

## **Verslag van de derde informatieavond over de plannen voor de 2e Asselijnstraat, gehouden op 8 juni 2011**

Aanwezig: Circa 35 omwonenden en belangstellenden, onder wie vertegenwoordigers van de Beheergroep en de Wijkraad, 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), Peter Koolhaas, (verkeerskundige), Rogier Crusio (coördinator bestemmingsplannen), Wiet Baggen (milieudeskundige) en Maike Koch (Communicatie Projectorganisatie Stationsgebied).

Verslag: Bureau Ingrid Bakhuis

### **OPENING**

Avondvoorzitter Herman Baartman opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Na de eerste informatieavond in maart is het verspreidingsgebied voor de aankondiging van een vervolgbijeenkomst vergroot. Helaas is die verspreiding voor een deel niet goed verlopen, waardoor veel omwonenden niet op de hoogte waren van de tweede informatieavond. Deze extra informatieavond is ingelast, om hen alsnog te informeren over de plannen. Tevens wordt de voortgang toegelicht.

Voor een uitgebreide toelichting op de plannen wordt verwezen naar het verslag van de eerste informatieavond, gehouden op 31 maart 2011. Dit verslag en alle andere verslagen en presentaties van vorige informatieavonden zijn te raadplegen op de website van de Projectorganisatie Stationsgebied, [www.cu2030.nl/2e\\_asselijnstraat](http://www.cu2030.nl/2e_asselijnstraat). Dit verslag bevat aanvullingen op eerdere toelichtingen en een weergave van vragen en discussies.

### **WELKOMSTWOORD VAN DE WETHOUDER, VICTOR EVERHARDT**

De gemeente stelt alles in het werk om de definitieve situatie – de aanleg van de Verlengde Van Zijstweg – zo snel mogelijk te realiseren en het tijdelijk gebruik van de 2e Asselijnstraat voor de afwikkeling van busverkeer te beperken. Om de verwerving van de voor de aanleg van de Verlengde Van Zijstweg benodigde grond te bespoedigen, vinden parallel aan de onteigeningsprocedure die daarvoor in gang is gezet, intensieve gesprekken plaats met de erfpachter van de grond.

Zolang de Verlengde Van Zijstweg niet kan worden aangelegd, moeten bussen tijdelijk via de 2e Asselijnstraat rijden. Dit heeft een grote impact op de woon- en leefomgeving. Daarom is het van belang omwonenden goed te informeren over de plannen en in de nabije toekomst te spreken over maatregelen die de aanleg van de 2e Asselijnstraat kunnen verzachten, waaronder geluidwering.

### **DE PLANNEN VOOR DE 2E ASSELIJNSTRAAT – TOELICHTING DOOR IRIS VLIENBERG, PROJECTLEIDER Verlengde Van Zijstweg**

Als het overleg met de erfpachter niet tot het gewenste resultaat leidt, moet onteigend worden. De gemeenteraad heeft ingestemd met het in gang zetten van een onteigeningsprocedure. Dit besluit ligt nu ter goedkeuring voor aan de Kroon. Via de onteigeningsprocedure kan de gemeente de grond mogelijk pas in het voorjaar van 2013 in bezit hebben. Onderzocht wordt nu of het mogelijk is de Verlengde Van Zijstweg al in 2012 gedeeltelijk aan te leggen, zodat deze snel kan worden doorgetrokken en in gebruik genomen als de grond in eigendom van de gemeente komt.

### **Bestemmingsplan 2e Asselijnstraat en definitief ontwerp**

Voor de aanleg van de 2e Asselijnstraat is een bestemmingswijziging nodig. De bestemming "bedrijventerrein" verandert in "verkeer". Gelijktijdig met het opstellen van het bestemmingsplan wordt het definitief ontwerp voor de 2e Asselijnstraat gemaakt.

De 2e Asselijnstraat wordt zo aangelegd, dat verkeer vanuit de 2e Asselijnstraat alleen rechtsaf de Croeselaan op kan rijden. Vanwege het hoogteverschil tussen de Croeselaan en de Mineurslaan loopt de 2e Asselijnstraat geleidelijk op in de richting van de brug, met een hoogteverschil van 1 meter. De aanleg van de weg gaat ten koste van het kunstwerk van Peter Struycken. Op diens verzoek wordt het kunstwerk in zijn geheel gesloopt. Indien nodig, zullen er

vervangende geluidwerende voorzieningen worden aangelegd. Bomen in de Asselijnstraat blijven zo veel mogelijk behouden.

