		8. Zorg tijdens de uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden in de directie omgeving voor tijdelijke alternatieve (al dan niet betaalde) parkeervoorzieningen, zoals thans het geval is tijdens de Ramadan ter hoogte van de De Meernbrug in Kanaleneiland Noord.	
15	Mail	Parkeren op de Vasco da Gammalaan. Waar zijn jullie mee bezig iedereen een parkeervergunning laten kopen en parkeerplaatsen opheffen. Waar moeten al die auto's een parkeerplaats vinden? Het is nu al een probleem als je 's avonds laat thuiskomt is het op de Rooseveltlaan voor de tien hoog flats al moeilijk om een plekje te vinden? Vertrouwend dat jullie nog eens goed kijken naar het plan en geen parkeerplaatsen verwijderen.	Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3.
16	Mail	Een heel fijn gesprek gehad met Jesse en Tim tijdens de inloopochtend, waardoor ik ook meer begrip gekregen heb voor knelpunten in het ontwerp. Te weten. 1. Vanuit beleid het autogebruik, het bezit daarvan en oneigenlijk parkeren terugdringen in een bestaande wijk met bestaande gewoontes. Bovendien is het maar de vraag in hoeverre de bewoners ondanks alle inspanningen worden bereikt en straks geconfronteerd worden met een probleem dat met weinig respect voor de openbare ruimte en groen zal worden opgelost. Daarnaast is de Columbuslaan de weg voor de bus. En de Vasco da Gammalaan een uitvalsweg van de wijk, terwijl hij langs de ingangen van winkels en parkeervakken loopt en deel uitmaakt van de fietsroute. Respect van autobezitters voor groen is zeer beperkt en vraagt belemmeringen zonder dat men overal betonnen muren wil plaatsen. Paaltjes die lastig zijn voor deuren kunnen misschien ook helpen. 2. De Rooseveltlaan, [...], wordt een fietsroute met knippen en drempels voor auto's. Mijns inziens gaat die alleen echt als fietsroute gebruikt worden als het wandelpad langs het kanaal fietsen, brommeren en nog erger gaat ontmoedigen. Daar zijn nu geen drempels, geen autoverkeer, verkeer van rechts etc.	Hartelijk dank voor de complimenten. Om duidelijk antwoord te kunnen geven op uw reactie hebben wij deze voorzien van nummers. 1. In het Voorlopig Ontwerp zijn we uitgegaan van plantsoenhekjes langs parken (Vasco da Gammalaan, Aziëlaan en Rooseveltlaan) om foutparkeren tegen te gaan. Naar aanleiding van de bewonersavond en reacties onderzoeken we of het mogelijk is (ook budget technisch) extra plantsoenhekken bij de groenvakken te plaatsen (waaronder bij de Hannolaan en Bontekoelaan). 2. Het ontmoedigen van fietsers langs de kade werkt twee kanten op. Door de Rooseveltlaan aantrekkelijker te maken voor fietsen/brommers etc sturen we op het gebruik van de laan voor deze groep. Als onderdeel van Oeverpark Rondje Stadseiland zal worden gekeken naar werende maatregelen op de boulevard (wandelpad langs het kanaal) om deze route zo veilig en prettig mogelijk te maken voor de voetgangers. 3. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3.

		3. Omdat ik de parkeerdruk op de haakse parkeerplaatsen aan de Rooseveltlaan in de loop van de tijd groter zie worden had ik de volgende vragen, waarop ik nog geen antwoord kon krijgen. Hoeveel woningen betreft het bij dit ontwerp, hoe groot is het autobezit in deze wijk en waar gaat men vanuit bij het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het invoeren van betaald parkeren kan daar mogelijk meer duidelijkheid over verschaffen. Het zou fijn zijn als dat dan nog in het ontwerp meegenomen kan worden. Ik zie ook, dat in het geval van een braderie in de wijk, bij cursussen in het weekeinde en 's avonds in het Globecollege de druk op de vele nu haakse parkeerplekken aan de Rooseveltlaan groot is. In het plan zie ik nergens de mogelijkheid van parkeerplekken elders in de wijk om dit straks op te vangen. Ik ben ervan overtuigd dat dit dan ten koste van het groen en het gras zal gaan. Hoewel ik als aanwonende daar helemaal niet op zit te wachten, zouden de haakse parkeerplekken op de Rooseveltlaan zonder veel bezwaren van omwonenden hiervoor kunnen dienen. Met open klinkers en ingezaaid gras kan dat ook de waterafvoer en het groen bevorderen. Daarnaast maken veel inwoners gebruik van bedrijfswagen, die bij thuiskomst voor de deur moeten worden gestald. Dit levert minder overlast op haakse parkeerplaatsen aan de andere kant van de weg dan dichterbij overlangs voor de ramen van beneden flats en eengezinswoningen. Ik wens u veel wijsheid toe bij de verder ontwikkeling van het ontwerp.	We houden rekening met een capaciteit van 10% extra parkeerplekken, zodat er bij bijvoorbeeld evenementen (braderie, cursussen etc.) extra parkeerplekken zijn. Maar ook zodat, als er bijvoorbeeld tijdelijk containers op parkeervakken staan, er niet direct een probleem zal ontstaan. De argumentatie voor de keuze voor langspaarkeerplekken bij de Roosevellaan kunt u teruglezen bij ons antwoord bij reactienummer 8.
17	Mail	Mail: Vanmorgen was er een inloopochtend over de plannen herinrichting Rooseveltlaan en omgeving. Ik was verhinderd , een buur is wel geweest en heeft even verslag gedaan over wat er besproken is. Eerder heb ik bezwaar gemaakt tegen een deel van de plannen , met name het , onnodig , terugbrengen van parkplekken. Er verdwijnen al veel plekken omdat de zijstraten aan een kant een groenstrook krijgen . Zinnige opmerkingen vind ik en makkelijk aan te passen met behoud van t straatbeeld en de groenstroken . De Gemeente geeft niet de indruk om ook maar iets aan te passen in de plannen. Het is alsen misschienals blijkt dat..... Aanpassing van de plannen doe je natuurlijk op voorhand en niet achteraf. Dat is kapitaalvernietiging en onzinnig. Ik heb nu toch echt de indruk dat de Gemeente helemaal niet van plan is om ook maar iets te wijzigen en	Dank voor uw reactie en het uitspreken van uw zorgen over parkeren in de Rooseveltlaan. Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd in 2022. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. De argumentatie voor de keuze voor langspaarkeerplekken bij de Roosevellaan kunt u teruglezen bij ons antwoord bij reactienummer 8.

