

**Tweekolommenstuk
Inspraakreacties
Doorstartdocument Fietsbrug ARK**

Datum: 17-05-2011
Naam: Jennie Tissingh/ Leo Janssen

**SO
Projectmanagementbureau**
Postadres:

Telefoonnummer
:
Bezoekadres: Ravellaan 207, Utrecht

1. Inhoudsopgave	
1. Inhoudsopgave	2
2. Samenvatting en conclusies	3
3. Leeswijzer	4
4. Thematische beantwoording inspraakreacties	5
4.1 Nut en Noodzaak	5
4.2 Locatie van aanlanding	8
4.3 Inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen	9
4.4 Fiets- en vervolgroute	14
4.5 Openbare ruimte en groen	17
4.6 Overlast, wonen, veiligheid	19
4.7 Participatieproces&communicatie	21
5. Lijst aandachtspunten bij fase van uitwerking	23

2. Samenvatting en conclusies

Op 4 januari 2011 heeft het College besloten dat de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal in het Victor Hugoplantsoen zal aanlanden en daarbij in principe gekozen voor het scenario "verplaatsen scholen". Omwonenden en belanghebbenden zijn hierover geïnformeerd met een fietsbrugkrant, de website en een inloopavond. Het doorstartdocument en de vier inpassingsscenario's zijn vrijgegeven voor inspraak. Er zijn 64 inspraakreacties binnengekomen, deze inspraakreacties zijn in dit twekolommenstuk beantwoord.

Een groot deel van de inspraakreacties gaat over nut- en noodzaak van de fietsbrug, de investering die dit vergt, en het wijkbelang versus het stadsbelang. Over de ruimtelijke inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen worden suggesties, aandachtspunten en subvarianten meegegeven. Wonen, veiligheid, overlast en groen zijn hierbij thema's die regelmatig terugkomen; wat is het effect van de fietsbrug op mijn woongenot en wat doet de gemeente er aan om overlast te voorkomen? Veel reacties ook, gaan over de mogelijke knelpunten op de vervolgroute. Een aantal reacties heeft betrekking op de locatie van de aanlanding en op communicatie en participatie.

De resultaten van de beoordeling van deze inspraakreacties vallen uiteen in drie categorieën:

- een deel kan beantwoord worden in lijn met het doorstartdocument en leidt niet tot aanpassingen in het doorstartdocument.
- een deel vraagt om een specifiek antwoord en leidt tot een aantal aanpassingen van het doorstartdocument.
- een aantal suggesties is in dit stadium van planvoorbereidingen nog niet aan de orde. Deze worden als aandachtspunten bij de verdere uitwerking meegenomen en komen als bijlage bij het doorstartdocument terug. Zie ook hoofdstuk 4 van dit document.

Het doorstartdocument is aangepast op de volgende punten:

- de gegevens van het verwachte gebruik zijn geactualiseerd, met recente fietstellingen in 2010 en de laatste inwonersprognoses van Leidsche Rijn.
- het College kiest er voor om geen brommers- en snorfietzen toe te staan op de fietsbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken op welke wijze de handhaving hiervan zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.
- de lijst in hoofdstuk 4 van dit document met aandachtspunten voor de volgende fase is toegevoegd als bijlage.
- op verzoek van de Raadscommissie Stad en Ruimte is de uitwerking van de viaductvariant, waarbij de fietsbrug op hoogte blijft tot over de Lessinglaan, toegevoegd als variant bij het scenario "behoud scholen" en meegewogen als onderdeel van de inspraakreacties
- een vergelijkingstabel van de vier inpassingsscenario's is toegevoegd om daarmee te verduidelijken hoe de voor- en nadelen zich tot elkaar verhouden.

Op basis van het aangepaste doorstartdocument heeft het college van Utrecht definitief besloten om de gemeenteraad voor te stellen twee basisscholen en de gymzaal in het Victor Hugoplantsoen te verplaatsen voor een goede aanlanding van de nieuwe fietsbrug van Leidsche Rijn naar de bestaande stad. De brug kan samen met de nieuwe schoolgebouwen in 2016 klaar zijn. Voor deze oplossing is 6 miljoen euro extra nodig en het college vraagt de raad deze beschikbaar te stellen. De extra investering, in tijd en geld, is nodig om in één keer – voor de wijk én voor de fietser – een goede en toekomstbestendige voorziening aan te leggen, die 50 tot 100 jaar meekan. Het is nu aan de gemeenteraad om hierover een definitief besluit te nemen.

3. Leeswijzer

De inspraakreacties worden per thema beschreven. Per thema is in een tabel een overzicht gegeven van de inspraakreacties. Daaronder staat de beantwoording.

De thema's zijn:

- nut- en noodzaak
- locatie van aanlanding
- inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen
- fiets- en vervolgroute
- openbare ruimte en groen
- wonen, veiligheid en overlast
- participatie en communicatie

De inspraakreacties zijn genummerd. In de begeleidende brief wordt aangegeven welk nummer de betreffende inspreker heeft.

4. Thematische beantwoording inspraakreacties

4.1 Nut en Noodzaak

De inspraakreacties over de nut- en de noodzaak van de fietsbrug (is dit de investering waard?), zijn vanuit verschillende invalshoeken benaderd. Het gaat daarbij zowel om de inhoudelijke onderbouwing (onderzoek, verwacht gebruik, tijdswinst) als over het stedelijke belang versus de impact op de wijk.

Inspraakreacties bij 'nut en noodzaak'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Uitgangspunt College	Er wordt suggestief naar de voordelen van de fietsbrug toe geredeneerd. De argumenten om de fietsbrug niet aan te leggen worden niet beantwoord of met tegenargumenten ontkracht. "Uit welke hoed komt dit plan en waarom er is er blijkbaar geen weg terug?" "Wat is de basis voor dit plan? Er zijn/liggen geen bestemmingsplannen vast voor Leidsche Rijn en het VHP!"	46, 58.
b. Inhoudelijke onderbouwing	Het nut en de noodzaak van de fietsbrug is niet aangetoond en onvoldoende onderzocht. De gemeente beschikt niet over goed gedocumenteerde en redelijk recente informatie aangaande huidige fiets- en bromfietsbewegingen van en naar Leidsche Rijn / Utrecht over de huidige bestaande verbindingen. Er wordt niet aangetoond dat de huidige fietsroutes overvol zijn. Het zijn subjectieve veronderstellingen. Alle door de gemeente Utrecht gepubliceerde prognoses over te verwachten fietsbewegingen in de toekomst, evenals het te verwachten tijdswinst op basis van een kortere fietsroute zijn gebaseerd op aannames. "Scholen slopen, verplaatsen en herbouwen voor maar 5- 7 minuten tijd winst?"	10, 15, 16, 21, 22, 30, 31, 33, 36, 45, 48, 49, 54, 55, 57, 58, 59, 60.
c. Stedelijk belang versus wijkbelang	Groot stedelijk belang gaat voor de effecten op de wijk Oog in Al en zijn bewoners. Belang van de bewoners Leidsche Rijn lijkt bij de gemeente belangrijker ten opzicht van de negatieve gevolgen voor de bewoners van Oog in Al. Brug is voor 1930-wijk Oog in Al veel te grootschalig en veel te hoog. "De te bouwen fietsbrug is al die ingrijpende gevolgen (scholen verplaatsen, vernieling groen, uitzicht weg, waardevermindering, teveel fiets en bromverkeer, criminaliteit) niet waard!" "Wij vrezen dat met de aanleg van de fietsbrug een oost-west splitsing zal worden toegevoegd. Op deze manier leidt de bevordering van het fietsverkeer tot een onevenredige belasting voor de bewoners van Oog in Al."	5, 10, 26, 36, 38, 41, 42, 47, 52.
d. Planning en financiën	"We zijn blij dat het college eindelijk een beslissing heeft genomen, maar we zijn niet tevreden met de uitloop van de planning realisatie brug. Beloofd in 2014. Nu blijkt het in 2016 pas te zijn." Een heldere kosten en batenanalyse, zeker in tijden van forse bezuinigingen voor de overheid, ontbreekt. "Staat een investering van 25 miljoen in verhouding tot de verwachte tijdswinst en voordelen?" Zonde van het geld nu een brug te bouwen voor mensen die er nog niet zijn (Leidsche Rijn).	12, 17. 1, 9, 10, 11, 14, 16, 19, 20, 21, 26, 27, 29, 32, 36, 33, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 58, 59, 60, 61.