Voor het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken nodig. Zowel de eindsituatie als de tijdelijke situatie waarin de 2e Asselijnstraat extra wordt belast, wordt daarin betrokken. Vóór de tervisielegging van het bestemmingsplan – volgens planning in september – worden het bestemmingsplan en de daarmee samenhangende onderzoeken toegelicht tijdens een informatieavond. Binnen een termijn van zes weken na de tervisielegging kunnen bewoners een zienswijze op het bestemmingsplan indienen. Na verwerking van de zienswijzen stelt het college het bestemmingsplan vast, waarna dit – met een rapportage van de verwerking van zienswijzen – voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Dat besluit wordt gepubliceerd op de gemeentelijke website, in huis-aan-huisblad Ons Utrecht en in de Staatscourant. Wie een zienswijze op het bestemmingsplan heeft ingediend, kan binnen zes weken na publicatie beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan aantekenen bij de Raad van State.

### Vragen en reacties

- *Aangegeven is dat er alternatieve oplossingen zijn onderzocht. Welke zijn dat?*

Met de Rabobank is gesproken over medegebruik van het terrein bij het hoofdkantoor, maar uit veiligheidsoverwegingen staat de Rabobank dat niet toe. Ook een combinatie met de aanleg van de HOV-baan in het Kruisvaartkwartier is onderzocht, maar die is niet tijdig gereed. De mogelijkheid van een ontsluiting via de Da Costakade is bestudeerd, maar dit is geen beter alternatief gebleken.

- *Hoe zit het met planschade: wordt die achteraf vastgesteld of vindt er vooraf een opname van de technische staat van de woningen plaats?*

Er moet onderscheid worden gemaakt in planschade (een waardevermindering van de woning als gevolg van de bestemmingswijziging) en schade als gevolg van de werkzaamheden in de omgeving.

Bij een vermoeden van een waardevermindering van de woning als gevolg van de bestemmingswijziging, kan de eigenaar planschade claimen, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld. Rogier Crusio zegt dat er wettelijke kaders zijn voor de toekenning van planschade en nadeelcompensatie. Zoals gezegd kan daarop een beroep worden gedaan, na vaststelling van het bestemmingsplan.

Voordat de werkzaamheden van start gaan, wordt een nulmeting gehouden, waarin de staat van elke woning wordt opgenomen met behulp van foto's en een beschrijving. Mochten de werkzaamheden onverhoopt schade toebrengen aan de woning, dan kan schade ten opzichte van de nulmeting worden vastgesteld en kan schadevergoeding worden uitgekeerd.

- *Het gaat niet alleen om vrees voor schade als gevolg van de werkzaamheden, maar ook en vooral om schade als gevolg van het voortdurend langsdunderen van 1.600 bussen en vrachtwagens. In hoeverre wordt daarmee in de fundering van de weg rekening gehouden?*

In de constructie wordt rekening gehouden met zwaar bus- en bouwverkeer. Voor die berekening is het aantal bussen en vrachtwagens dat de weg moet verwerken, minder relevant dan de belasting.

- *Wat zijn de extra kosten daarvan?*

De aanleg van de 2e Asselijnstraat wordt vervroegd, maar het is geen extra investering. De weg is gepland voor de ontsluiting van TNT en de woningbouwontwikkelingen op het EKP- en het Remu-terrein. Ook als er geen busverkeer via de 2e Asselijnstraat hoeft te rijden, moet de weg zijn toegerust op bouwverkeer ten behoeve van die bouwontwikkelingen. Ook in die zin is geen sprake van extra kosten.

- *Bouwverkeer gedraagt zich anders dan busverkeer. Ook op de Fentener van Vlissingenkade rijden de bussen veel te hard. Dat geeft veel extra trilling.*

De 2e Asselijnstraat krijgt een 30 km-profiel. Wethouder Victor Everhardt verwacht dat die snelheidslimiet niet wordt overschreden, omdat dit met twee scherpe bochten op korte afstand van elkaar fysiek niet mogelijk is. Met de Bestuursregio Utrecht (BRU), verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio, wil hij in overleg treden over de naleving en handhaving van de regelgeving.