		vooral aan t bewoners sussen is . Dat vind ik heel kwalijk en volkomen ongepast .	
18	Mail	Mail: Middels deze mail wil ik als bewoner van de Rooseveltlaan reageren op voorgenomen veranderingen m.b.t. het parkeren op bovenstaand adres. 1. Als ik de plannen zo doorlees, dan gaat er veel veranderen. Enerzijds goed, echter met zoveel gezinnen op een relatief kleine plek is het onverstandig om het aantal parkeerplaatsen zo drastisch te verlagen. Het is nu al dagelijks dat bewoners uit andere straten bij ons voor de deur parkeren omdat bij hen nu al een chronisch tekort is. Probleem wat we dan dagelijks mee te maken hebben is dat we zelf niet eens in de buurt van onze woning kunnen parkeren omdat de aanwezige plekken bezet zijn. Personeel van Globe college bij ons tegenover de flat parkeert ook met grote regelmaat bij ons op de parkeerplaats, omdat op hun terrein onvoldoende ruimte is. Dit gebeurt ook 's avonds als de sporthal open is, en wanneer er college wordt gegeven en met open dagen is het helemaal dramatisch. Voor ons is het al uit den boze om 's avonds naar bijvoorbeeld een verjaardag te gaan, omdat je van tevoren weet dat je een gigantisch parkeerprobleem hebt. Mensen met een hulpbehoevend beroep, of zoals ik, met zeer onregelmatige tijden gaan straks tegen ongewilde problemen oplopen, nog extremer dan nu het geval is. Dat Utrecht groener wil voor de toekomst snappen we allemaal, echter moet het bezit van een auto geen straf worden. Een passend alternatief is er namelijk niet. Het voorgenomen betaald parkeren zal in bovenstaande problemen geen oplossing brengen. 2. Wat wellicht een optie is om bestaande parken, groenstroken enz. uit te breiden met veel extra bomen, struiken, bloembakken enz. En wat wellicht een nodige optie is, is dat het fietspad langs het Amsterdam-Rijnkanaal beter wordt beschermd tegen auto's, quads waar met name met mooi weer dagelijks misbruik van wordt gemaakt, waar met enorm hoge snelheid gereden wordt en aanwezig publiek vaak opzij moet springen. Ik hoop U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, en ik wacht met interesse op uw reactie.	1. Dank voor uw reactie en het uitspreken van uw zorgen. Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd eind 2022. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. De argumentatie voor de keuze voor langspaarkeerplekken bij de Roosevellaan kunt u teruglezen bij ons antwoord bij reactienummer 8. 2. Dank voor uw suggestie voor het toevoegen van meer beplanting in parken en groenstroken. We vergroten het Marco Polopark door het parkeren rondom het Winkelcentrum anders te verdelen, maar wel in aantal te behouden. In de groenstrook langs het water hebben we ook op een aantal plekken bomen toegevoegd. Het park langs het Amsterdam-Rijnkanaal vergroten we ook door het parkeren hier anders te organiseren, namelijk aan twee zijden in plaats van alles in de parkzijde. Ook voegen we bomen toe in groenstroken waar hier voldoende (ondergrondse) ruimte is. In de groenstroken wordt nu vooral beplanting toegepast die niet te hoog wordt zodat er overal goed zicht blijft. Dank ook voor de constatering op de boulevard. U kunt dit soort meldingen ten alle tijden eenvoudig melden aan onze beheerders via de website van de gemeente (https://meldingen.utrecht.nl/)

19	Mail	In de Vasco da Gamalaan zitten meerdere populaire supermarkten en andere winkels. Dat trekt veel auto's aan die willen parkeren. Vaak is er niet genoeg plek en gaan ze haaks op de rij geparkeerde auto's links staan, waardoor die geparkeerde auto's niet meer weg kunnen. Of ze gaan opeens rechts stoppen om te wachten tot ze links kunnen parkeren. Vaak met opstoppen tot gevolg. In jullie plan komen er minder parkeerplekken, want alle plekken rechts verdwijnen. En links laten jullie de plekken net zo diep als ze nu zijn, waardoor er nog steeds auto's haaks achter de geparkeerde auto's kunnen gaan staan. Ik ben bang voor alleen maar meer opstoppen. Hoe gaan jullie dit voorkomen?	Dank voor uw opmerking. Het aantal parkeerplekken nabij het winkelcentrum blijft hetzelfde als in de huidige situatie, maar zal anders worden verdeeld. Dit hebben we gedaan zodat de verkeerssituatie voor de winkels op de Vasco da Gamalaan duidelijker wordt. Er kan nog maar aan 1 kant geparkeerd worden. Er is inderdaad een kans dat er achter de haaks geparkeerde auto's dubbel geparkeerd gaat worden, ondanks dat dit niet toegestaan is. Dit ontmoedigen we door het toepassen van een andere materialisering in een smallere strook. We hebben de afweging gemaakt om meer overzicht te bieden aan de automobilist tijdens het parkeren zodat fietsers eerder gezien worden tijdens de parkeeractie. Dit kan alleen met een langere inrijafstand, maar dit werkt dubbel parkeren wel meer in de hand. We vinden de veiligheid van de fietser hier van groter belang.
20	Mail	Bedankt voor de informatie. In de bijlage treft u foto's aan, gemaakt op zaterdag 15 maart 25 om 10.20 uur. Zoals u kunt zien staan er allemaal foutgeparkeerde auto's in het gras. Wij hopen dat in uw project het hekwerk, dus echt serieus wordt meegenomen.	Dank voor de toegestuurde foto's. Zoals ook aangegeven bij ons antwoord op reactienummer 11 zullen wij in afstemming met het wijkbureau nagaan het mogelijk is (tijdelijke) verkeersmaatregelen in de Pizarrolaan genomen kunnen worden.
21	Rf	1. Kunnen niet alle bomen van de Hannolaan in 1 x worden vervangen? 2. Plantsoenhekjes in alle groenvakken (ook de Hannolaan). 3. Is er al tijdelijk te handhaven op de Vasco da Gamalaan?	1. In Utrecht is het beleid dat gezonde bomen niet gekapt worden. Bomen kunnen alleen gekapt worden als hier zwaarwegende redenen voor zijn. 2. In het Voorlopig Ontwerp zijn we uitgegaan van plantsoenhekjes langs parken (Vasco da Gamalaan, Aziëlaan en Rooseveltlaan) om foutparkeren tegen te gaan. Naar aanleiding van de bewonersavond en reacties onderzoeken we of het mogelijk is (ook budget technisch) extra plantsoenhekken bij de groenvakken te plaatsen (waaronder bij de Hannolaan en Bontekoelaan). 3. Wij nemen aan dat u hiermee de verkeerssituatie bedoeld op de Vasco da Gamalaan. Wij zullen dit bespreken met het wijkbureau.