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
e. Elders investeren	<p>De Meernbrug en de Hogeweidebrug, die op 2 km. afstand van elkaar liggen, voldoen prima en bieden ook nog een veel logischere route richting binnenstad en zijn goede verbindingen naar Leidsche Rijn. Optimaliseer de huidige routes over de Gelebrug en de Meernbrug. Ik denk dat een fietsbeweging door Leidsche Rijn naar een van beide bruggen minder tijd zal kosten, dan het gehannes van Amsterdam/Rijnkanaal door Oog in Al naar Kanaalstraat of Leidscheweg. En wat is nu 1 km om fietsen? Dat is ook nog de maximale afwijking, dus de meeste mensen fietsen minder om.</p> <p>Ik zou graag zien dat het aanleggen van echte fietsroutes voorrang zou krijgen in de stad boven de aanleg van een fietsbrug die niet direct noodzakelijk is.</p> <p>Realisatie van de brug in het Victor Hugoplantsoen heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid op bestaande fietsverbinding.</p> <p>Er is geen knelpunt op de bruggen over het kanaal, het knelpunt ligt bijvoorbeeld op het Westplein en bij de Van Sijpesteijntunnel. Dat los je niet op met een fietsbrug over het kanaal: de stroom fietsers moet toch via de Leidsekade of de Vleutenseweg de stad in.</p> <p>Als u kiest voor het verbeteren van de luchtkwaliteit waarom kiest u dan voor de aanleg van een fietsbrug en niet voor het terug brengen van het aantal verkeersbewegingen op de Lessinglaan?</p> <p>Borden met verboden voor vrachtverkeer, met als onderbord uitgezonderd bestemmingsverkeer neerzetten. Nu vaak om- en om auto- vrachtverkeer op de P-H-L route.</p>	1, 5, 9, 10,11, 20, 32, 34, 38, 43, 46, 47, 52, 54, 56, 57 59, 61,62, 64.
f. Positief	<p>"Wij hebben nog twijfels over nut en noodzaak, maar zien een meerwaarde van de directe verbinding voor bewoners Leidsche Rijn en de stad." Er zal wel een optimale stedelijke inpassing van de inpassing en route moeten plaatsvinden voor Oog in Al en rekening gehouden moeten worden met de leefbaarheid van de bewoners.</p> <p>"Ben voor fietsen en steun het achterliggende doel van een fijnmazig fietsnetwerk. Mits goede inpassing in huidige infrastructuur en een goede vervolgroute."</p>	40, 44.

Beantwoording bij 'nut en noodzaak'

(a) Uitgangspunt College: Het uitgangspunt van dit College is het Collegeprogramma 2010–2014 "Groen, Open en Sociaal", waarin is opgenomen dat Utrecht de fietsstad van Nederland wordt en dat de fiets- en voetgangerverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum van de stad er in 2014 ligt. Het huidige College is van mening dat deze brug nodig is. Al in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) is deze fietsverbinding vastgelegd. De brug draagt bij aan de gewenste aanhechting van Leidsche Rijn bij de bestaande stad, het opheffen van de barrière die het Amsterdam Rijnkanaal vormt en geeft daarmee invulling aan de gedachte van de compacte stad. De brug is een belangrijke schakel in het door het college beoogde hoofdfietsnetwerk en voorziet nadrukkelijk in een behoefte die valt af te leiden uit het verwachte gebruik. Het zal een belangrijke impuls geven aan de bevordering van het fietsgebruik. Dit past binnen het totaalpakket waarmee het College streeft naar een betere luchtkwaliteit en terugdringing van autoverkeer. Dit is voldoende motivatie om de brug te realiseren.

(b) Inhoudelijke onderbouwing: Gelet op de beschikbare informatie vindt het College dat er voldoende informatie is om nut- en noodzaak te onderbouwen. Wel zijn de gegevens van het verwachte gebruik geactualiseerd, met recente fietstellingen in 2010 en de laatste inwonersprognoses van Leidsche Rijn. Op basis van deze actualisatie mag worden verwacht dat het totaal aantal fietsbewegingen over het kanaal zal groeien naar ca. 14.000. in 2020. Dat is ca. 4.500 fietsbewegingen per etmaal per brug. De fietsbrug wordt nu gerealiseerd met het oog op de lange termijn. Daarbij wordt geanticipeerd op de situatie waarin Leidsche Rijn volledig is gerealiseerd.

(c) Stedelijk belang vs wijkbelang: Het College beseft dat de komst van de fietsbrug een ruimtelijke impact heeft op een deel van de wijk Oog in Al. Om die reden kiest het College nadrukkelijk voor het scenario waarbij zoveel mogelijk ruimte (letterlijk en figuurlijk) wordt gemaakt voor een goede inpassing van de aanlanding. Verder wordt ingezet op een optimale inpassing van de vervolgroute. Op deze wijze kunnen de nadelen voor de bewoners van Oog in Al tot een minimum worden beperkt en kunnen waar mogelijk zelf kansen ontstaan voor de wijk. Tegelijkertijd heeft de fietsbrug een lokale betekenis. Met de komst van een fietsbrug kan/zal er op wijkniveau een nieuw sociaal netwerk ontstaan. Er is meer directe uitwisseling mogelijk tussen Oog in Al en Leidsche Rijn, door bijvoorbeeld wandel-, fiets- en hardlooprondjes en gebruik maken van elkaars faciliteiten (winkels, sportfaciliteiten etc.).

(d) Planning en financiën: Het college is zich er goed van bewust dat in tijden van bezuinigingen dit besluit ingrijpend is. De keuze om de brug goed in te passen in het Victor Hugoplantsoen door hem in één keer goed aan te leggen maakt dat de planning iets opschuift. Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing staat in de visie van het College voorop, en rechtvaardigen de extra investeringen en de extra benodigde tijd. De totale kosten voor de fietbrug zijn 24,6 miljoen euro. Het grootste deel – namelijk 15 miljoen – komt van VERDER. Dat is een samenwerkingsverband op het gebied van mobiliteit van provincie, Rijk en gemeenten in Midden-Nederland.

(e) Elders investeren: Enkele reacties suggereren om het geld niet te investeren in een fietsbrug, maar in andere fietsstimulerende maatregelen en/of autoverkeer ontmoedigende maatregelen op bestaande routes. Het College zet in op beide: bevorderen van het fietsgebruik in de hele stad en het terugdringen van het autoverkeer. De aanleg van de fietsbrug is een onmisbare schakel in een totaalpakket van maatregelen dat hierop is gericht. De gemeente Utrecht heeft binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit een specifiek fietsprogramma dat zich richt op maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Eén van de maatregelen hierbij is dat extra geïnvesteerd wordt in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen (de top 5 routes). Meer informatie over het fietsprogramma kunt u lezen in het rapport "Op naar Utrecht fietsstad". Deze kunt u downloaden via www.utrecht.nl/fietsbrug-ark.

