

Verslag van de informatieavond over de plannen voor de 2e Asselijnstraat, 31 maart 2011

Aanwezig: 45 omwonenden en belangstellenden, onder wie vertegenwoordigers van de Beheergroep en de Wijkraad en enkele leden van de gemeenteraad, en voorts Victor Everhardt (wethouder van (onder meer) Stationsgebied, Volksgezondheid en wijkwethouder Zuidwest), Herman Baartman (avondvoorzitter), Iris Vliegenberg (projectleider plannen 2e Asselijnstraat), Els Leibbrand (assistent-projectleider), Gerard Verrijn Stuart, (manager bereikbaarheid), Maike Koch en Moniek van der Sanden (Communicatie Projectorganisatie Stationsgebied).

Verslag: Bureau Ingrid Bakhuis

OPENING

Avondvoorzitter Herman Baartman opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Hij benadrukt dat deze bijeenkomst ten doel heeft omwonenden te informeren over de voorgenomen plannen voor de aanleg van de 2e Asselijnstraat en de overwegingen die daarin een rol hebben gespeeld. Op een later moment – in het kader van de wijziging van het bestemmingsplan – komt de formele inspraak aan de orde.

Wethouder Victor Everhardt onderstreept dat hij zich er terdege van bewust is dat het voor omwonenden bepaald geen prettige boodschap is dat het college voornemens is een straat aan te leggen voor o.a. de tijdelijke ontsluiting van bus- en bouwverkeer. Het college is ervan overtuigd dat de weg noodzakelijk is voor de ontsluiting van het busstation, maar heeft oog voor de nadelen hiervan voor de omgeving. De wethouder ervaart het als positief dat de leden van de Beheergroep zich direct na het bekendmaken ervan in de plannen hebben verdiept en bewoners over hun visie hebben geïnformeerd.

Deze avond is belegd om de plannen toe te lichten en omwonenden gelegenheid te geven zorgen te delen en vragen te stellen, maar ook om te bespreken hoe het communicatietraject verder vorm kan krijgen. Deze avond gaat vooral om het hoe en waarom van de weg en de gevolgen ervan. In een later stadium zal ook worden gesproken over mogelijke flankerende maatregelen. Opgemerkt moet worden dat wellicht nog niet alle vragen kunnen worden beantwoord; nog niet alles ligt vast, want een aantal aspecten moet nog worden onderzocht en uitgewerkt.

DE PLANNEN VOOR DE 2E ASSELIJNSTRAAT – TOELICHTING DOOR IRIS VLIENBERG, PROJECTLEIDER

Tijdelijke situatie

Er is een start gemaakt met de bouw van de OV-Terminal, die oost- en westzijde van het station gaat verbinden. Om ruimte te maken voor de bouwwerkzaamheden en om te garanderen dat openbaarvervoersstromen goed en veilig doorgang vinden, worden bestaande busstations verplaatst naar een tijdelijke locatie aan de Mineurslaan, achter het Beatrixgebouw. Aan de Mineurslaan (achter TNT) komt ook een 'busbuffer', waar bussen staan opgesteld totdat ze volgens dienstregeling naar het busstation rijden. De Mineurslaan verwerkt nu alleen expeditie- en autoverkeer. Daar komen bouwverkeer ten behoeve van de realisering van de OV-Terminal en busverkeer bij. De Mineurslaan wordt daarom heringericht.

Eén ontsluitingsweg voor het busstation is te kwetsbaar. Verkeer naar het busstation moet daarom via twee zijden worden afgewikkeld: aan de noordzijde via de Mineurslaan en aan de zuidzijde via de versneld aan te leggen 2e Asselijnstraat. Deze 2e Asselijnstraat wordt tijdelijk gebruikt voor bus- en bouwverkeer en de hulpdiensten, maar krijgt een definitieve bestemming

als ontsluitingsweg voor TNT en de toekomstige herontwikkeling van het Remu- en het EKP-terrein.

De 2e Asselijnstraat komt parallel aan de Asselijnstraat te liggen, achter de bestaande bomerij en circa 16,4 meter van de gevelwand. Het profiel bestaat uit een rijbaan in twee richtingen, een tweerichtingsfietspad en een voetpad. Een brug over de Kruisvaart verbindt de 2e Asselijnstraat met de Mineurslaan. Vanwege het hoogteverschil wordt de 2e Asselijnstraat op een talud gelegd. Voor de aanleg van de brug moet één woonboot worden verplaatst. Met de eigenaar/bewoner is de gemeente in overleg.