22	Rf	Parkeren in de Rooseveltlaan. Er komt niet voldoende parkeren op de Rooseveltlaan. Het staat nu al vol. Men wil wel de auto kwijt kunnen.	Dank voor uw reactie en het uitspreken van uw zorgen. Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd in 2022. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. De argumentatie voor de keuze voor langspaarkeerplekken bij de Rooseveltlaan kunt u teruglezen bij ons antwoord bij reactienummer 8.
23	Rf	Columbuslaan Verkeersveiligheid. 1. Voorrangsituatie Columbuslaan/ VdG maakt mij zorgen. Ik zie graag een drempel bij kruispunt Columbuslaan/Vdg zodat verkeer van recht (Vasco) voorrang hebben. 2. Voetpad in 't groen bij 't wc gaat 't niet gebruikt worden . Lieverparkeerplaatsen. 3. Liever afremmen met drempels i.p.v. versmallen (Columbuslaan) Oversteek/zebra bij wc thv Columbuslaan	Dank voor uw reactie. Wij hebben uw reactie genummerd en geven per nummer een antwoord. 1. Door de herinrichting worden de kruispunten gelijkwaardig en moet men van rechts voorrang geven, ongeacht of het kruispunt op een plateau ligt of niet. Wij kiezen ervoor om de drempelplateau's op plaatsen neer te leggen waar men geen verkeer uit zijstraten tegenkomt, omdat daar de snelheid het hoogst zal liggen. 2. We streven juist naar dat het park meer gebruikt kan worden en daardoor kiezen we voor een voetpad door het groen, in plaats van direct aan de weg. Om de situatie op de Vasco da Gamalaan veiliger en overzichtelijker te maken verplaatsen we de parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum aan de zijde van de Marco Pololaan en Columbuslaan. 3 Binnen gemeente Utrecht zijn we terughoudend voor het plaatsen van zebrapaden, zeker in 30 km-zone. Zie voor de verdere afweging reactienummer 12
24	Rf	Aantal parkeervakken en info. 1. Aan de Rooseveltlaan lijken onvoldoende parkeervakken voor de flats. Per portiek zijn 8 woningen en geloof dat er 6 in de buurt waren. Kunnen die aantallen (is namelijk geen info) ook op de site (info over versmallen = meer rust o.i.d.) en hoe jullie al niet verminderen 2. mogelijk tussen 17 en zon meten (miss met buurtbewoners	Bedankt voor uw reactie. Wij hebben uw reactie genummerd en geven per nummer een antwoord. 1. Dank voor uw reactie en het uitspreken van uw zorgen. Het huidige aantal parkeerplekken in het plan is gebaseerd op het drukste moment van de parkeerdrukmeting die is uitgevoerd in 2022.

		3. voor ons huis [...] een parkeervak, maar hebben eigen oprit (kan daar nog iets mee? Verhoging o.i.d.): zijn bang dat mensen ervoor parkeren en ons insluiten 4. Supergoed bezig! Superfijn dat er meer groen & wandelpaden komen 5. Fijn hoe jullie ons meenemen en informeren & de inspraak horen. Heel knap. 6. Twijfel over dicht maken van doorgang/kruispunt naar de Bontekoelaan, want moeten dan via het kruispunt van de Dirk wat altijd druk is.	Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. De argumentatie voor de keuze voor langspaarkeerplekken bij de Roosevellaan kunt u teruglezen bij ons antwoord bij reactienummer 8. 2. Wij houden in de stad vaste telmomenten aan voor parkeerdrukmetingen. Deze zijn zowel overdag, 's nachts en in het weekend. Hiermee zien wij duidelijk wanneer de parkeerdruk het hoogste is en wanneer er bijvoorbeeld veel bewoners of bezoekers in de wijk aanwezig zijn. Deze telmomenten herhalen we in een periode van twee weken (drie keer per week), om uitzonderingen goed te filteren. 3. We gaan de inrit verlengen tot aan straatprofiel zodat duidelijk is dat hier geen parkeerplaats is, maar een inrit. 4. Bedankt voor uw positieve reactie ten aanzien meer groen en wandelpaden. 5. Bedankt voor uw positieve reactie ten aanzien van de inspraakmogelijkheden. 6. Hiermee sturen we het autoverkeer meer richting de Columbuslaan zodat de Rooseveltlaan rustiger wordt voor fietsers. Het fietscomfort op de Rooseveltlaan is een belangrijk uitgangspunt in zowel het project Vasco da Gamalaan als in de Omgevingsvisie Kanaleneiland – Transwijk en Uitvoeringsprogramma Oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026. Het autoverkeer moet inderdaad via de Columbuslaan, maar kijkend naar de hoeveelheid verkeer op deze straten moet dit geen problemen geven.
25	Rf	1- richting Vasco winkelcentrum	(Een deel van) de Vasco da Gamalaan als eenrichtingsstraat is naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp beschouwd. Dit kan niet worden toegepast. Zie voor verdere toelichting ons antwoord bij reactienummer 5.