- *In de vorige bijeenkomst is gesproken over ontheffingsmogelijkheden. Betekent dit dat de plannen door kunnen gaan, ook als ze niet aan de wettelijke vereisten voldoen? En hoe verhouden die ontheffingsmogelijkheden zich tot planschade?*

In de bestemmingsplanvoorschriften is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om ontwikkelingen die in strijd zijn met het bestemmingsplan toch mogelijk te maken.

- *Tijdens een informatieavond over de busverbinding naar de Uithof is toegezegd dat er geen 600 bussen op twintig meter afstand van de woningen door de Pelikaanstraat zullen rijden. Maar er kunnen wel 1.600 bussen op zestien meter van de woningen in de Asselijnstraat rijden. Daar klopt dan toch iets niet?*

Wethouder Victor Everhardt kent de uitspraken over de Pelikaanstraat niet. Nagezocht zal moeten worden wat daarover precies is gezegd en in welke context. Dit laat onverlet dat de tijdelijke situatie in de 2e Asselijnstraat aan de wettelijke vereisten moet voldoen. Onderzoeken moeten dat uitwijzen. Het lijkt geen twijfel dat het niet de voorkeur heeft bussen via de 2e Asselijnstraat te laten rijden. Daarom worden voor de verwerving van de benodigde grond voor de aanleg van de Verlengde Van Zijstweg twee wegen bewandeld: onteigening én minnelijk overleg.

- *Hoe lang loopt die erfpacht? Kan die niet worden afgekocht?*

Nee, het gaat om een eeuwigdurend erfpachtcontract.

- *Wordt de weg aangelegd nadat alle procedures zijn doorlopen, of wordt al eerder met de aanleg gestart?*

In de planning is aangegeven wanneer de werkzaamheden naar verwachting van start kunnen gaan. Met de daadwerkelijke uitvoering wordt pas begonnen, wanneer alle procedures zijn doorlopen en het bestemmingsplan onherroepelijk is.

- *Verkeersplannen worden versnipperd en over elk deelplan wordt een aparte informatieavond gehouden, waarvoor steeds weer andere groepjes omwonenden worden uitgenodigd. Bovendien is een deel van de wijk opeens ingedeeld bij de Binnenstad. Zo worden bewoners uit elkaar gespeeld. Waarom worden plannen nou niet eens als één pakket – Overste Den Oudenlaan, Van Zijstweg, Verlengde Van Zijstweg – gepresenteerd aan alle omwonenden gezamenlijk, zodat zij de plannen in hun context kunnen beoordelen en hun ideeën daarover kunnen uitwisselen?!*

*De Van Zijstweg is al zes jaar onderwerp van gesprek en iedere keer krijgen bewoners een ander verhaal over het toekomstige profiel. We proberen daar al heel lang duidelijkheid over te krijgen. Nu blijkt uit het verslag van de vorige informatieavond over de 2e Asselijnstraat dat het een zesbaansweg wordt. Daarover zouden afspraken zijn gemaakt met de Jaarbeurs. Dan voel je je als bewoner flink in de maling genomen. Vooral als de wijkraad beslissingen gaat nemen over een zesbaansweg en de sloop van het tuindershuis, zonder bewoners daarin te kennen.*

- *Een van de leden van de wijkraad merkt op dat hij hierover in de vorige informatieavond wel een opmerking heeft gemaakt, maar dat hij dit niet namens de wijkraad, maar op persoonlijke titel heeft gedaan. Verder merkt hij op dat de buurt deel blijft uitmaken van de wijk Zuidwest, maar dat bewoners om organisatorische redenen ook worden geïnformeerd over ontwikkelingen in de Binnenstad.*

Wethouder Victor Everhardt benadrukt dat het een bevoegdheid is van de gemeenteraad om besluiten te nemen over het toekomstige profiel van de Van Zijstweg. De wijkraad neemt daarover geen beslissingen. Hij bevestigt dat met de Jaarbeurs is gesproken over verbreding van de Van Zijstweg. Daarover zijn in 2006 intentieafspraken gemaakt, maar het bevoegd gezag moet daarover nog een definitief besluit nemen. Daarvoor is een bestemmingsplan nodig. De voorbereidingen zijn al wel gestart, maar er is nog geen bestemmingsplan vastgesteld voor de Van Zijstweg. Deze informatieavond betreft het bestemmingsplan voor de 2e Asselijnstraat in relatie tot de Verlengde Van Zijstweg. Zoals gezegd, kan de Verlengde Van Zijstweg niet worden aangelegd, omdat een stukje grond niet in eigendom is van de gemeente. Voor onteigening is een juridische titel nodig en die is beschikbaar gekomen met de vaststelling van het bestemmingsplan voor de OV-Terminal.