(f) Positief Wij danken u voor uw steun.

4.2 Locatie van aanlanding

Een aantal inspraakreacties heeft betrekking op de locatie van de aanlanding en eventuele alternatieven, met name ter hoogte van de Cervanteslaan.

Inspraakreacties bij 'locatie van aanlanding'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Cervanteslaan	Wij adviseren de brug iets naar het noorden te verleggen. Dat kost minder, gaat gemakkelijker en levert minder verkeershinder en schade op. Scholen hoeven niet gesloopt te worden en fietsers kunnen langs een snelle en natuurlijke route naar de stad. Beter aanleggen langs de wijken en niet door. Aanlanding op de Cervanteslaan lijkt veel beter in te passen in de wensen/zorgen van de wijk, biedt een vanwege de langere aanlanding, een veel betere x-factor, en behoud de gebouwen in de wijk en bespaart daarmee 6 miljoen euro.	2, 18, 29, 34, 45.
b. Andere locatie	Brug realiseren ter hoogte van de kruising ARK en Leidschekade lijkt me logischer.	9.

Beantwoording bij 'locatie van aanlanding'

(a) Cervanteslaan: Het College heeft de alternatieve locatie ter hoogte van de Cervanteslaan goed bestudeerd, maar blijft bij de conclusie dat de aanlanding in het Victor Hugoplantsoen de voorkeur verdient. De belangrijkste reden is dat de brug bij de Cervanteslaan te dicht bij de Hogeweidebrug (gele brug) ligt en daardoor te weinig bijdraagt aan de verkorting van de fietsafstanden.

(b) Andere locatie: Ook voor andere locaties die zijn onderzocht (zie doorstartdocument) geldt dat de brug te dicht bij een andere brug ligt (de Meernbrug) en daardoor te weinig bijdraagt aan de verkorting van de fietsafstanden.

Inpassingsscenario Victor Hugoplantsoen

Een belangrijk deel van de inspraakreacties gaan specifiek in op de inpassing in het Victor Hugoplantsoen.

Inspraakreacties bij 'inpassingsscenario'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Reactie op gekozen scenario	<p>"Graag een betere studie en nieuwe afweging naar de verschillende aanlandingsscenario's."</p> <p>"Mocht er toch een brug moeten komen, dan is de optie 'verplaatsing scholen' als de brug aanlandt op het VHP de "beste" oplossing." Voorstanders van goede inpassing v.d. fietsbrug in de huidige infrastructuur. Daarbij moet de leefkwaliteit v.d. direct omwonenden en de sociale- en verkeersveiligheid voorop staan. Voorwaarde is dat de bestaande scholen en gymzaal verdwijnen en nieuwbouw goed wordt ingepast.</p> <p>Kiezen voor behoud scholen. Geen sloop school en gymzaal, scheelt miljoenen. Afbreken van de school is pure kapitaal vernietiging. Waarom wordt de aanlanding van het scenario "tijdelijk" niet als definitieve oplossing beschouwd? Hiermee wordt het plantsoen en de scholen behouden.</p> <p>Nooit eerder is huidig gekozen scenario aan de orde geweest. Impact van dit scenario is aanzienlijk en de prijs- kwaliteit verhouding van dit scenario is zeer slecht.</p> <p>We maken bezwaar tegen de gekozen voorkeursvariant in het voorlopig raadsbesluit en doorstartdocument. Het is een onvolledig scenario omdat er alleen een oplossing voor de inpassing van de brug voorgesteld wordt, en niet een oplossing voor de Eben-Haëzer school.</p>	<p>11,55.</p> <p>3, 25, 26, 30, 36, 41, 42, 43, 44, 49.</p> <p>47, 48, 60.</p> <p>18</p> <p>55</p> <p>18</p>
b. Ontwerpeisen brug en inpassing	<p>Op welke hoogte komt de lus van de brug en wat zal de diameter van de lus worden? Welke afstand tot het flatgebouw aan het Victor Hugoplantsoen (25-30) wordt minimaal aangehouden? Kan d.m.v. een ruimere "kringloop" geen winst geboekt worden in het hellingspercentage? Het Victor Hugoplantsoen verdient, als die brug er dan toch moet komen, wel een mooie brug. Hoe ziet het beheer en onderhoud van de brug eruit? En de kosten?</p>	<p>11, 23, 28, 32, 51, 54.</p>
c. Tapis Roulant	<p>Ik wil de rolbaan/ rolhelling (tapis roulant) nog een keer voorstellen en vragen dit meenemen te nemen in overweging. In deze uitvoerige reactie staan voor- en nadelen besproken. Belangrijkste voordelen zijn dat deze variant sneller en goedkoper kan worden uitgevoerd en minder ruimte nodig heeft. Genoemde nadelen zijn o.a. beheer en onderhoud, en de sociale veiligheid.</p>	<p>37.</p>

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie
-----------	-----------------	-----------------

		(nummer)
d. Viaductvariant	<p>In de raadscommissie Stad en Ruimte (10 feb 2011) heeft een deel van de commissie de wens uitgesproken de viaductvariant nader te onderzoeken, omdat deze goedkoper zou zijn en sneller te realiseren. Wokkel en hellingspercentage zijn niet in het belang van de inwoners Leidsche Rijn. Graag zien wij 1 alternatief voor het huidige plan verder uitgewerkt (alternatief fietsersbond).</p> <p>Ik ben nogal geschrokken van een mogelijke viaductvariant. Die zal betekenen dat voor mijn huis een brug zal komen. Ik vind dit absoluut onwenselijk, en vraag met klem om niet voor deze variant te kiezen. Bij de viaductvariant wordt het probleem opgeschoven naar de kruising met de Handelstraat. Wij zijn voor een veilige aanlanding aan de oostelijke oever van het kanaal. Volgens onze alternatieven (n.b. dit betreft de variant over de Lessinglaan en/of verplaatsen van kiss&ride) is het verplaatsen van de scholen niet nodig.</p> <p>Het plan dat de fietsbrug over de Lessinglaan heen loopt en aanlandt in de Evert Meijsterlaan, past totaal niet in deze woonwijk.</p>	12,17, 38, 39, 40, 46, 62.
e. Scholen andere plek	<p>Tegen het principebesluit. Herbouw v.d. school op dezelfde locatie.</p> <p>Onderzoek varianten waarbij de nieuwe school op de plaats van de huizen gebouwd wordt en het uitzicht over het Victor Hugoplantsoen vrij blijft.</p> <p>Waarom is er wel ruimte voor nieuwe woningen en niet voor een school?</p> <p>De scholen kunnen vernieuwd worden, maar wel op de huidige plek.</p>	18, 21, 24, 29.
f. Langs kanaal	<p>Waarom is er niet gekozen voor fietsbrug die over de A2 ter hoogte van Maarsen gelegd? slingerend langs de oevers en geen steile hellingen?</p> <p>Het verplaatsen van beide scholen is een dure aangelegenheid die de kwaliteit van de verbinding niet ten goede komen. Veel goedkopere oplossingen zijn aangedragen waarbij de aanlanding aan de rand van het kanaal kan worden opgelost zonder de scholen te hoeven verplaatsen.</p>	48, 55, 60.
g. Overige voorzieningen	<p>Peuterspeelzaal Dreumes Dribbel huurt van de EH. Als de Eben-Haëzer school. verdwijnt, graag een alternatieve ruimte, wellicht in de nieuwbouw van de Montessorischool?</p> <p>Is de nieuwbouw van het de BSO misschien uit meerder andere subsidiepotjes te financieren. Ontwikkelen van een ecologisch gebouwd schoolgebouw met een groenschoolplein en schooltuintjes volgens het permacultuur principe?</p> <p>Met de brug verdwijnt de gymzaal. Verzorgt u de tijdelijke huisvesting in de wijk voor de huidige gebruikers?</p> <p>"Verlies van speelruimte voor kinderen, ook van de buitenschoolse opvang."</p>	7, 15, 38, 39, 53.