26	Rf	Gezien de mogelijkheden een prima plan Mijn complimenten, ook over de wijze waarop wij op de hoogte worden gehouden	Hartelijk dank voor uw reactie op het plan en uw compliment over de communicatie.
27	Rf	Prullenbakken / ondergrondse containers Het grote aantal prullenbakken 'zonder functie' * Hoe zit dit in de nieuwe situatie eruit? Tevens het aantal ondergrondse containers is deze toereikend genoeg in de nieuwe situatie? Voor de rest => Heel veel succes!!	Bedankt voor uw reactie. We begrijpen uw zorg over afval. In het plan zijn, net als in de huidige situatie, langs de schoolroute en rond het winkelcentrum een afvalbakken geplaatst. We hebben op een drietal locaties (2x op de Vasco da Gamalaan en 1x op de Aziëlaan nabij de Columbuslaan) een reservering gemaakt voor mogelijke uitbreiding van ondergrondse afvalcontainers (ORAC's). Als blijkt er meer inzamelingspunten nodig zijn dan kunnen we deze daar realiseren. Zie voor nadere toelichting ook ons antwoord op reactienummer 14, punt 3.
28	Rf	Afsluiting van garageboxen tijdens de bouw. Dit is een aandachtspunt voor de fasering. Bereikbaarheid + iets anders geboden?	Tijdens de uitvoering wordt rekening gehouden met bereikbaarheid van opritten. Dit wordt in volgende fase verder uitgewerkt in een BLVC-kader. In dit plan nemen we de garageboxen in de Hannolaan mee.
29	Rf	Overlast Parkeerterrein achter de Vasco da Gamalaan. Er wordt 's avonds met grote regelmaat overlast veroorzaakt op het parkeerterrein achter Vasco da Gamalaan. Hier staat een hek dat 's avonds (na 19:00) dicht gaat, maar vaak wordt geblokkeerd (opzettelijk of per ongeluk??) Is er een mogelijkheid om het parkeerterrein altijd af te sluiten voor andere dan omwonenden, leveranciers en winkeliers? PS. Heel fijn dat de vernieuwing er komt! Mag ook gezegd:) Zie ook de vele meldingen bij de gemeente en politie van overlast die wordt ervaren.	Fijn dat u positief bent over de vernieuwingen. Vanuit het project is er geen voornemen om deze tijden t.a.v. de sluiting van het hek te veranderen. Het parkeerterrein heeft namelijk ook functie voor parkeeraanbod buurtbreed. Naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp o.a. op het aantal parkeerplekken in het plan zullen we nieuwe parkeerdrukmetingen uitvoeren. Zie voor een nadere toelichting hierop ons antwoord op reactienummer 3. Er vindt op dit moment wel een proef plaats vanuit afdeling Veiligheid (OOV). Waarbij het terrein proef gesloten is vanaf 14.00 uur. Ten tijde van de invoer van betaald parkeren tussen 6.00 en 11.00 zal dit wellicht weer anders worden. Ook na invoering van betaald parkeren wordt een parkeerdrukmeting gedaan. Ervaart u overlast? Doe dan een melding via ons melding systeem (https://meldingen.utrecht.nl). Dit helpt ons inzicht te krijgen in type overlast.

30	Rf	Ingang van de wijk (VdG-laan) De verkeersveiligheid en de doorstroming kan beter dan is opgenomen in huidige plan. Wat dan wel? 1. leg vrijliggende fietspaden aan 2. 2 stroken auto's uit 1 strook auto's in > en hier tussen een middengeleider S.v.p. spoedig uitvoeren	1. Bij 30km zones worden geen vrij liggende fietspaden aangelegd. Dit past niet in het principe van een woongebied. In woonwijken is het uitgangspunt dat iedereen de weg met elkaar deelt en rekening houdt met alle verkeersdeelnemers. Eveneens zouden vrij liggende fietspaden ten koste gaan van veel groen in de wijk. Wat we wel doen is dat we Vasco da Gamalaan een fietsstraat maken. 2. (Een deel van) de Vasco da Gamalaan als eenrichtingsstraat is naar aanleiding van de reacties op het concept Voorlopig Ontwerp beoordeeld, dit kunnen we niet toepassen. Zie voor verdere toelichting ons antwoord bij reactienummer 5.
31	Rf	Parkeerplaatsen winkelcentrum Ik verwacht nog meer getoeter, geschreeuw, gescheld en gebots met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor de winkels	Dank voor uw reactie. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie, enkel anders verdeeld. We maken de verkeerssituatie overzichtelijker door enkel aan één zijde nog te parkeren. Hierdoor creëren we meer duidelijkheid. Met deze duidelijkheid streven we naar minder discussie. We kunnen echter niet altijd gedrag (toeteren, schreeuwen etc.) voorkomen met de weginrichting. We kunnen niet volledig voorkomen dat er weggebruikers zijn die zich niet aan verkeersregels gaan houden en daarmee anderen tot last zijn. Handhaving kan hier wel tegen optreden.
32	Rf	Security in the streets Due to the design of the streets, the only way to make sure it is safe on the roads is: 1. Every intersection has a zebra crossing, without is, the maniacs drivers don't care and don't respect 2. Put more security camera's to catch maniac drivers, especially in the cross rounds. 3. Put special camera: without it, they will still be accelerating like maniacs in Columbuslaan & Vasco da Gamalaan & Marco Pololaan 4. make sure the trash bins are exactly the same or more	Bedankt voor uw opmerkingen. Wij hebben uw reactie genummerd en geven in het Nederlands per nummer een antwoord. 1. We hebben zebrapaden in Voorlopig Ontwerp overwogen, indiener 12 heeft dezelfde vraag gesteld, zie daarom ons antwoord bij reactie nummer 12. 2. Er zijn veel fysieke maatregelen getroffen, er zijn camera's van de VvE en openbare orde camera's. Meer camera's dan nu gaan er niet komen. 3. Op dit moment bereiden we een stadsbrede aanvraag voor de inzet van flitspalen voor. Dit betreft flitspalen die een korte periode op een locatie geplaatst worden (flexflitsers). Drie locaties binnen Kanaleneiland worden hierbij onderzocht (Columbuslaan, Marco Pololaan en Marshallaan). Bij de aanvraag wordt per locatie