Ook het kunstwerk van Peter Struycken moet wijken. De kunstenaar is hiermee akkoord, mits het kunstwerk in zijn geheel wordt verwijderd.

De aanleg van de 2e Asselijnstraat staat sinds 2003 in de plannen als ontsluitingsweg voor toekomstige woningbouw, maar niet als tijdelijke ontsluitingsweg voor bus- en bouwverkeer. Deze functie is niet conform de oorspronkelijk plannen, want voor de afwikkeling van busverkeer is de Verlengde Van Zijstweg gepland. Die kan echter nog niet worden aangelegd, omdat de gemeente nog niet alle grond in eigendom heeft. Eigenaar NS Poort heeft de grond in erfpacht uitgegeven en de erfpachter is vooralsnog niet bereid de grond over te dragen aan de gemeente. Op grond van het bestemmingsplan OV-terminal, dat in juni 2010 is vastgesteld, is de gemeente een onteigeningsprocedure gestart. Tegelijkertijd wordt het overleg met de erfpachter over een mogelijke minnelijke verwerving voortgezet.

Zolang de Verlengde Van Zijstweg niet kan worden aangelegd, fungeert de 2e Asselijnstraat als ontsluitingsweg voor bus- en bouwverkeer. Een goede doorstroming in de aansluiting op de Croeselaan wordt gerealiseerd door middel van een nauwkeurige afstelling van verkeersregelininstallaties (stoplichten).

Procedure en tijdpad

Het tijdelijke busstation en de busbuffer worden begin 2013 in gebruik genomen. Om een goede doorgang te bewerkstelligen wordt de Mineurslaan begin 2012 heringericht.

In het beste geval krijgt de onteigeningsprocedure zijn beslag begin 2013 en kan de Verlengde Van Zijstweg dan worden aangelegd. Het gebruik van de 2e Asselijnstraat als ontsluitingsweg voor busverkeer blijft dan beperkt tot een half jaar. In het ongunstigste geval is de verwerving begin 2014 een feit en doet de 2e Asselijnstraat gedurende een jaar dienst als tijdelijke busbaan.

In maart 2011 heeft het college een besluit genomen over de aanleg van de 2e Asselijnstraat. Dit besluit krijgt een uitwerking in een bestemmingsplanwijziging en een ontwerp. De procedure neemt ongeveer een jaar in beslag. Volgens planning kan het bestemmingsplan in het voorjaar van 2012 worden vastgesteld, waarna met de aanleg kan worden gestart. Dit najaar wordt een aanvang genomen met de uitwerking in een definitief ontwerp en een bestek. De aanleg duurt circa negen maanden; de 2e Asselijnstraat is dan tijdig gereed voor ingebruikname van het tijdelijke busstation begin 2013.

Samenvattend:

Voorjaar 2011	Start bestemmingsplanprocedure 2e Asselijnstraat
Begin 2012	Start herinrichting Mineurslaan
Voorjaar 2012	Vaststellen bestemmingsplan door B&W en raad
Voorjaar 2012	Start aanleg 2e Asselijnstraat
Begin 2013	Ingebruikname tijdelijk busstation en busbuffer en 2e Asselijnstraat
Medio 2013 / begin 2014	Ingebruikname Verlengde Van Zijstweg

2015 / 2016	Ingebruikname OV-terminal
2015 / 2016	Definitieve inrichting 2e Asselijnstraat

Bestemmingsplanwijziging

Een bestemmingsplan geeft de (definitieve) functie van een gebied weer. Het terrein van de 2^e Asselijnstraat krijgt een verkeersfunctie in de definitieve situatie als ontsluiting voor het TNT-, het Remu- en het EKP-terrein. De invulling en de verkeersmodaliteiten zijn bestemmingsplantechnisch niet relevant; binnen de bestemming verkeer is een tijdelijke functie als ontsluiting voor bus- en bouwverkeer mogelijk.