Beantwoording bij 'inpassingsscenario'

(a) Gekozen scenario: Het College blijft bij haar keuze voor het scenario "verplaatsen scholen". De vier inpassingsscenario's zijn nauwkeurig behandeld en afgewogen. De inspraak levert geen nieuwe gezichtspunten op die een nader onderzoek of verdere studie naar de naar voorliggende vier scenario's noodzakelijk maken.

In het scenario "verplaatsen scholen" wordt voor een goede inpassing in het Victor Hugoplantsoen letterlijk ruimte gemaakt voor een aanlanding van de fietsbrug die optimaal kan worden geïntegreerd met de functie van de scholen op deze plek. Daardoor ontstaat een nieuwe stedenbouwkundige situatie waarin het mogelijk is om ruimtelijke kwaliteit aan de plek toe te voegen en knelpunten (zoals verkeersveiligheid van het halen- en brengen van schoolkinderen) zo goed mogelijk kunnen worden opgelost. Ook biedt dit scenario de beste kansen op een zo fietsvriendelijk mogelijke aanlanding en geeft het de beste mogelijkheid om de brug overzichtelijk en veilig op de vervolgroute aan te sluiten.

Bij de keuze voor het scenario "verplaatsing scholen", heeft het college nadrukkelijk meegewogen dat zij bij het aanleggen van de fietsbrug in één keer kwalitatief goede en toekomstbestendige voorziening wil treffen, die vijftig tot honderd jaar mee moet kunnen gaan. De andere scenario's hebben een minder duurzame oplossing. Een kwalitatief optimale en toekomstbestendige oplossing staat in de visie van het College voorop, en rechtvaardigen de extra investeringen en de extra benodigde tijd.

In het doorstartdocument is een vergelijkingstabel voor de inpassingsscenario's toegevoegd, met daarin alle aspecten (voor- en nadelen) van elk scenario. Voor de Eben-Haëzer is (nog) geen nieuwe locatie aangedragen. Na definitieve besluitvorming door de Raad, wordt parallel aan de verdere uitwerking van dit scenario gezocht naar een nieuwe, geschikte locatie voor de Eben-Haëzer. Uiteraard gebeurt dit in nauw overleg met de school.

(b) Ontwerp-eisen: Bij de inpassing van de fietsbrug in het Victor Hugoplantsoen moet rekening worden gehouden met verkeersveiligheid voor zowel fietsers als haal- en brengverkeer van de school/scholen, het comfort van een fietsbare aanlanding, positie en zichtbaarheid van de brug en route, sociale veiligheid voor de fietsers en omwonenden en voldoende ruimte voor de kwaliteit van de groenstructuur (de kanaalzone) en het openbaar groen en bestaande bomen. In de volgende fase worden deze randvoorwaarden voor de brug verder uitgewerkt. Deze randvoorwaarden gaan niet alleen over functionele eisen, maar ook over esthetische eisen. In het doorstartdocument staan enkele basis kenmerken van de brug, die in dit stadium wel kunnen worden bepaald. De ingebrachte aandachtspunten, suggesties en vragen zullen in de volgende fase, bij de daadwerkelijke uitwerking van het scenario aan de orde zijn. We nemen de aandachtspunten mee en voegen deze als bijlage toe aan het doorstartdocument.

De verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud ligt bij de gemeente Utrecht. Bij de uitwerking van de ontwerpuitgangspunten en wordt nadrukkelijk stilgestaan bij de gevolgen voor beheer en onderhoud van de brug. Het planontwerp wordt uiteindelijk ook getoetst op beheersaspecten (zowel technisch als financieel).

Enkele inspraakreacties gaan specifiek in andere oplossingen of varianten op één van de inpassingsscenario's:

(c) Tapis roulant: Het doorslaggevend argument om niet te kiezen voor een mechanische oplossing zoals een tapis roulant, is dat dit geen fietsbare oplossing is waardoor het onvoldoende bijdraagt aan de hoofddoelstelling en betekenis van deze nieuwe fietsverbinding zoals het College beoogt. De fietser moet afstappen om van brughoogte op straatniveau te komen. Hierdoor wordt de gebruikswaarde en daarmee ook het gebruik door de fietser beperkt. Daarnaast is een dergelijke oplossing in de openbare ruimte zeer kwetsbaar en kostbaar ten aanzien van beheer en daarmee onvoldoende toekomstbestendig. De fietsers is hierdoor afhankelijk van het functioneren van een mechanische voorziening waarvan de werking niet gegarandeerd is. De helling van de aanlanding in het gekozen scenario - met een wokkel - wordt ontworpen met een dusdanige x-factor en hellingspercentage dat het fietscomfort optimaal is en fietsers niet af hoeven te stappen.

(d) Viaductvariant: In de raadscommissie Stad en Ruimte van 10 februari 2011 heeft een deel van de commissie de wens uitgesproken de viaductvariant, waarbij de brug op hoogte blijft tot over de Lessinglaan en pas daarna daalt naar straatniveau, nader te onderzoeken. Ook andere insprekers (fietsersbond, wijkraad) vragen om een uitwerking of toelichting van deze variant. In de raadsbrief van 16 februari 2011, geeft het College aan dat deze viaductvariant zal worden meegewogen als onderdeel van de inspraakreacties. Deze viaductvariant is verder uitgewerkt, doorgerekend en gevisualiseerd. Een uitwerking en visualisaties zijn toegevoegd aan het doorstartdocument, als subscenario bij het scenario "behoud scholen". Ook is deze opgenomen in de vergelijkingstabel met de andere inpassingsscenario's.

Deze viaductvariant heeft voor de doorgaande fietsers voordelen omdat de route kort, direct en duidelijk is. Bij deze subvariant blijft het contact tussen het groen van het plantsoen – waar de kinderen spelen – en het schoolplein behouden. Dit is ook verkeerskundig een voordeel: de verkeersstromen van fietsers en van halen&brenge van de kinderen mengt zich niet. Financieel en in de tijd is deze variant interessant – al is de winst niet substantieel. Echter, de ruimtelijke impact en verkeerskundige impact op de wijk is zeer fors. De brug blijft op hoogte tot aan de Lessinglaan en daalt pas daarna op de Everard Meijsterlaan naar maaiveld. Het wordt daarmee ook aan de oostkant van de Lessinglaan een opvallende constructie, die op hoogte langs een flink aantal woningen loopt. Op en rond de Everard Meijsterlaan is de verkeerskundige inpassing ingewikkeld omdat auto's en fietsers elkaar moeten kruisen. In de middenberm van deze straat zullen ook bomen moeten worden gekapt. Ook beïnvloedt de inpassing de verkeerscirculatie in omliggende straten, door 'barrière'werking van de dalende brug wanneer deze dicht bij maaiveld komt. Daarbij komt dat de betekenis voor de fietsers uit de wijk beperkt is. Zij moeten omrijden om op de brug te komen.

Dit alles weegt onvoldoende op tegen de lagere kosten t.o.v de voorkeursvariant verplaatsing scholen en een mogelijk snellere realisatie. Hierbij is meegewogen dat voor de viaductvariant een aanvullend inspraaktraject nodig, is omdat deze variant nog niet in aan de wijk is voorgelegd. Dit vraagt extra proceduretijd, de planvoorbereiding van de viaductvariant eist tijd en kan pas later worden opgestart.