		5. Parking lot behind the stores at Vasco da Gama should NEVER be public. The will keep the minisame and the sketchy stuff in them	beoordeeld of de locatie in aanmerking komt voor een flexflitspaal. Hierbij vindt en stadsbrede prioritering plaats. Er wordt hierbij naar verschillende factoren gekeken, denk aan ongevallen, aandeel snelheidsovertreders en een geloofwaardige wegingdeling. Daarnaast kijken we ook naar meldingen. 4. We plaatsen in totaal 10 afvalbakken tussen Globe College en het Winkelcentrum en bij alle bushaltes. We zullen in het Definitief Ontwerp het huidige aantal beoordelen en bepalen of er extra afvalbakken bij moeten komen bij het winkelcentrum. 5. Vanuit het project veranderen we niet de toegankelijkheid van het parkeerterrein achter het winkelcentrum. Dit blijft openbaar terrein. Er vindt momenteel wel vanuit afdeling Veiligheid een proef plaats waarbij het terrein bepaalde tijden is afgesloten, zie ook reactienummer 29
33	Mail	Allereerst; heel fijn dat de boel wordt aangepakt! [...] Het is daarbij belangrijk om te beseffen dat hier ook onze fietsenshuur zit. Doordat wij de hoekwoning zijn hebben wij geen schuur aan de achterkant. De beide auto-opritten zitten dus niet tegen elkaar aan, daar moet ongeveer een meter ruimte tussen om met de fiets door te kunnen [...] Dan heb nog een paar andere opmerkingen; 1. De opritten zijn niet allemaal gelijk. Die van de burens is bijvoorbeeld breder en langer. Relevant detail. 2. Er wordt in het plan gesuggereerd om vanaf de kruising met de Rooseveltlaan en inrit te maken. Echter; dit is geen kruising maar een bocht. Op tekening zie ik dit ook niet terug. 3. Ik snap dat de ondergrondse afvalcontainers ergens moeten. De overlast is echter verschrikkelijk. Kan er in het plan iets worden opgenomen om dumpen van afval hier te ontmoedigen? Ik zou zeggen maak door begroeiing of hekwerk de beschikbare ruimte om te dumpen heel klein, dan nodigt minder uit om er je halve huisraad te dumpen. 4. In de tekst staat dat de afvalcontainers bij de Columbuslaan	We hebben de andere opmerkingen genummerd: 1. We zullen met u separaat contact opnemen met betrekking tot de uw inritsituatie in relatie tot de nieuwe situatie met betaald parkeren. In het Definitief Ontwerp controleren we de breedte en lengte van de opritten in het ontwerp. Wat betreft uw schuur: deze kunt u bereiken door gebruik te maken van de op en afgang naar het voetpad vanaf de straat maar ook d.m.v. de inrit van uw burens. 2. In de huidige situatie is dit inderdaad een bocht, met aan de zuidzijde (vanaf de brug) een aansluitend fietspad. In de nieuwe situatie wordt de Rooseveltlaan een doorlopende fietsstraat. Het bestaande fietspad, nu tussen de hagen, krijgt dan voorrang op het verkeer vanaf de Aziëlaan. Daarom krijgt de kruising met de Aziëlaan bij de nieuwe inrichting een inritsituatie. 3. We onderschrijven de zorg rond het afval. Uw suggestie om de ruimte zo klein mogelijk te maken hebben we bekeken. Op de meeste plekken realiseren we groenvakken rond de containers. Een uitzondering vormt de bestaande containerplek op de Aziëlaan in het plantsoen. Hier is en blijft heel veel ruimte rond de container. We hebben ook ruimte nodig voor mensen met een rolstoel om afval weg te kunnen brengen. Zie voor verdere toelichting, ook over het ledigen, ons antwoord op reactie 14, punt 3

		verplaatst worden. Op tekening lijken ze geheel verdwenen. Mogelijk een foutje? 5. de rijbaan wordt niet smaller. Het lijkt me dat hier wel ruimte voor is, is dat geen goed idee? Er wordt nu behoorlijk geracet. 1-richtings verkeer zou ook een goeie kunnen zijn, dat biedt extra mogelijkheid om te versmallen natuurlijk. Om er geen misverstand over te laten bestaan; we zijn heel blij met het plan en zien enorme verbetering. Echter het voorstel over de inritten is helaas niet passend. Wij hopen erop en gaan er vanuit dat een passende oplossing alsnog mogelijk is. Dank alvast voor uw reactie en veel succes met de aanpak!!	4. In de huidige situatie bevinden de containers zich tussen de parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie komen ze naast de parkeerplaatsen. De afvalcontainers staan ongeveer 20 meter zuidwaarts op tekening naast de parkeervakken. 5. De rijbaan op de Columbuslaan moet voldoende ruimte houden voor het busverkeer, vandaar de breedte van 6,5m op veel stukken. Mede door de as-verspringing kunnen we wel op een aantal stukken een smallere breedte realiseren. De Aziëlaan blijft tweerichtingsverkeer houden en daarom blijft deze wegbreedte gelijk aan de huidige situatie. Bedankt voor uw compliment.
34	Mail	Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om namens de Fietzersbond onze inbreng voor de plannen voor Vasco da Gamalaan met een brief onder uw aandacht te brengen. We maken graag van deze gelegenheid gebruik. [..] Een van de doelen van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid en lopen en fietsen te stimuleren. Daar zijn we erg blij mee. Het fietsgebruik in Kanaleneiland is nu laag. Een goed ontworpen netwerk van hoofdfietsroutes kan flink bijdragen aan verhogen van het fietsgebruik. VO voor de fiets veel slechter dan IPvE FO Het Voorlopig Ontwerp blijkt voor fietsers op diverse punten sterk verslechterd, in vergelijking met het IPvE Functioneel Ontwerp: 1. Er komen geen verkeersknips, waardoor de hoeveelheid autoverkeer op hoofdfietsroutes te hoog blijft. 2. De oost-westfietsroute krijgt, in tegenstelling tot het raadsbesluit hierover, alleen rood asfalt tot de Columbuslaan. Op de Columbuslaan en de Bontekoelaan komt geen rood asfalt. 3. De Bontekoelaan krijgt, als "bijkomend voordeel" van het verlies van de status van hoofdfietsroute, een wegbreedte van 3,5 meter. Bij die breedte kan een fiets een tegemoetkomende auto niet veilig passeren.	Dank voor uw reactie. We betreuren om te lezen dat uw denkt dat het plan verslechterd is voor fietsers. Onderstaand reageren we eerst op deze reactie, hierna geven we een reactie op de 'losse' inhoudelijke aspecten van kantstroken, snelheidsremmers, fietsparkeren en stoepranden. 1. Er komen geen verkeersknips op de Columbuslaan, Marco Pololaan en Livingstonelaan in de plannen. Er is een verkeerskundig onderzoek gedaan naar de effecten van de knips. Deze hebben grote gevolgen voor het gehele verkeersnetwerk in en rondom Kanaleneiland. De gevolgen op diverse plekken (zoals de Beneluxlaan, 24 Oktoberplein en Churchilllaan) zijn dermate groot dat deze onacceptabel zijn. Ook de Vasco da Gamalaan zou met het realiseren van knips veel drukker worden. Dit zou dus nadelige effecten hebben voor de fietser op deze straat. Op dit moment zijn de knips daarom nog niet uitvoerbaar. Wel wordt er een knip gerealiseerd op de Rooseveltlaan. Deze geeft geen belemmeringen op het netwerk en zorgt voor een verbetering van de kwaliteit van de hoofdfietsroute op de Rooseveltlaan. In het IPvE/FO is duidelijk opgenomen dat de verkeersknips nog in onderzoek waren en dat de knips wel maar ook niet toegepast zouden kunnen worden. Indien in de toekomst blijkt dat knips alsnog toegepast kunnen worden zijn de potentiële kniplocaties goed aanpasbaar voor de toepassing van een verkeersknip.