In het kader van de bestemmingsplanwijziging moet een aantal onderzoeken worden uitgevoerd naar de gevolgen van de bestemmingswijziging, onder meer voor fauna en flora, lucht- en geluidskwaliteit, bodem, verkeerseffecten, etc. Deze onderzoeken moeten aantonen dat de nieuwe situatie voldoet aan de wettelijke normen. Onderzoeken worden gebaseerd op de meest ongunstige situatie (worst-case-scenario), in dit geval de situatie met tijdelijk busverkeer. Onderzoekresultaten worden in de bestemmingsplanwijziging verwerkt. Na vaststelling door het college wordt het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, waarschijnlijk in september 2011. Een ieder kan daarop binnen een termijn van zes weken een zienswijze kenbaar maken. De gemeente geeft een reactie op de zienswijzen en voor zover daartoe aanleiding is, verwerkt zij de zienswijzen in het bestemmingsplan. Dit wordt na vaststelling door het college voor besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Dat gebeurt naar verwachting in het voorjaar van 2012. Wie een zienswijze heeft ingediend over het ontwerpbestemmingsplan, kan binnen zes weken na publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan beroep aantekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na afloop van die termijn heeft het bestemmingsplan rechtskracht en kan met de bouw worden gestart, tenzij hiertegen een voorlopige voorziening is aangevraagd, eveneens bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Pas na behandeling van het beroep is het bestemmingsplan onherroepelijk.

VRAGEN, STATEMENTS EN DISCUSSIE

Tenzij anders vermeld, zijn vragen beantwoord door Iris Vliegenberg.

Verkeerssituatie

- *Een busbuffer heeft nooit in de plannen gestaan.*

De busbuffer maakt deel uit van het bestemmingsplan voor de OV-terminal.

- *Over hoeveel busbewegingen hebben we het precies?*

Het uiteindelijke aantal is mede afhankelijk van andere ontwikkelingen in de stad, maar in het ongunstigste scenario gaat het om 80 bussen per uur per richting tijdens de spits. Het bouwverkeer zal bestaan uit 5 tot 15 vrachtwagens per dag.

Het tijdelijk gebruik van de 2e Asselijnstraat voor busverkeer zal maximaal een jaar duren (tot begin 2014) het bouwverkeer voor de OV-terminal zal van de straat gebruikmaken tot 2015/2016.

- *Daar komt dan het verkeer naar TNT en het EKP- en Remu-terrein nog bij. In het verleden is wel gesproken over het realiseren van 500 woningen en appartementen (x 1,5 auto per huishouden). Daar is nog steeds onduidelijkheid over.*

Dat klopt. Plannen voor de herontwikkeling liggen nog niet vast. Wel wordt ervan uitgegaan dat er dan een extra ontsluitingsweg door die buurt komt, via de Da Costakade.

- *De Croeselaan is autoluw verklaard, maar in de praktijk staat het verkeer in de Croeselaan, van de Vondellaan tot het Jaarbeursplein, stil. Daar moeten dan nog 160 bussen per uur bij.*

En vrachtverkeer. Is daarbij rekening gehouden met het verkeer dat de Jaarbeurs aantrekt? En de megabioscoop? En met de 3.000 medewerkers die straks naar het Rabobank-gebouw moeten en de 3.000 medewerkers van de kantoorontwikkeling op het Defensieterrein? En de medewerkers van het stadskantoor? Dan hebben we het nog niet over de 1.000 woningen in het Veilinghavengebied of de 500 nog te bouwen woningen op het EKP-terrein. De Beheergroep is ervan overtuigd dat hier een volstrekt onaanvaardbare situatie ontstaat.

Niemand zal de wijk meer in of uit kunnen komen.

Inderdaad is het vaak erg druk in de Croeselaan, maar met behulp van een goede afstelling van verkeersregelinstallaties wordt gezorgd voor een goede doorstroming. Die wordt afgestemd op verkeersstellingen en verkeersmodellen.

- *Nu al zien we dat busverkeer naar de Bleekstraat en de Adema van Scheltemabaan alles volledig blokkeert. Want heren in het verkeer zijn ze niet allemaal, buschauffeurs. Dat gaat hier ongetwijfeld ook gebeuren. Verkeerslichten lossen dat niet op!*

Het aantal verkeersbewegingen en de aard daarvan maken deel uit van het onderzoek dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt uitgevoerd. Daarbij wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie, dus het grootst denkbare aantal bussen. Aangetoond moet worden dat de bestemmingsplanwijziging voldoet aan de wettelijke normen.

- *Zijn er alternatieven onderzocht en zo ja, welke?*

Er is gekeken naar andere mogelijke ontsluitingen ten zuiden van de Asselijnstraat, zoals het EKP-terrein en de Da Costakade.