Het College blijft dan ook bij haar keuze om aan de raad voor te stellen te kiezen voor het scenario "verplaatsen scholen".

(e) Scholen andere plek: Voor de verkeersveiligheid rondom de scholen is het van belang dat er geen kruising van het fietsverkeer plaatsvindt met het halen- en brengen van schoolgaande kinderen en met de uitloop van schoolplein naar park. Om die reden kiest het College voor om de entree en ontsluiting van een nieuwe school aan de noordzijde van de fietsroute te situeren. Met de komst van de brug en de wens om het bestaande park zo min mogelijk aan te tasten, is het College van mening dat een alternatieve locatie buiten het Victor Hugoplantsoen voor de Eben-Haëzerschool daarom de beste oplossing is om de aanlanding en scholen goed te integreren. Wel heeft het College besloten op basis van enkele inspraakreacties, om bij de uitwerking van de voorkeursvariant nadrukkelijk te kijken of en in hoeverre planoptimalisaties mogelijk zijn waarbij mogelijk meer ruimte voor scholen kan worden gerealiseerd, rekening houdend met de randvoorwaarden uit het doorstartdocument. Voorwaarde is daarbij wel dat de financiële haalbaarheid overeind blijft. Bij het volledig schrappen van de beoogde woningen uit het plan is dit zeer waarschijnlijk niet meer het geval.

(f) Langs kanaal: Sommige inspraakreacties gaan in op het alternatief van een hellingbaan van de brug parallel aan het kanaal, zoals bij de fietsbrug over de A2 bij Maarsse. Een dergelijke oplossing langs het kanaal is niet wenselijk, omdat dit ten koste zou gaan van de forse waardevolle bomen die daar staan. Daarbij komt dat de hellingbaan dan het uitzicht van de woningen belemmert. Ook ligt de brug en aanlanding dan niet in het verlengde van de doorgaande route naar het centrum.

(g) Overige voorzieningen: Er is (nog) geen keuze gemaakt over aanvullend programma bij de school. Over het onderbrengen van wijkfuncties in de nieuw te bouwen school, zoals een peuterspeelzaal of BSO, worden in een later stadium van het project nadere afspraken gemaakt. Factoren die hierbij meespelen zijn de beschikbare ruimte om te bouwen, in verhouding tot gewenste groen in het Victor Hugoplantsoen, wensen van de buurt en financiën. Het is van belang dat dergelijke voorzieningen in de wijk aanwezig zijn, de suggesties worden meegenomen in de volgende fase.

De buitenruimte van de nieuw te bouwen Montessorischool zal conform de norm zijn die hiervoor geldt in de onderwijsverordening. Dit betekent dat er 1200 m² buitenruimte wordt gerealiseerd. Verder streeft het College ernaar om deze buitenruimte openbaar toegankelijk te maken/houden, waarbij zoveel mogelijk relatie is tussen het schoolplein en de rest van het plantsoen.

De suggestie van een ecologisch schoolgebouw zal worden meegenomen naar de volgende fase. Hierbij past de kanttekening dat de keuze voor een ecologisch schoolgebouw aan de uiteindelijke bouwheer/eigenaar is waarbij de beschikbare financiën mede bepalend zullen zijn.

Voor de gymzaal moeten een tijdelijke oplossing worden geregeld.

4.3 Fiets- en vervolgroute

Een groot deel van inspraakreacties heeft betrekking op de vervolgroute. Voor diverse plekken op deze vervolgroute zijn mogelijke knelpunten aangedragen.

Inspraakreacties bij 'vervolgroute'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Algemeen	<p>Graag invulling geven aan de begrippen "de vervolgroute via Evert Meijsterlaan zal logisch, veilig en comfortabel zijn. "</p> <p>Het nut van een brug valt of staat met de kwaliteit van de rest van de route, en tot mijn zorg is de route van de aanlanding tot de (binnen)stad nog niet uitgewerkt en is er ook geen budget voor gereserveerd. De voorgestelde fietsroute is onrealistisch, fietsers zullen een eigen verkorte route door de wijk kiezen; dit betekent druk op veiligheid op straat.</p> <p>Grote bezwaren tegen het voornemen de vervolgroute pas uit te werken na de definitieve besluitvorming. We hebben immers al een brug zonder vervolgroute in de wijk (Hogeweidebrug).</p>	4, 9, 16, , 20, 21, 32, 38, 39, 40, 50, 57.
b. Lessinglaan	<p>Hoe gaat u de veiligheid en oversteek plaats op het kruispunt Lessinglaan/Victor Hugo plantsoen waarborgen voor overstekende kinderen/ouders van de school?</p> <p>Voorstander van een gelijkvloerse kruising v.d. fietsroute met Lessing- en Joseph Haydnlaan. Dat is stedenbouwkundig de beste oplossing en maakt de noodzaak voor verkeersremmende maatregelen voor doorgaand verkeer groter.</p> <p>Extra verkeerslichten, fietsvriendelijke instelling van de stoplichten.</p> <p>Aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen - verkeersveiligheid in relatie tot de brug afkomen met een behoorlijk vaartje - relatie met mogelijke 'knip' Haydnlaan/Lessinglaan - huidige en toekomstige drukte op het kruispunt 	1, 6, 9, 11, 14, 21, 26, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 40, 43, 44, 49, 50, 57.
c. Everard Meijsterlaan	<p>Tegen fietsroute dwars door Oog in Al en Welgelegen. Ouderen lopen daar naar het winkelcentrum met rollator en stok. Hoe moeten wij de fietsstroom kruisen?</p> <p>De Mozartlaan en E. Meijsterlaan echt alleen voor bestemmingsverkeer laten gebruiken.</p> <p>De stoepen inclusief de bomen moeten intact blijven.</p> <p>Verkeersremmende maatregelen vervolgroute. Vooral de E. Meijsterlaan, kruising met winkelgebied Wandelstraat, en het nieuw te ontwikkelen Meijsters Buiten vragen om extra aandacht.</p> <p>Aandachtspunten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkeersveiligheid voor winkelend publiek • verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen • verkeersveiligheid voor gebruikers van het gezondheidscentrum. • het profiel van de Meijsterlaan (vrijliggend fietspad of 30 km/uur) • - behoud van parkeergelegenheid in de straat 	6, 26, 35, 36, 40, 41, 42, 44.

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
d. Park Oog in Al	<p>Hoe vaak wordt er gebruik gemaakt van de fietsroute door het park? Niet het bestaande wandelpad openstellen voor de vervolgroute.</p> <p>Oplossing voor het park is een non-probleem. Gewoon langs het park fietsen. Als de E. Meijsterlaan een duidelijke fietsstrook krijgt richting Kanaalweg maakt iedereen gewoon dat bochtje extra.</p> <p>Wij zijn blij met de keuze van het College om geen fietspad door Park Oog in Al aan te leggen. Graag garantie.</p> <p>Aandachtspunten voor de route langs of door het park Oog in Al:</p> <ul style="list-style-type: none"> • niet wenselijk om de fietsroute van een bouwproject van een projectontwikkelaar af te laten hangen. • vooralsnog zullen veel fietsers geneigd zijn voor de kortste weg te kiezen en die loopt door het park over het voetpad. <p>Graag een duidelijke visie van de gemeente en zich niet schuilen achter de steeds wijzigende plannen van Meijsters Buiten.</p>	4, 6, 26, 36, 38, 41,42, 40, 44, 48, 60.
e. Muntbrug en andere bruggen	<p>Hoe denkt met de extra stroom fietsers veilig over de Muntbrug te leiden? Nu al chaos bij de Munt.</p> <p>De kruising met het Merwedekanaal / de Leidsche Rijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De sluis in het Merwedekanaal met vervolgroute door Lombok. Breed genoeg, maar twee haakse bochten en bij regen, sneeuw of ijzel is het spekglad. - De twee bruggetjes over de Leidsche Rijn in het verlengde van de Kanaalweg. De eerste hiervan is oud en gammel, de tweede in redelijke staat. - De krappe haakse hoek naar de brug bij de Munt over het Merwedekanaal. - De brug over de Leidsche Rijn in het verlengde van de Mozartlaan. Deze brug is zonder meer geschikt maar mensen zijn van nature niet geneigd om af te slaan van de Meijsterlaan richting de Mozartlaan. Dit zal dan op een of andere manier verkeerstechnisch gestimuleerd moeten worden. 	4, 9, 16, 20, 21, 40, 60.
f. Andere fietsroutes	<p>Kanaalstraat is voor fietsers te kleinschalig en daardoor levensgevaarlijk.</p> <p>Leidscheweg en Muntbrug zijn ook te kleinschalig om een fietsroute langs te maken.</p>	10, 34, 48, 60.