	4. Diverse hoofdfietsroutes uit de omgevingsvisie worden niet benoemd, laat staan ingericht, als hoofdfietsroute. Dat betreft het stukje Marco Pololaan en de Columbuslaan richting Meubelboulevard 5. Alle kruisingen worden gelijkwaardig. De hoofdfietsroutes krijgen kruisingen in klinkers. Fietzers raken hier het asfalt en de voorrang kwijt. We gaan op deze punten afzonderlijk in. Daarna reageren we nog op een aantal andere punten. We zien uit naar uw reactie. Desgewenst zijn we graag bereid om onze reactie mondeling aan u toe te lichten. Ad 1: geen verkeersknips Volgens de toelichting leiden alle onderzochte knips tot verschuiving van het autoverkeer. De wegen waar dat autoverkeer dan moet gaan rijden kan die drukte er echter niet bij hebben. Dat lijkt ons juist een sterke reden om het fietsnet zo goed mogelijk te maken! Heel veel autoritten zijn korter dan 5 kilometer. De korte autoritten uit Kanaleiland zorgen bijvoorbeeld voor een hoge verkeersdruk op het Europaplein. Om ooit in de toekomst van die hoge verkeersdruk af te komen, is het wat ons betreft noodzakelijk om alles uit de kast te halen om het fietsgebruik te verhogen, onder meer ten koste van in elk geval de korte autoritten. De knips kunnen nú misschien niet. Maar er moet hard aan worden gewerkt om ze in de toekomst wél mogelijk te maken. En dat leidt gelijk tot vragen: • Op welke doorsnedes van wegen verwacht u dat “knippen” in de (nabije) toekomst mogelijk wordt? • Kan de indeling van de betreffende locaties al worden voorbereid op de knip? Voorbeeld: stel dat een knip in de Columbuslaan ter hoogte van het Aziëplantsoen voor verkeer richting Meubelboulevard naar verwachting als eerste mogelijk wordt. Dan is het handig om in dat weggedeelte nu al een middenberm aan te leggen. Of er zijn misschien andere manieren om rekening te houden met een toekomstige knip Ad 2, De hoofdfietsroute houdt op bij de Columbuslaan Het verkeersmodel van Utrecht (VRU 3.5) verwacht in 2023 zo'n 3.000 motorvoertuigen per etmaal op de Columbuslaan tussen de Vasco da Gamalaan en de Bontekoelaan. Bij een goede weginrichting is dat te combineren met een hoofdfietsroute. Er ligt een middelbare school met	2. De Vasco da Gamalaan voeren wij uit in rood asfalt. Hiermee volgen wij het afwegingskader verharding hoofdfietsroutes. Een deel van de Columbuslaan en de Bontekoelaan krijgen geen rood asfalt. Dit volgt uit de volgende afweging: - Het projectteam heeft uitgebreid gestudeerd en een variantenstudie uitgevoerd naar de inrichting van de fietsroute en is tot de conclusie gekomen dat de meest verkeersveilige en herkenbare situatie ontstaat bij het stoppen van het rode asfalt op de kruising met de Columbuslaan. Op basis van de volgende argumenten/afweging: - o Een combinatie van de busroute met een relatief korte lengte van een kruisende hoofdfietsroute en de daarbij horende inrichting zien wij niet als een verkeersveilige oplossing. De situatie op de Columbuslaan zou erg onduidelijk zijn indien deze met rood asfalt zou worden ingericht. Hiermee krijg je op een klein deel van de Columbuslaan (waar ook een bus rijdt/kruist) een ander profiel. Hierdoor zal het verwachtingspatroon van fietser en automobilist veranderen (wel of geen voorrang?) wat naar onze inschatting kan zorgen voor onveilige situaties voor fietsers. Daarnaast is het door de situatie met een bus en een hoge intensiteit motorvoertuigen op de Columbuslaan moeilijk om de kruispunten geloofwaardig in de voorrang in te richten. Wij gaan uit van gelijkwaardigheid binnen een 30 kilometer per uur zone. - o De intensiteit van motorvoertuigen op de Columbuslaan blijft erg hoog, er gaat namelijk geen sprake zijn van verkeersknips. Op de Columbuslaan zal daarom het aantal motorvoertuigen vele malen hoger liggen dan het aantal fietsers. - o Er is sprake van het uiteinde van het fietsnetwerk met lage aantallen fietsverkeer. Vanaf de Columbuslaan kunnen meerdere wegen naar de Rooseveltlaan genomen worden, afhankelijk of men naar het noorden of naar het zuiden gaat, kunnen fietsers de Bontekoelaan, Cortezlaan of de Hannolaan nemen of zelfs via de Columbuslaan verder naar het noorden of het zuiden (woonboulevard) gaan.
--	--	---