- *Bij de reconstructie van de Van Zijstweg werd gesproken over circa 800 bussen per etmaal. Dat blijken er nu dus veel meer te zijn.*

Volgens gegevens van de BRU gaat het in de spits om 80 bussen per richting per uur. Maar bussen rijden niet 24 uur per dag en ook niet de hele dag met die frequentie. Een vergelijking met een aantal bussen per etmaal is daarom lastig te maken.

De Van Zijstweg wordt verbreed om als volwaardige HOV-baan te kunnen fungeren.

- *Overigens is het maar de vraag of de meervoudig gelede bussen de bocht naar de Van Zijstweg kunnen maken.*

Meervoudig gelede bussen komen hier niet langs. Die worden ingezet voor de lijnen naar de Uithof en die halte blijft aan de oostzijde van het station. Dubbelgelede bussen kunnen de bocht wel maken, dat is berekend.

- *Worden er harde toezeggingen gedaan over de situatie na deze tijdelijke oplossing? Rijden er dan helemaal geen bussen meer over de 2e Asselijnstraat?*

Gerard Verrijn Stuart zegt dat de bussen uit de 2e Asselijnstraat worden geweerd, zodra de Verlengde Van Zijstweg gereed is. Busverkeer rijdt dan via de Verlengde Van Zijstweg en de Mineurslaan naar het busstation, eerst naar het tijdelijke busstation, vanaf 2015/2016 naar het definitieve busstation.

- *De knip in de Croeselaan verhoogt de druk op de Van Zijstweg.*

- *Terzijde, maar hoe staat het eigenlijk met de Rabobrug?*

Wethouder Everhardt deelt mee dat NS/ProRail een visie ontwikkelen op een versnelde afwikkeling van treinverkeer. Die visie heeft gevolgen voor de ligging van spoorrails en perrons. Een en ander heeft de realisering van de brug vertraagd, maar de gemeente wil de brug in 2013/2014 in

gebruik nemen en gaat verder met de voorbereidingen. Een voorlopig ontwerp is gereed, aan de uitwerking daarvan tot een definitief ontwerp wordt gewerkt.

Milieueffecten

- *Het kruispunt bij de Vondellaan is nu al een probleem, omdat de doorgang van het busverkeer prioriteit heeft in de afstelling van verkeersregelininstallaties. Ander verkeer staat daar minutenlang te wachten. Met draaiende motor. Dat veroorzaakt roet, fijnstof, stank en geluidsoverlast. Die situatie wordt alleen erger. Het wordt hier verschrikkelijk. Daar moet een goed antwoord op komen.*

De verkeersintensiteit en de gevolgen daarvan voor de lucht- en geluidskwaliteit worden betrokken bij het onderzoek in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

- *In het bestemmingsplan wordt de functie van het gebied vastgelegd en de modaliteiten voor de tijdelijke situatie maken niet uit. Er wordt dus niet gekeken naar de overlast die de tijdelijke situatie teweegbrengt?*

Jawel. Daar dienen de onderzoeken voor. Functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, moeten voldoen aan wettelijke eisen. In de onderzoeken wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie.

- *Dat er in de omgeving wordt gebouwd, is duidelijk, maar een busbaan dwars door de buurt, daar had niemand op gerekend. De Beheergroep vindt dat bewoners moeten worden behoed voor de negatieve milieueffecten van dit plan. Daarom moet er allereerst naar alternatieve oplossingen worden gezocht. En als die er aantoonbaar niet zijn, dan moet de tijdelijke situatie precies en onafhankelijk worden vastgelegd. Want bedenk wel, 160 bussen per uur betekent dat er 2,8 km aan bussen staat. Het gaat hoe dan ook vastlopen en dat wordt een ramp voor omwonenden.*

- *Bewoners (onder andere van de Reviuskade) vinden het kunstwerk van Struycken een prettige aanblik die bovendien beschermt tegen geluidsoverlast van het spoor.*

De kunstenaar heeft ingestemd met het verwijderen van het kunstwerk, onder de voorwaarde dat het kunstwerk in zijn geheel wordt weggehaald. Onderzocht wordt in hoeverre er een vervangende geluidsvoorziening nodig is voor spoorgeluid. Daarvoor zal dan een ontwerp worden gemaakt.