Beantwoording bij 'vervolgroute'

(a) Algemeen: Omdat de fietsbrug onderdeel is van het fietsnetwerk in Utrecht, zijn ook de vervolgroutes en de eventuele herinrichting van het fietsnetwerk belangrijk. Daarom is de vervolgroute onderdeel van het project. Het College zal daarbij kijken naar de route vanaf aanlanding van de brug op straatniveau tot en met de Muntbrug. De route moet logisch, veilig en comfortabel zijn en moet passen bij de uitstraling en ruimtelijke opzet van de wijk Oog in Al. Na de definitieve besluitvorming door de raad, wordt over de vervolgroute een apart overleg gestart met omwonenden. In het kader van het project zullen alle knelpunten langs de route inventariseren en alle mogelijkheden en wensen in onderlinge samenhang worden beoordeeld. De resultaten van inspraak zullen hierbij nadrukkelijk worden meegenomen. De nu al geuite wensen worden met dit doel in een aparte lijst opgenomen die als bijlage aan het doorstartdocument wordt toegevoegd. De noodzakelijke aanpassingen zullen moeten worden gedekt uit de gemeentelijke gelden voor verbetering hoofdfietsroutes.

Voor de verdere planuitwerking gelden in ieder geval de volgende aandachtspunten:

(b) Lessinglaan: De Lessinglaan is een drukke weg door Oog in Al. Over het kruispunt Lessinglaan / Everard Meijsterlaan komen dagelijks schoolgaande kinderen en hun ouders. Op dit moment is de oversteek geregeld met verkeerslichten. Hier zal, om medegebruik van de nieuwe stroom fietsers te leiden, een aantal aanpassingen aan het huidige profiel moeten worden gedaan. Het is daarbij de bedoeling het straatbeeld niet drastisch te wijzigen. De kruising blijft gelijkvloers.

(c) Everard Meijsterlaan: Door de toename aan fietsers zal de gebruiksintensiteit van de Everard Meijsterlaan toenemen. Een aantal aanpassingen aan het wegprofiel zal nodig zijn. Bij het smalle deel van de Everard Meijsterlaan zou een oplossingsrichting bijvoorbeeld kunnen inhouden dat de rijbaan versmald wordt en de auto zo het gevoel krijgt te gast te zijn. Een aanpassing van de toegestane snelheid naar 30 km per uur is één van de maatregelen die hier denkbaar zijn. Bij de mogelijke aanpassingen wordt rekening gehouden met de middenberm met bomen en parkeergelegenheid.

(d) Park Oog in Al: De route over de Everard Meijsterlaan komt aan bij het Park Oog in Al. Door dit park loopt vanaf de Meijsterlaan een wandelroute, welke soms door fietsers wordt gebruikt. We hebben geen exacte getallen over hoe vaak dit gebeurt. We weten dat het gebeurt, omdat buurtbewoners, wijkraad, klankbordgroep en verschillende sprekers dit ons melden. Ook bij het wijkbureau komen klachten binnen en regelmatig worden controles gehouden om fietsers te beboeten.

Hoe de vervolgroute bij het Park Oog in Al eruit komt te zien, hangt sterk af van de planvorming van Meijsters Buiten en moet in samenhang met de hele vervolgroute vanaf fietsbrug tot Muntbrug worden bekeken. Het College heeft (dus) nog geen besluit genomen over een route wel of niet door Park Oog in Al.

(e) Muntburg: De Muntbrug is het laatste onderdeel in de vervolgroute. Grootste knelpunt is de haakse bocht om van de Kanaalweg de Leidscheweg/Muntbrug op te komen. Er zijn nog geen concrete ideeën voor oplossingen.

(f) Andere fietsroutes: De kwaliteit van overige fietsroutes buiten de aangegeven vervolgroute is geen onderdeel van het project fietsbrug. De gemeente Utrecht heeft binnen het programma Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit een specifiek fietsprogramma dat zich richt op maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Eén van de maatregelen hierbij is dat extra geïnvesteerd wordt in snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen (de top 5 fietsroutes). Meer informatie over het fietsprogramma kunt u lezen in het rapport " Op naar Utrecht fietsstad". Dit rapport kunt u downloaden via www.utrecht.nl/fietsbrug-ark.

4.4 Openbare ruimte en groen

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over het mogelijk verdwijnen van het groene karakter van de wijk. Dit gaat over zowel het Victor Hugoplantsoen, de oever langs het kanaal, de groene stroken en bomen langs de vervolgroute en het Park Oog in Al.

Inspraakreacties bij 'openbare ruimte en groen'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Groen in de wijk	Hoe gaat u het huidige groene karakter van onze wijk beschermen? Wordt dit behouden? De stoepen inclusief bomen moeten intact blijven. "Groen moet blijven! De wijk levert al veel in."	1, 3, 5, 11, 15, 25, 29, 31, 37, 38, 52, 55, 56, 63,64.
b. Groen in en rond Victor Hugoplantsoen	Nieuwe inrichting van VHP graag rustig inrichten. VHP is een vogelrijkgebied, behouden voor de natuur. De komst van een brug gaat ten koste van het uitzicht en de groene uitstraling van het VH-plantsoen. De (flat)bewoners maken gebruik van het plantsoen om van de zon te genieten. Met de komst van de brug is dat niet mogelijk. Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen de plannen voor de bouw van de fietsbrug bij het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al omdat het vredige plantsoen ernstig wordt verstoord. Welke bomen rond het schoolplein, de Johan Wagenaarkade en het VH plantsoen blijven gespaard en welke verdwijnen? De aanleg van de fietsbrug zorgt voor aantasting van het open en ruime karakter van de veelgebruikte recreatiestrook langs het Amsterdam Rijnkanaal.	11, 20, 28, 31, 29, 33, 51, 52, 55, 56, 64.
c. Everard Meijsterlaan	Het uitzicht op de mooie oude bomen in de middenberm van de Everard Meijsterlaan is één van de eigenschappen die ons huis aantrekkelijk maken om in te wonen. Ik zou graag de garantie hebben dat de bomen blijven.	40.
d. Park Oog in Al	Geen aantasting van het park Oog en Al. Fietsers zullen een verkorte route door het park kiezen; dit heeft een verwoestende werking op een van de weinige rustige groene plekken van Utrecht West.	5, 6, 29, 31, 38, 57.