- *Klaarblijkelijk zijn er vooruitlopend op het bestemmingsplan voor de Van Zijstweg contractuele afspraken gemaakt met de Jaarbeurs. Kunnen wij daar kennis van nemen?*  
Met de samenwerkende partijen in het Stationsgebied zijn overeenkomsten gesloten in de vorm van 'Bilaterale Intentieovereenkomsten'. Die zijn goedgekeurd door de gemeenteraad. De voorzitter veronderstelt dat die documenten openbaar zijn. Nagegaan zal worden of dit zo is en waar die documenten zijn in te zien. De intentieovereenkomsten worden uitgewerkt in contracten, die eveneens door de gemeenteraad moeten worden goedgekeurd. <opmerking achteraf: de contracten zijn in te zien bij het Infocentrum Stationsgebied>

- *Er is een informatieavond aangekondigd over de plannen voor de Van Zijstweg. Het is wenselijk die zo snel mogelijk te houden, om misverstanden en onzekerheden weg te nemen.*  
Wiet Baggen zegt dat het tracé van de Croeselaan via de Van Zijstweg en de Overste Den Oudenlaan tot aan het 5 mei plein in één bestemmingsplan wordt verwerkt. Na de zomer, op 1 september, wordt hierover een informatieavond georganiseerd.

- *In de vorige informatieavond is gesteld dat de 2e Asselijnstraat altijd al gepland was voor de ontsluiting van het Remu- en het EKP-terrein, maar dat is niet juist. De straat was alleen bedoeld voor de ontsluiting van het Remu-terrein. In de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier – vastgesteld in mei 2003 – is de 2e Asselijnstraat als stippellijn weergegeven. Daarmee is een langzaamverkeersroute bedoeld. Volgens die ruimtelijke visie zou het EKP-terrein worden ontsloten via de busbaan en de Da Costakade. Wanneer is dan besloten het EKP-terrein ook via de 2e Asselijnstraat te ontsluiten?*

Iris Vliegenberg gaat dit na.

- *In de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier staat juist met zoveel woorden dat dat niet de bedoeling is (paragraaf 5.4.3): ontsluiting van het EKP-terrein via de Asselijnstraat geniet niet de voorkeur, vanwege de extra verkeersdruk en de daarmee samenhangende milieuoverlast. In een Wijkbericht van oktober 2008 is de 2e Asselijnstraat als ontsluiting van het EKP-terrein voor het eerst genoemd. Misschien stond deze oplossing in een nota van uitgangspunten, maar die is niet boven tafel te krijgen. Kunnen bewoners daarover alsnog de beschikking krijgen?*

*Als in 2003 al werd gesteld dat het onwenselijk is het EKP-terrein via de Asselijnstraat te ontsluiten, hoe kan dan nu een milieuvergunning worden verleend voor een situatie waarin er 140 bussen per uur extra door de straat rijden, die nota bene in de milieuzone ligt? Wat is er sinds 2003 veranderd, waardoor deze oplossing nu wel aanvaardbaar is? Worden rekenommen aangepast op het bestemmingsplan of gaan de plannen niet door, als de rekenommen aantonen dat de plannen niet zijn te rijmen met de wettelijke normen?*

Iris Vliegenberg zegt dat die ruimtelijke visie niet was onderbouwd met metingen en berekeningen. Uit metingen en berekeningen die nadien zijn gedaan, is gebleken dat de 2e Asselijnstraat als ontsluitingsweg kan worden ingezet, ook voor het EKP-terrein. Berekeningen worden gebaseerd op onderzoeksmodellen. Daaruit moet blijken of de plannen voldoen aan de wettelijke normen.

- *Er is een bestemmingsplan gepresenteerd ten tijde van de verkoop van woningen in de Dichterswijk-West. Dat blijkt nu wel heel anders uit te pakken.*

- *Aangegeven is dat de bomen behouden blijven. Aan de Asselijnstraat staan grote bomen, waarvan een deel misschien al (bijna) kaprijp is. Voor de aanleg van de verhoogde 2e Asselijnstraat is een flink grondpakket nodig. Kunnen die bomen daar wel tegen?*

Specialisten maken een bomeninventarisatie. Zij stellen de conditie van de bomen vast en bepalen welke bomen zijn te behouden of te verplaatsen. Ook adviseren zij over maatregelen om eventuele schade als gevolg van de aanleg van de 2e Asselijnstraat te voorkomen. Ter vervanging van bomen die moeten verdwijnen, wordt bekeken of hiervoor in de plaats nieuwe bomen kunnen worden geplant.