- *Worden effecten van deze plannen op de omgeving buiten het directe plangebied – zoals het Veilinghavengebied – gemeten en gemonitord?*

Ja. De Van Zijstweg en omgeving behoren niet tot dit bestemmingsplangebied, maar heeft wel een plaats in de effectstudies.

Schade en overlast

- *Bewoners van de Asselijnstraat worden dagelijks om 05.30 uur wakker, omdat dan al op de bouwplaats van de Rabobank wordt gewerkt. Afgesproken was de werkzaamheden niet eerder dan om 07.00 uur te starten. Hoe gaat dat straks met andere bouwwerkzaamheden?*
- *Overigens zijn de afspraken over het bevochtigen van de sloopwerkzaamheden om stofoverlast te voorkomen en de afspraken over het afvoeren van puin wel nagekomen.*

Voorschriften voor de uitvoering van bouwwerkzaamheden worden vastgelegd in de bouwvergunning. We zullen nagaan waarom de voorschriften voor de werktijden niet zijn nagekomen.

Ook met volgende bouwers worden voorschriften afgesproken en vastgelegd.

- *Bij de aankoop van mijn woning ben ik uitgegaan van de plannen die er toen lagen. Maar die blijken nu dus heel anders uit te pakken.*

- *Nu al veroorzaken bussen op de croeselaan veel overlast, onder andere door trilling. Grond moet voldoende inklinken. Wordt daar wel rekening mee gehouden?*

De belasting van de weg wordt berekend. Ook trilling wordt daarbij meegenomen.

- *Hoe zit het met eventuele schade als gevolg van de werkzaamheden in de omgeving?*

Voor aanvang van de werkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd om de staat van de bestaande bebouwing op te nemen en vast te leggen. Het streven is schade te voorkomen, maar mocht er toch schade optreden, dan wordt die volgens de daarvoor geldende regelingen vergoed.

- *Van een echte nulmeting kan niet worden gesproken, want voor de bouw van het Rabobank-gebouw is dat niet gebeurd. Schade die daardoor is ontstaan, maakt dan nu deel uit van de nulsituatie.*

- *Hoe groot is dat onderzoeksgebied, want onder meer in de Van der Goesstraat wordt nu ook al overlast van trilling door het busverkeer van de croeselaan ervaren.*

Het onderzoeksgebied moet nog precies worden vastgesteld. Dit signaal zal daarbij onder de aandacht worden gebracht.

- *Wordt vervuiling van panden als gevolg van deze ontwikkeling (zoals roet en fijnstof) gemonitord?*

Dat wordt nagezocht. Bewoners worden hierover op een ander moment geïnformeerd.

- *Welke maatregelen staan de gemeente voor ogen om de leefbaarheid van de buurt in enige mate te waarborgen? Er komt een brug waar 160 bussen per uur overheen denderen, naar een straat in een kinderrijke buurt. Dat zal de waarde van de boten en de woningen niet ten goede komen. Er is een scenario voor eventuele schade, veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, maar hoe zit het met de waardevermindering?*

Daarvoor geldt een planschaderegeling. Na vaststelling van het bestemmingsplan, kunnen bewoners een claim indienen bij de gemeente met een verzoek om schadevergoeding. De gemeente geeft de behandeling daarvan in handen van een onafhankelijk bureau. Die onderzoekt of de bestemmingsplanwijziging inderdaad een waardevermindering van de boot of de woning met zich meebrengt en zo ja, in welke orde van grootte.

- *Deze plannen betekenen dat een woonwijk ten dienste moet staan aan de grote ontwikkelingen in de stad.*

Wethouder Everhardt benadrukt dat het doortrekken van de Van Zijstweg de voorkeur heeft en houdt. Realisering van die variant is vertraagd, maar het streven blijft de Verlengde Van Zijstweg zo snel mogelijk aan te leggen door minnelijke verwerving van de benodigde grond. Voor de tijdelijke situatie is de 2e Asselijnstraat de minst problematische oplossing. Deze brengt overlast met zich mee voor omwonenden. Het is beslist niet zo dat het college zich daar niets aan gelegen laat liggen. Getracht wordt die overlast zo veel als mogelijk is te beperken, door flankerende maatregelen.