Beantwoording bij 'openbare ruimte en groen'

(a) Groen in de wijk: Ook het College is van mening dat het groene karakter- en identiteit van de wijk zoveel mogelijk behouden moeten worden. Dit wordt onderstreept in de keuze voor het scenario "verplaatsing scholen", waar ruimte voor behoud van deze kwaliteit een essentieel criterium is. In de volgende fase worden de randvoorwaarden voor de brug en de vervolgroute verder uitgewerkt. Dat is het moment waarbij wordt aangegeven welke groen- elementen in ieder geval behouden moeten blijven en/of wat de wensen of eisen zijn t.a.v. groen. Veel van de ingebrachte aandachtspunten, suggesties en vragen komen in deze volgende fase aan de orde. Deze worden daar meegenomen en voegen we toe aan het doorstartdocument dat hiervoor als basis zal dienen.

(b) Groen in en rond Victor Hugoplantsoen: Als onderdeel van het project wordt ook het Victor Hugoplantsoen heringericht. De herinrichting biedt wat ons betreft kansen om het huidige groen nog beter te benutten of zichtbaar te maken. Hierbij kan het Victor Hugoplantsoen bijvoorbeeld een directere relatie met het Amsterdam Rijnkanaal en de groene oever daarvan krijgen.

(b) (c) Bomen: Eén van de standaard onderzoeken bij een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een bestemmingsplan is een bomeninventarisatie. Hierbij worden alle bomen in de omgeving geïnventariseerd. Op basis daarvan wordt bepaald hoe we omgaan met behoud, kappen en/of vervangen van bomen. Het College streeft ernaar om zoveel mogelijk bomen te behouden.

(d) Park Oog in Al: Het park is een belangrijk groen element in de wijk. Hoe de vervolgroute bij het Park Oog in Al eruit komt te zien, hangt sterk af van de planvorming van Meijsters Buiten en moet in samenhang met de hele vervolgroute vanaf fietsbrug tot Muntbrug worden bekeken. Daarbij wordt zeker rekening gehouden met de betekenis van het park voor de wijk.

4.5 Overlast, wonen, veiligheid

Enkele inspraak reacties hebben betrekking op de leefbaarheideffecten van de brug.

Inspraakreacties bij 'overlast, wonen, veiligheid'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Woonomgeving, privacy	De fietsbrug en sloop- en nieuwbouw van de scholen zorgt voor (verkeers) overlast in de wijk, vermindert uitzicht, privacy en de rust neemt af. Welke maatregelen worden er genomen? 110 bewoners, direct wonend aan het VHP, vragen zich af waarom juist op het VHP de aanlanding plaats moet vinden omdat juist daar de bevolkingsdichtheid het grootst is? En geluidsoverlast tussen flatgebouwen meer overlast geeft dan op open plekken. De flatgebouwen zijn een soort "omgekeerde" geluidswallen waar tussen het geluid heen en weer kaatst. Hoe wordt inkijk in de woningen aan het Victor Hugoplantsoen 30 t/m 30 III (flatgebouw grenzend aan het kanaal) voorkomen?	5, 8, 11, 16, 19, 21, 27, 28, 31, 33, 37, 45, 54.
b. Sociale veiligheid	Ik verwacht door de brug toenemende overlast, criminaliteit (wooninbraken) en invloed op sociale veiligheid. Hoe gaat de veiligheid gehandhaafd?	8, 10, 11, 14, 15, 30, 33, 43, 45, 47, 52, 61.
c. (Geluids)overlast van brommers	Geen bromfietsers toelaten over de brug i.v.m. geluidsoverlast, vervuiling, criminaliteit. Hoe gaat dit gehandhaafd worden en zorgen dat het alleen een fietsbrug is?	3, 8, 9, 11, 14, 20, 21, 27, 28, 31, 32, 33, 38, 39, 40, 43, 51, 52, 63.
d. Overlast bouwwerkzaamheden	Ik verzoek u om in plaats van heien, het schroeven van palen (of andere minder trillingsgevoelige bouwmethoden) te overwegen bij de aanleg van de brug en de school, zodat er minder schade aan mijn woning ontstaat. Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen de plannen voor de bouw van de fietsbrug bij het Victor Hugoplantsoen in Oog in Al vanwege de overlast doordat het een tijd lang een bouwput wordt	9, 19, 21, 25, 28, 31, 33, 43, 45.
e. Waardedaling woning	Ik ben bang voor eventuele waardedaling van mijn woning. Wat houdt de planschade procedure in? En wie kan ik hier verantwoordelijk voor houden?	3, 19, 21, 28, 31, 43, 45, 52, 55, 63.

Beantwoording bij 'overlast, wonen, veiligheid'

(a) Woonomgeving, privacy: Het College beseft dat de komst van de fietsbrug een impact heeft op de wijk Oog in Al en in het bijzonder de direct omwonenden van het Victor Hugoplantsoen. Daarom is een goede inpassing van de aanlanding en vervolgroute erg belangrijk, om de nadelen voor de bewoners van Oog in Al tot het minimum te beperken en daar waar het kan om te zetten in kansen. Om die reden ook, kiest het College voor het scenario waarbij zowel letterlijk als figuurlijk ruimte wordt gemaakt voor een goede inpassing van de aanlanding. In de volgende fase worden de randvoorwaarden verder uitgewerkt. Daarin zullen we uw specifieke aandachtspunten meenemen t.a.v. geluidsoverlast, privacy en sociale veiligheid.

(b) Sociale veiligheid: De sociale veiligheid op en rond de brug zelf is een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor zullen in de volgende fase eisen worden gesteld voor het ontwerp. Dit kan bijvoorbeeld gaan over verlichting, verstopte hoekjes, of hekwerken. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn belangrijke onderwerpen geweest om te kiezen voor het verplaatsen van scholen. Door verplaatsing van de scholen worden onoverzichtelijke plekken voorkomen wat de sociale veiligheid juist ten goede komt. Of de komst van de fietsbrug enig invloed zal hebben op de veiligheid in de hele wijk Oog in Al, zoals woninginbraak, is moeilijk te voorspellen. Er is geen reden om aan te nemen dat er toename van criminaliteit te verwachten is als gevolg van de fietsbrug. Veel andere factoren spelen namelijk een rol hierbij.

(c) Brommers: De brug is primair bedoeld voor langzaam verkeer, dus fietsers en voetgangers. Het heeft de voorkeur om brom- en snorfietsen niet toe staan, maar tot op heden was daar geen definitief besluit over genomen. Het verbieden van brom- en snorfietsen kan op verschillende manieren, maar bij alle methoden valt of staat het resultaat met handhaving. De diverse handhavingsmogelijkheden wilden we eerst nog verder onderzoeken. Op basis van de inspraakreacties, heeft het College besloten om geen brommers- en snorfietsen toe te staan op de fietsbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden gekeken op welke wijze de handhaving hiervan zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

(d) Bouwwerkzaamheden: Het klopt dat er gedurende lange tijd bouwwerkzaamheden zijn. Het is onvermijdelijk dat u daar hinder van ondervindt. Hoeveel overlast dit daadwerkelijk geeft voor de buurt is nu niet te zeggen. Met de aannemer worden afspraken gemaakt over werktijden, geluidsoverlast, verkeer etc. met als doel om de hinder voor u tot het minimum te beperken. Schade aan woningen, bijvoorbeeld scheuren in stucwerk, of verzakkingen, proberen wij uiteraard te voorkomen. Hiervoor zijn standaard procedures in de uitvoering, bijvoorbeeld als onderdeel van de bouwverzekering. Bij de voorbereidende fase voor de uitvoering zal gekeken worden in hoeverre we met trillingsvrije bouwmethoden moeten en zullen werken, daarbij rekening houdend met de ervaringen uit het verleden, die u ons meldt in de inspraakreacties.