- *Het zou de nadelen van de tijdelijke situatie verzachten als het profiel van de 2e Asselijnstraat wordt omgekeerd; door het fiets- en voetpad aan de middenberm met de bomen te laten grenzen, zou de rijbaan verder van de huizen komen te liggen.*

Er is voor dit profiel gekozen om kruisingen van langzaam- en auto/bus/ vrachtverkeer te voorkomen. Maar voor de uitwerking van het definitief ontwerp kan deze suggestie worden bestudeerd.

## **EFFECTEN VAN DE PLANNEN OP DE VERKEERSSITUATIE IN BREED PERSPECTIEF – TOELICHTING DOOR PETER KOOLHAAS, VERKEERSKUNDIG ADVISEUR PROJECTORGANISATIE STATIONSGBIED**

### **Knelpunten in de huidige verkeerssituatie**

De situatiekaarten laten een hiërarchisch onderscheid zien in primaire en secundaire verkeersassen, wijkontsluitingen en buurtwegen.

Een knelpunt in de doorstroming wordt veroorzaakt door opstoppingen bij de kruising met de Balijelaan, waar het bij de verkeerslichten ontbreekt aan ruimte voor opstelstroken voor de verschillende richtingen. Daarnaast zorgen evenementen in de Jaarbeurs zo'n 70 dagen per jaar voor opstoppingen in de Croeselaan, de Graadt van Roggenweg en de Van Zijstweg. Ook enkele grote infrastructurele projecten belemmeren de verkeersdoorstroming, zoals de aanleg van de fly-over bij het 24 oktoberplein (gereed eind 2012), groot onderhoud van de Balijelaan (gereed oktober 2011), werkzaamheden van ProRail rond de Bleekstraat, waarbij het wegprofiel wordt versmald (gereed januari 2012) en het verleggen van warmteleidingen en de aanleg van de esplanade in de Croeselaan.

### **Toekomstige verkeerssituatie**

Zoals de Graadt van Roggenweg en de Daalsetunnel moeten gaan zorgen voor de bereikbaarheid van het oostelijk deel van het Stationsgebied, krijgen de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Overste Den Oudenlaan een belangrijke rol in de ontsluiting van het westelijk deel. In de toekomst is de ontsluiting van het parkeerterrein P3 via de Van Zijstweg georganiseerd. Daarom is het plan om de Van Zijstweg in te richten met een HOV-baan in twee richtingen en 2 x 2 rijstroken voor autoverkeer en wordt de Overste Den Oudenlaan verdubbeld. Deze oplossing is conform het Masterplan Stationsgebied dat in 2003 is vastgesteld. De plan- en besluitvorming voor de aanpassing van de Van Zijstweg is nog niet afgerond, zodat er nog geen definitieve uitvoeringsplanning is. Naar verwachting kan het verkeer in 2015/2016 geheel via de Van Zijstweg – Overste Den Oudenlaan worden afgewikkeld. Dan wordt ter hoogte van het Jaarbeursplein een knip in de Croeselaan gemaakt, die de verbinding met het Westplein afsluit.

Naar aanleiding van kritiek op de verkeersberekeningen, waarin geen rekening was gehouden met het toenemende bestemmingsverkeer naar de Rabobank en het stadskantoor en het verkeer naar evenementen in de Jaarbeurs, zijn de berekeningen herzien. Het stadskantoor is buiten beschouwing gelaten, omdat dit wordt ontsloten via de Graadt van Roggenweg. Wel is nu rekening gehouden met extra verkeer naar het Rabobankgebouw (waarvan de capaciteit van de parkeergarage wordt verdubbeld). Volgens gegevens van de BRU rijden er in de ochtend- en avondspits 70 bussen per uur per richting via de Croeselaan en de 2e Asselijnstraat, in daluren 50 en in de avonduren 30. Spitsuren zijn niet exact gedefinieerd, maar in het algemeen kan worden uitgegaan van de periode tussen 07.00 en 09.00 uur en tussen 15.00 en 18.00 uur. Op basis van deze gegevens zijn berekeningen gemaakt van de verkeersafwikkeling op 'normale' dagen en deze zijn vergeleken met de situatie op topdagen van de Jaarbeurs. Geconcludeerd is dat het extra aanbod van bussen op normale dagen wel enige verslechtering betekent, maar dat deze verslechtering niet onaanvaardbaar is. Op topdagen zal de Croeselaan de drukte niet kunnen verwerken, maar dat is nu ook al het geval en het extra aanbod van 70 bussen per uur per richting heeft hierop geen wezenlijke invloed. In de definitieve situatie, na ontsluiting van het P3-terrein via de Van Zijstweg, zullen die problemen zijn opgelost.