- *De buurt ondervindt al enorm veel overlast van de Jaarbeurs. Straten rondom stadion Galgenwaard worden afgezet tijdens voetbalwedstrijden, maar als er een grote beurs is, staat de hele Dichterswijk vol met geparkeerde auto's van Jaarbeursbezoekers. Het is een van de*

laatste wijken waar betaald parkeren nog niet is ingevoerd. Ook personeel van de Rabobank begint er een gewoonte van te maken om in de buurt te parkeren.

Wethouder Everhardt zal deze signalen laten inbrengen in het overleg met de Rabobank. Samen met de Wijkraad moet worden gezien hoe dergelijke knelpunten kunnen worden verminderd en hoe de verkeersdoorstroming kan worden verbeterd.

Onderzoeken

- *Wie gaat die milieuonderzoeken uitvoeren? En wat gebeurt er als blijkt dat de plannen niet kunnen worden uitgevoerd, omdat niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan?*

De gemeente Utrecht voert de onderzoeken uit. De gemeente houdt zich aan de wettelijke eisen. Onderzoeken worden getoetst.

- *De gemeente wil deze weg aanleggen en heeft dus belang bij een gunstig onderzoeksresultaat. Hoe integer zijn die onderzoeken dan, als de gemeente en niet een onafhankelijke instantie die onderzoeken uitvoert?*

Wethouder Everhardt zegt dat het college staat voor de integriteit van het ambtelijk apparaat en dat de gemeenteraad daarin een controlerende rol vervult. In die zin is de betrouwbaarheid van onderzoeken gewaarborgd. Overigens speelt ook de GG&GD in de beoordeling een rol.

- *Wat gebeurt er als blijkt dat de nieuwe situatie niet aan de wettelijke normen voldoet? De bouw is immers al begonnen.*

Nee, de bouw is nog niet gestart. Aangetoond moet worden in de bestemmingsplanprocedure dat de beoogde situatie aan de normen voldoet. Als onderzoek uitwijst dat niet het geval is, kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld en kan de 2e Asselijnstraat niet worden aangelegd.

- *Er zijn diverse ontwikkelingen in en rond de buurt, die allemaal hun effect hebben op de leefbaarheid van de omgeving. Door de buurt op te delen in kleine gebiedjes en per gebiedje milieueffectstudies uit te voeren, zijn die ontwikkelingen allemaal afzonderlijk aanvaardbaar. Tezamen hebben ze echter een enorm negatief effect.*

- *Als we als buurt een second opinion willen, hoe gaat dat dan in zijn werk? En wie betaalt dat?*
- *Het is beter een onderzoek parallel te laten uitvoeren door verschillende onafhankelijke bureaus. Dan zijn er twee rapporten en is er meteen een second opinion.*

Onderzoeken worden getoetst aan wettelijke normen. De resultaten zijn openbaar en de gemeenteraad vervult daarin een controlefunctie. Onderzoek door derden zal volgens dezelfde normen worden getoetst.

Als er toch twijfel is over de juistheid van de resultaten, dan kunnen bewoners of belanghebbenden een alternatief onderzoek laten uitvoeren en daarvoor eigen deskundigen inschakelen.

Wethouder Everhardt vult aan dat de gemeente en de gemeentelijke afdelingen zijn gebonden aan wet- en regelgeving. Verschillende diensten hebben verschillende opdrachten, zodat normen op een goede wijze worden nageleefd en de volksgezondheid is gewaarborgd. Via inspecties bijvoorbeeld. In de onderzoeksresultaten wordt transparantie betracht, zoals dat in een democratisch bestel hoort. En als het college twijfels heeft over de juistheid van rapporten, zullen die niet aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

- *Het kan toch niet zo zijn dat wij als buurtbewoners zelf en voor eigen rekening een second opinion moeten laten uitvoeren?*

De voorzitter stelt voor op een ander moment terug te komen op de manier waarop een eventuele second opinion kan worden ingericht.

Bestemmingsplanprocedure

- *Er worden nu besluiten genomen, terwijl de onderzoeken naar lucht- en geluidskwaliteit nog moeten plaatsvinden en de verkeerssituatie nog moeten worden uitgewerkt. Is het niet beter om besluiten te nemen op grond van onderzoeken?*

Het college heeft besloten voorbereidingen te treffen voor de versnelde aanleg van de 2e Asselijnstraat. Onderdeel van dat besluit is dat er een bestemmingsplanwijziging in gang wordt gezet, inclusief de daarvoor benodigde onderzoeken.