(e) Waardedaling woning: Voor eventuele waardevermindering van de woningen verwijzen wij u naar de procedure voor planschade die hiervoor bestaat. U hebt de mogelijkheid om een verzoek tot vergoeding van planschade in te dienen conform artikel 6.1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de gemeentelijke planschadeverordening. Dergelijke verzoeken kunnen pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

4.6 Participatieproces&communicatie

Een aantal insprekers zijn ontevreden over de communicatie en participatie of hebben hierover vragen of suggesties.

Inspraakreacties bij 'participatieproces&communicatie'

Onderwerp	Inspraakreactie	Inspraakreactie (nummer)
a. Communicatie in het verleden	<p>Uw reactie na bijna een jaar geeft mij geen goed gevoel en de brief schept voor mij een grotere onduidelijkheid en typerend voor de wijze waarop een gemeente zoiets afhandelt.</p> <p>Beloofte (massaal tegen, geen brug) Wethouder De Bondt in een wijkbijeenkomst in 2010 aan de bewoners moet bij het nieuwe college vanzelfsprekend van kracht blijven.</p> <p>Januari was er een bijeenkomst voor omwonenden. Over deze bijeenkomst werden wij op de dag zelf geïnformeerd. Dat geeft geen pas. Te kort tijd tijdens de presentatie voor vragen. Ik voelde me als omwonende weinig serieus genomen.</p> <p>Wij zijn teleurgesteld dat we vooraf niet geïnformeerd zijn over de afweging van de alternatieven. Wij vertegenwoordigen een grote groep belanghebbenden, waarop de besluiten van de gemeente een grote impact hebben.</p> <p>Kiezen voor een scenario dat nooit eerder ter sprake is gekomen in inspraakrondes vind ik misleiding van de inwoners en maakt duidelijk dat ze niet serieus worden genomen.</p> <p>De gemeente geeft de inwoners van Utrecht het gevoel mee te beslissen over de besluitvorming maar dit is een illusie. De klankbordgroep voor de fietsbrug is totaal genegeerd. Hoe kunnen we er zeker van zijn dat geluisterd wordt naar de burgers?</p> <p>Naar onze mening is te weinig met het advies van de klankbordgroep gedaan. Wijk heeft geen enkel voordeel bij het plan. Meedenken over een prettige aanlanding zou slechts een compensatie zijn voor de komst van de brug.</p>	3, 4, 10, 11, 15, 18, 21, 29, 37, 38, 39, 46, 55, 58.
b. Participatie in de toekomst	<p>We verwachten dat de wijk uitvoerig geconsulteerd wordt om haar visie te geven op de aanlanding op het VH-plantsoen en route door Oog in Al. Harde garanties omtrent de inspraakmogelijkheden.</p> <p>Graag duidelijkheid over met welke bewoners er binnenkort overleg zal plaatsvinden.</p> <p>Ik wil graag deelnemen in het vervolgproces, klankbordgroep.</p>	26, 36, 41,42. 4, 11, 40.
c. Coördinatie	Wie gaat de coördinatie op zich nemen van al de projecten die op stapel staan in de wijk Oog In Al? Grote chaos de komende jaren in de wijk.	46.

Beantwoording bij 'participatieproces&communicatie'

(a) Communicatie in het verleden: Het huidige College is bij haar aantreden in maart 2010 voortvarend aan de slag gegaan om haar voornemen over de fietsbrug in het Collegeprogramma gestalte te geven. Het College heeft daarbij zorgvuldig alle argumenten, adviezen en feiten op een rij gezet in het doorstartdocument alvorens een besluit te nemen. Dit 'huiswerk' kost tijd, maar was nodig om een integrale en zorgvuldige afweging te maken. De adviezen van de wijkraden West en Leidsche Rijn, het advies van de klankbordgroep Oog in Al en opmerkingen van omwonenden zijn daarbij uitdrukkelijk meegenomen. Daarbij heeft het College op onderdelen echter andere keuzes gemaakt.

Het klopt dat het gekozen scenario niet eerder uitgebreid ter sprake is gekomen. Omwonenden hadden veel knelpunten aangegeven aangaande de scenario's waar tot dan toe mee werd gewerkt. Mede op basis daarvan is het scenario "verplaatsing scholen" in beeld gekomen. Juist omdat dit een 'nieuw' scenario is, is ervoor gekozen om dit collegebesluit vrij te geven voor inspraak, voordat het College een definitief besluit neemt.

Rondom de bekendmaking van het concept-collegebesluit hebben wij zorgvuldig proberen te communiceren met belanghebbenden en omwonenden. Hierbij hebben we keuzes gemaakt over wie we wanneer en op welke wijze zouden informeren. Helaas is niet iedereen tevreden geweest met die keuzes.

(b) Participatie in de toekomst: Na definitieve besluitvorming in de raad, wordt verder gewerkt aan de inpassing van de aanlanding en de vervolgroute. Er zal een nieuwe klankbordgroep komen die over zowel de inpassing als de vervolgroute met ons meedenkt. Zodra het raadsbesluit is genomen informeren wij u over het vervolg. De verwachting is dat we net voor de zomer, of direct erna, een oproep doen voor de nieuwe klankbordgroep. Drie sprekers hebben zich aangemeld voor de klankbordgroep. Hartelijk dank voor uw aanmelding. We nemen rond de zomer rechtstreeks contact met u op.

(c) Coördinatie: Het wijkbureau heeft het overzicht van alle ontwikkelingen die zich in de wijk afspelen. Hierover heeft het wijkbureau regelmatig overleg met de afzonderlijke afdelingen binnen de gemeente.

5. Lijst aandachtspunten bij fase van uitwerking

Inpassing Victor Hugoplantsoen

- leefkwaliteit v.d. direct omwonenden
- sociale- en verkeersveiligheid
- inpasbaarheid van een zeven meter brede slingerende brug over het plantsoen
- hoogte van de lus van de brug
- diameter van de lus
- minimale afstand tot het flatgebouw Victor Hugoplantsoen (25-30).
- inkijk woningen Victor Hugoplantsoen 30 t/m 30 III
- optimaliseren helling van 3,5 %: een ruimere "kringloop"
- beheer en onderhoud, hoe en kosten
- VHP verdient een mooie brug
- genoeg speelruimte voor kinderen
- VHP rustig inrichten. VHP is een vogelrijksgebied, behouden voor de natuur
- uitzicht en de groene uitstraling VHP, (flat)bewoners maken gebruik van het plantsoen om van de zon te genieten.
- welke bomen blijven behouden
- open en ruime karakter strook langs kanaal
- ruimte voor peuterspeelzaal
- ruimte voor BSO
- school in plaats van woningen?

Vervolgroute

- Lessinglaan
 - Gelijkvloers
 - Fietsvriendelijke instelling verkeerslichten
 - Verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen
 - Verkeersveiligheid in relatie tot de brug afkomen met een behoorlijk vaartje
 - Relatie met mogelijke 'knip' Haydnlaan/Lessinglaan
 - Huidige en toekomstige drukte op het kruispunt
- Everard Meijsterlaan
 - Verkeersveiligheid schoolgaande kinderen
 - Verkeersveiligheid bij kruising winkelgebied Handelstraat
 - 30 km/uur?
 - Bestemmingsverkeer?
 - (Behoud van) parkeergelegenheid
 - Middenberm met bomen / stoepen inclusief de bomen moeten intact blijven.
- Park Oog in Al
 - Keuze: wel of niet door Park
 - Suggestie: een duidelijke fietsstrook richting kanaal weg maken zodat een route door het park niet sneller en aantrekkelijk is
- Bruggen
 - Strooien bij vorst?
 - Haakse bocht Kanaalweg/Muntbrug
 - Kwaliteit bruggen voldoende?