	ca 500 tot 1.000 leerlingen bij de Bontekoelaan, dat trekt veel jonge fietsers aan. De oost-westroute is onderdeel van het fietsnet. Hij zal bijvoorbeeld worden gebruikt door bewoners uit de MWKZ, die maar een deel van het rondje stadseiland willen doen. Of mensen die vanuit de MWKZ met weinig verkeerslichten (= oponthoud) naar de Daphne Schipperbrug en Leidsche Rijn willen fietsen. Mensen die uit Leidsche Rijn via de Daphne Schipperbrug en Rooseveltlaan naar de Meubelboulevard fietsen. Er komt immers op korte termijn een brug over de Leidsche Rijn bij Den Hommel. U knipt een gat in het fietsnet?! De genoemde wegen zijn opgenomen in het fietsnet en dat is niet voor niks gedaan. Er ligt een raadsbesluit (de omgevingsvisie), daar is nog expliciet over de fietsroutes gesproken. Naar ons idee knipt u hier een gat in het fietsnet! Met als argument dat dat “de meest duidelijke en veilige situatie voor de verkeersgebruikers (geeft) die je verwacht in een 30 km/uur gebied”. We vinden dat niet acceptabel. Het zijn hoofdfietsroutes, er zijn besluiten over de loop van de route (omgevingsvisie) en over de verharding. Wij vragen u dringend om onverkort de betreffende raadsbesluiten uit te voeren en hoofdfietsroutes uit te voeren in rood asfalt en fietsers voorrang te geven. Hoe kunt u ooit verwachten dat het fietsgebruik in Kanaleneiland stijgt, als het fietsnet niet compleet wordt aangelegd? Een weginrichting zoals hier is voorgenomen ligt er doorgaans voor een periode van 40 tot 60 jaar! Zorg dat het fietsnet goed en compleet is. Ad 3. De Bontekoelaan wordt 3,5 m breed. Een fietser is 75 cm breed en houdt 25 cm schuwafstand aan van de wegberm. Een personenauto is 1,9 m breed en houdt 25 cm schuwafstand aan vanaf de wegberm. SUV's en busjes zijn breder. De afstand waarbij alle automobilisten fietsers inhalen, bij 30 km/uur, is 85 cm. Als er minder ruimte is, durven sommige automobilisten niet in te halen. Deze afstanden zijn vastgesteld op basis van onderzoek (CROW). De totaal benodigde breedte is dus $25 + 75 + 85 + 190 + 25 \text{ cm} = 400 \text{ cm}$. De Bontekoelaan wordt 3,50 breed. Dat betekent dat er tussen auto's en fietsers bij passeren of tegemoetkomend niet 85, maar slechts 35 cm ruimte is. Dat is veel te weinig en daarom onveilig. Omdat	- In het project is daarom gekozen om verkeersveiligheid, doorstroming van de buslijn en de gelijkwaardigheid van wegen te laten prevaleren boven een sluitend netwerk qua inrichting van hoofdfietsroutes. Daarom krijgen de Bontekoelaan en de Columbuslaan geen rood asfalt. 3. De Bontekoelaan krijg een wegbreedte van 3,8 meter. Dit stond foutief op de website en is hersteld. Deze breedte voldoet aan de richtlijnen van CROW voor een eenrichtingsweg. Tevens wordt er een drempel toegevoegd in de Bontekoelaan als snelheidsremmer. Wij zullen in de DO fase nagaan of een kleine verbreding van de straat mogelijk is ten gunste van de fiets. 4. De hoofdfietsroute Marco Pololaan loopt tot de Vasco da Gamalaan. De Columbuslaan richting de Meubelboulevard is geen onderdeel van het hoofdfietsroute netwerk en zal daarom niet als hoofdfietsroute worden ingericht. 5. Er is uitgebreid nagedacht over de voorrangssituaties op de kruispunten. Er is gekozen voor gelijkwaardigheid op alle kruispunten in de wijk. De reden hiervoor is de verbetering van de verkeersveiligheid, één van de belangrijkste thema's in Kanaleneiland. Wij willen voorkomen dat er routes ontstaan waarop het autoverkeer sneller kan rijden, omdat zij voorrang hebben op de zijstraten. Door de gelijkwaardigheid zal de snelheid omlaaggaan en zijn de verkeersregels duidelijk in de gehele wijk. De verlaagde snelheid komt ook de veiligheid van de fietser ten goede. De aansluiting op de Rooseveltlaan ligt wél in de voorrang, omdat dit aansluit bij het Rondje Stadseiland, waar de Rooseveltlaan onderdeel van is. Kantstroken In het plan worden kantstroken ingezet om een visuele versmalling te veroorzaken. Op de fietsstraten Vasco da Gamalaan en de Rooseveltlaan, zijn de kantstroken naast het asfalt 40cm. Op de Columbuslaan zijn de kantstroken op dit moment nog 50cm, in het DO wordt beoordeeld of deze ook naar 40cm kunnen gaan. Er wordt hier geen asfalt toegepast maar klinkers. De parkeervakken worden uitgevoerd in hergebruikte betonstraatstenen waardoor de uitstraling van de materialisering van de kantstrook duidelijk anders is. Snelheidsremmers
--	--	---

	het een eenrichtingsweg is, kan de weg wat smaller worden uitgevoerd dan 4,8 meter, maar 3,5 m is veel te smal. Als u het wilt ervaren: fiets een paar keer de Louis Armstronglaan (Leidsche Rijn, aan de noordkant van de spoorlijn tussen stations Terweide en Leidsche Rijn) op- en neer. En daar kunnen passerende auto's nog uitwijken via het parkeervak. De Kanaalstraat en Damstraat in Lombok zijn 4,1 m. breed. Als de Bontekoelaan ook 4.1m wordt gemaakt, kan een fietsstrook in de "tegenrichting" worden gemaakt van 1,85 m, dat laat 2,25 voor de rijloper. Daarnaast is in de Bontekoelaan een snelheidsremmer nodig. Ad 4: diverse hoofdfietsroutes worden niet ingericht zoals het hoort In de omgevingsvisie is de Marco Pololaan aangewezen als hoofdfietsroute. De Columbuslaan is vanaf de Bontekoelaan naar de Meubelboulevard toe een hoofdfietsroute. Dat wil zeggen dat deze wegen een daarvoor passende inrichting moeten krijgen, in lijn met het afwegingskader dus mét rood asfalt. U legt maar een klein stukje van de Marco Pololaan aan, maar dat betreft wél het deel tussen de Vasco da Gamalaan en de uitrit van het parkeerterrein aan de achterkant van het winkelcentrum. Dat is bij uitstek een plek waar verkeersveiligheid voor fietsers van groot belang is. Het stuk Columbuslaan tussen de Vasco da Gamalaan en de Meubelboulevard heeft, volgens het verkeersmodel, in 2035 meer verkeer dan het noordelijker stuk Columbuslaan (ongeveer 5.000 mvt/etm). En hier rijdt een bus. De Columbuslaan zit tot de Australiëlaan in het project. Hier moet de Columbuslaan goed voor de fiets worden ingericht, dus inclusief rood asfalt. En als dat onverhoopt niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat de weg blijvend te druk zal zijn, dan is hier een vrijliggend fietspad nodig. U geeft aan dat de Columbuslaan mogelijk zo druk is, dat er wegens het onderhoud asfalt nodig kan zijn. Dat maakt de noodzaak voor rood asfalt nog groter: klinkers slijten af aan de randen als er veel verkeer is. Dan wordt het wegdek een oncomfortabel "wasbord". Ad 5: alle kruisingen worden gelijkwaardig. Bij de gelijkwaardige kruisingen wordt de verharding van de zijstraten doorgetrokken over de hoofdfietsroute heen. Dat suggereert dat de zijstraten voorrang hebben op de hoofdfietsroute, want bestuurders gaat er automatisch van uit dat de doorgetrokken verharding prioriteit	Standaard worden er 30 km/uur sinusdrempels gemaakt. In de bus route en ook in de route voor nood- en hulpdiensten wordt een drempel gemaakt met een groter vlak deel, Voor de bus zijn de drempels lager en daardoor minder effectief als snelheidsremmer omdat er anders geen elektrische bus over kan zonder schade te rijden. Daarom kunnen er minder snelheidsremmers worden toegepast dan op andere routes. Fietsparkeren In het VO staan nu de Tulp voorgeschreven. Tussen de Tulips is ter hoogte van het winkelcentrum ruimte gelaten voor fietsen met een afwijkende maat (denk aan fietsen met kratjes). Deze ruimte is bewust flexibel en kan ook worden gebruikt om bijvoorbeeld boodschappen in de auto te laden. Deze fietsparkeerplekken worden voornamelijk gebruikt tijdens openingstijden van winkels. Nabij de entrees van de woningen staan meerdere Tulp-stallingen. Deze hebben altijd een hoger oog waaraan de fietsen van de grond af gezekerd kunnen worden. Toepassen van andere systemen kan worden bekeken bij de entrees van de woningen. In het DO herijken we de verhouding tulips versus andere in Utrecht toegepaste fietsparkeer-systemen om zo meer diversiteit in gelegenheid te geven om fietsen vast te zetten. Stoepranden Langs de parkranden passen we inderdaad hogere onderbroken trottoirbanden toe, deze zijn onderbroken om tevens als waterinlaat te dienen. In combinatie met de erachter geplaatste plantsoenhekken zijn dit de benodigde anti-parkeermaatregelen. Wanneer een dergelijke band laag of afgeschuind is dan nodigt dit juist uit tot oprijden. Langs de parkranden zijn deze anti-parkeermaatregelen helaas noodzakelijk anders gaan hier illegaal auto's staan, wat de veiligheid van fietsers verminderd. We zullen bij de fietsroutes onderzoeken of we een combinatie van hoge trottoirbanden en plantsoenhekjes noodzakelijk achten of dat we ook met een lagere band uit kunnen. Voor ons geldt ook dat de veiligheid van de fietser boven de anti-parkeermaatregel gaat.
--	---	--