Nadat het college dit heeft vastgesteld wordt het (ontwerp)bestemmingsplan – inclusief de onderzoeksresultaten – aan de gemeenteraad voorgelegd. Deze stukken zijn openbaar.

Onteigeningsprocedure

- *Een onteigeningsprocedure vraagt zo'n 27 maanden.*

Ja, wij gaan uit van 2,5 jaar, gerekend vanaf juni 2010. Toen is het bestemmingsplan vastgesteld en zijn voorbereidingen getroffen voor een onteigeningsprocedure. De voorkeur blijft uitgaan naar minnelijke verwerving. Daarom blijft de gemeente met de erfpachter in gesprek, want als de grond eerder kan worden verworven, is de tijdelijke ontsluiting voor busverkeer via de 2e Asselijnstraat niet nodig. Deze krijgt dan alleen een functie als tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer en als permanente ontsluiting voor verkeer naar TNT en het EKP-terrein.

- *Als het bestemmingsplan eenmaal is vastgesteld, heeft de gemeente dan nog wel belang bij een minnelijke verwerving?*

Jazeker, want dat vermindert de overlast voor omwonenden en bovendien is de verkeersafwikkeling eenvoudiger te realiseren via de Verlengde Van Zijstweg dan via de 2e Asselijnstraat.

- *Zeker negen jaar geleden werd al gesproken over de Verlengde Van Zijstweg. Hoe kan het dan dat de benodigde grond nu nog steeds niet beschikbaar is?*

De gemeente Utrecht maakt bestemmingsplannen als er een goed beeld bestaat van de beoogde ontwikkelingen. Voor onteigening is een vastgesteld bestemmingsplan nodig. De bestemmingsplanprocedure voor de OV-terminal is in juni 2010 afgerond en meteen daarna zijn voorbereidingen getroffen voor de onteigeningsprocedure voor de van Zijstweg; voordien was al gebleken dat minnelijk overleg met de erfpachter niet tot het gewenste resultaat leidde.

Wethouder Everhardt voegt hieraan toe dat onteigening een zwaar instrument is, dat niet te lichtzinnig mag worden ingezet. Daar gelden strikte regels voor.

- *Naar verluidt, reageert de erfpachter niet op verzoeken. Is er ook contact gelegd met de eigenaar van de grond?*

NS Poort heeft de grond in erfpacht uitgegeven aan de Dutch Design Company, die het weer verhuurt aan TNT. Met alle partijen zijn contacten gelegd, maar over het verloop van de gesprekken worden in het belang van een goede afloop geen mededelingen gedaan.

- *Het gaat om een heel klein stukje grond. Waarom wil de erfpachter daar geen afstand van doen? Is dat een kwestie van geld? Hoe lang heeft deze erfpachter de grond al in bezit?*

Tot nu toe wilde de erfpachter niet meewerken aan een minnelijke overdracht van de grond. Over de onderhandelingen in belang van een goede afloop geen mededelingen gedaan.

Communicatie

- *Sensitiviteit en compassie met de buurt worden gemist. De wijze waarop mensen worden benaderd, getuigt niet van invoelingsvermogen. Plannen vallen bewoners rauw op hun dak. Een kunstwerk wordt zonder pardon verwijderd. Bewoners wonen gedurende een half jaar of een jaar aan een busbaan, dwars door een kinderrijke buurt en in die buurt komt ook nog een busbuffer, waar bussen (veelal met draaiende motor) staan opgesteld. Uit de mededeling dat een woonboot moet worden verplaatst, blijkt niet van enige inleving in de ingrijpende gevolgen voor de bewoners. Het is een uniek stukje Utrecht, maar over maatregelen die de leefbaarheid in enige mate moeten waarborgen, wordt met geen woord gerept.*

Wethouder Everhardt licht toe dat ervoor is gekozen tijdens deze informatieavond vooral in te zoomen op de feitelijke plannen en de betekenis ervan. Zoals in zijn inleidingswoord aangegeven, wordt er op een ander moment gesproken over flankerende maatregelen, bijvoorbeeld de scheiding tussen de Asselijnstraat en de 2e Asselijnstraat. Gesprekken daarover zullen zeker volgen. Hij betreurt het dat hij daarin kennelijk niet duidelijk genoeg is geweest.