	heeft boven onderbroken verharding. Daarnaast zijn wegdekovergangen vaak het minst comfortabele deel van een weg. Wij zijn het hier sterk mee oneens. De kruising betreft een hoofdfietsroute: hier moet juist het rode asfalt worden doorgetrokken over de kruising en de hoofdfietsroute moet in de voorrang worden gelegd. Kantstroken We zijn erg blij dat de Columbuslaan niet over de volle lengte 6,5 meter breed wordt. De versmallingen en het wat verspringende profiel zal bijdragen aan een lagere rijsnelheid. Waar we minder blij mee zijn is het verbreden van de kantstroken in de Columbuslaan. Kantstroken moeten liefst 30 cm zijn en max 40 cm. Zodra ze breder zijn dan zijn er automobilisten die de stroken ervaren als “fietsstrook” en met rakelinge passages fietsers dwingen op dat strookje te gaan rijden, zie de foto hiernaast. Het is beter om de breedte toe te voegen aan het asfalt en desnoods een stuk fietsstrook er op aan te brengen. Snelheidsremmers Drempelplateaus remmen de snelheid veel minder goed dan SVT-30 drempels. Als de hoogte 8 cm is, mag de lengte van de drempel (op- en afrit in totaal) maar 3,5 meter zijn om de snelheid daadwerkelijk tot 30 km/uur te verlagen. Als het een 30-plateau is, moeten de op- en afritten van dat plateau maar 1 meter lang zijn. anders wordt het de facto een 50-drempel of 50-plateau en wordt het autoverkeer onvoldoende afgeremd. Voor een goede snelheidsremming is er elke 75 meter een drempel of snelheidsremmer nodig. Op de Vasco da Gamalaan wordt dat gerealiseerd. Op het deel van de Columbuslaan dat hoofdfietsroute is, is dat ook nodig. Voor de veiligheid op de kruisingen Vasco da Gamalaan – Columbuslaan en Columbuslaan – Bontekoelaan willen wij nog een suggestie doen hoe de snelheid verlaagd kan worden bij de kruisingen. Er kan een middeneiland worden aangebracht in de Columbuslaan, kort voor de kruisingen. De wegbreedte in de richting van de kruising moet 3,25 m zijn. Dan kan er een drempel in, in de vorm van een busmatje. En kan een auto een fiets echt niet passeren. Daardoor wordt het voor fietsers makkelijk om linksaf te slaan naar de Vasco da Gamalaan of naar de Bontekoelaan. Ze kunnen direct voor het eilandje gaan staan, zodra er geen tegemoetkomend verkeer is kunnen ze afslaan. Analooq aan de situatie in de Wilhelminalaan in Vleuten. https://fietsberaad.nl/kennisbank/voorbeeld-veiliglinksafslaan,-	
--	---	--

	utrecht Op deze manier werken de middenbermen als snelheidsremmer. De bus heeft dan geen drempel, maar het haalt weer wat snelheid uit het verkeer. Fietsparkeren Uit het ontwerp wordt ons niet duidelijk waar de stallingen bij het winkelcentrum komen. De stallingen moeten dicht bij de winkeldeur zijn; fietsparkeren moet dicht bij de winkeldeur dan autoparkeren. De stallingen moeten handig bereikbaar zijn met de fiets. Nodigt het ontwerp uit om over de stoep te fietsen? Moet je je tussen geparkeerde auto's doorwringen? Dat zijn vragen die we stellen bij het VO, we denken dat het beter kan. Als type stalling wordt de Tulp genoemd. Dat rek wordt erg slecht gebruikt, mensen zetten hun fiets er vaak vóór in plaats van er in. Het DSW rek wordt beter gebruikt. Bij de schuine versie past er elke 50 cm een fiets in. Bij het DSW rek is ook een aanbindmogelijkheid nodig. Voor afwijkende fietsen zijn "nietjes" nodig. Bij nietjes is een dwarsbalk nodig, zodat het kettingslot niet op de grond gelegd kan worden. Op de grond is een betonschaar met de voet te bedienen, waardoor de ketting makkelijk kan worden doorgeknipt. We vinden het ook heel bijzonder dat in dit plan het aantal autoparkeerplaatsen door de herinrichting groeit. Hoe rijmt u dat met de afspraak om autoparkeren in de hele stad geleidelijk te verminderen? Stoepranden De stoeprand naast fietsroutes mag maar 5 cm hoog zijn óf moet schuin aflopen. Zodat fietsers niet met hun trapper tegen de stoeprand aan kunnen komen. In diverse tekeningen ziet de stoeprand er vrij hoog uit. We vragen om dat goed te controleren, we hebben gezien dat er bij de plantvakken van de ASW kostbare reparaties nodig zijn om een soortgelijke fout te herstellen. Tot slot We vinden het erg jammer om te zien dat het VO voor de fiets zoveel slechter uitpakt dan het eerdere IPvE FO. Diverse raadsbesluiten, onder meer over de inrichting van hoofdfietsroutes, worden met het VO genegeerd. Op deze manier gaat het de gemeente niet lukken om de dominantie van de auto in Kanaleneiland terug te dringen en de	
--	---	--

		inwoners te stimuleren om vaker de fiets te pakken. We lichten onze ideeën desgewenst graag toe en zien uit naar uw reactie.	
--	--	--	--