- *De eigenaar van de desbetreffende woonboot vertelt dat hij kort voor bekendmaking van de plannen door de gemeente is benaderd voor een spoedafpraak. In dat gesprek is hij geïnformeerd over de in de visie van de gemeente noodzakelijke verplaatsing van zijn woonboot. In zoverre zijn fatsoensnormen in acht genomen. Hem is verzocht de plannen nog even voor zich te houden, totdat een informatiebrief in de wijk zou worden verspreid. Er zou nader overleg plaatsvinden over een vervangende plek, maar het is volstrekt onduidelijk met wie hij in gesprek of onderhandeling is, want via de verstrekte telefoonnummers kan hij niemand bereiken.*

Iris Vliegenberg stelt voor na deze bijeenkomst contactgegevens uit te wisselen en zegt toe de eigenaar in contact te zullen brengen met de juiste personen.

- *Het relaas van de eigenaar van de te verplaatsen woonboot is exemplarisch. De buurt wordt ontijdig en vaak onjuist geïnformeerd over zaken die bewoners direct raken. Dat bevordert het vertrouwen in de integriteit van de gemeente niet.*

Wethouder Everhardt heeft de inbreng goed begrepen en neemt zich de signalen en gevoelens ter harte. Zoals gezegd, wordt op een ander moment gesproken over flankerende maatregelen om de leefbaarheid in de buurt te waarborgen. Over de vormgeving van de onderzoeken en eventuele alternatieven kunnen nu nog geen concrete uitspraken worden gedaan, maar die moeten in een vervolgsessie zeker ter sprake komen.

- *Het hele gebied tussen de Vondellaan/Balijelaan en het Westplein is aangemerkt als de Dichterswijk. Voor deze informatieavond zijn alleen de direct omwonenden van de Asselijnstraat uitgenodigd, terwijl de gevolgen van de plannen zich in een veel groter gebied openbaren. Het verspreidingsgebied van de informatiebrief is te klein.*
- *Er is vooral behoefte aan duidelijkheid. De buurt, de Croeselaan in het bijzonder, kan deze verkeerstoename niet aan. Wat is de toekomstvisie op het functioneren van de Croeselaan en omgeving? Aangegeven is dat tijdens de spits 80 bussen per uur in beide richtingen via de 2e Asselijnstraat gaan rijden. Hoe wordt de spits gedefinieerd? Welke maatregelen worden er genomen als de verkeersregelininstallaties niet afdoende zijn om een goede doorstroming te bewerkstelligen of als er onaanvaardbare wachttijden ontstaan? Dergelijke vragen moeten beantwoord worden.*

Wethouder Everhardt stelt zich voor dergelijke vraagstukken met de Wijkraad te bespreken, evenals de luchtkwaliteit in de bredere context, meetpunten voor de monitoring en dergelijke.

- *Er moet dan wel rekening worden gehouden met het feit dat de Dichterswijk behoort tot de wijk Zuidwest, maar direct grenst aan twee andere wijken, Binnenstad en West. Die wijkraden moeten bij het overleg betrokken worden, want de ontwikkelingen zullen ook daar hun effect hebben.*

Wethouder Everhardt zegt dat hij, met ondersteuning van de Projectorganisatie Stationsgebied (POS), geregeld overleg voert met de drie wijkraden. Overigens staat de POS altijd open voor de inbreng van omwonenden, vragen of suggesties en is ze altijd bereid om informatie te verstrekken.

Moniek van der Sanden wijst erop dat de POS eens per twee maanden een informatieavond (Schouw) organiseert over de voortgang van de plannen.

- *Er is behoefte aan een vervolgsessie, bij voorkeur in aanwezigheid van verkeers- en milieukundigen, voor de verstrekking van praktische informatie over de plannen. Tevens moeten dan ideeën over aanpalende maatregelen aan de orde kunnen komen. De uitnodiging daarvoor zou eerder en breder moeten worden verspreid in de gehele Dichterswijk (inclusief woonboten).*

Over een week of vier kan een nadere toelichting op de plannen worden gegeven.

TOT SLOT

Wie zich via de intekenlijsten bekend heeft gemaakt, ontvangt een verslag van deze bijeenkomst. Het verslag en de beelden die bij de presentatie van de plannen zijn getoond, zijn ook beschikbaar op de website www.cu2030.nl. Ook aanvullende vragen kunnen via de POS en het Infocentrum worden gesteld.

De voorzitter dankt ieder voor de belangstelling en inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.