### **Vragen en reacties**

- *Er wordt in vage termen gesproken over de tijdelijke situatie. Er zijn wel wat getallen genoemd, maar het ontbreekt nog steeds aan een concreet beeld van wat omwonenden te wachten staat. Bestaat het uitzicht binnenkort uit een onafzienbare rij stilstaande auto's en bussen?*

Verkeer wordt van en naar de 2e Asselijnstraat geleid met behulp van verkeersregelinstanties. Op de Croeselaan komt een opstelstrook voor links afslaand verkeer. In de tijdelijke situatie zullen er langere rijen wachtende auto's op de Croeselaan staan dan nu: tot voorbij de Van der Goesstraat.

- *Die soort informatie hadden we graag in de presentatie gehoord, zonder daarop te moeten aandringen. Eerder is kritiek geuit op de wel erg magere interpretatie van de cijfers. Daar is dan nu aandacht aan besteed, maar 'enige verslechtering' is wel erg vaag geformuleerd. Bewoners willen weten waar ze aan toe zijn. Er moeten 140 bussen per uur door de Croeselaan van en naar het station. Hoeveel zijn dat er nu? Waar staan bussen en auto's te wachten en hoeveel? Hoeveel verkeerslichten behoren tot een cyclus van 90 seconden en hoeveel bussen of auto's kunnen daar per keer doorheen? Is er ruimte om vanuit de 2e Asselijnstraat linksaf te gaan in de richting van de Balijelaan? Wat zijn de effecten voor de doorstroming van fiets- en voetgangersverkeer? Etc.*

Iris Vliegenberg zegt dat in de eerste bijeenkomst is gevraagd een beeld te schetsen in breder perspectief. Er is nu een algemeen beeld gegeven van de tijdelijke en de definitieve situatie, op basis van reële cijfers. In het kader van de bestemmingsplanprocedure worden exacte verkeersberekeningen gemaakt. Die worden in een informatieavond toegelicht.

De vraag of de lus in de Croeselaan behouden blijft, zodat verkeer vanuit de 2e Asselijnstraat linksaf kan slaan, wordt betrokken bij het definitief ontwerp.

Peter Koolhaas vult aan dat het fiets- en voetgangersverkeer via verkeerslichten wordt geregeld. Een vergelijking met het huidige aantal bussen is niet reëel. Een groot deel van het busverkeer wordt nu immers via de oostzijde van het station afgewikkeld, maar in verband met de bouw van de OV-Terminal wordt dat busstation tijdelijk verplaatst naar de westzijde.

- *Er is al veel discussie geweest over de aantallen verkeersbewegingen, maar steeds worden vragen over exacte aantallen ontweken.*

Rogier Crusio licht toe dat die cijfers nog niet bekend zijn. Onderzoeken in het kader van de bestemmingsplanprocedure worden gebaseerd op verkeersmodellen. Op 1 juli a.s. wordt een geactualiseerd verkeersmodel vastgesteld – met de huidige schattingen van aantallen verkeersbewegingen – en dat dient als basis voor de onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan. De onderzoeksresultaten maken deel uit van het bestemmingsplan dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

- *Maar er kan toch wel een indicatie worden gegeven op basis van het vorige model? Er doen getallen de ronde van 19.000 auto's per dag via de Van Zijstweg. Kloppen die?*

Dit lijkt Wiet Baggen niet onmogelijk; volgens het verkeersmodel dat in 2009 is vastgesteld, kent de Croeselaan-Zuid een verkeersbelasting van zo'n 10.000 tot 15.000 auto's. Via de Monitoringtool op de website <http://viewer2010.nsl-monitoring.nl> kan de huidige intensiteit en de verwachte toekomstige intensiteit worden bekeken.

- *Aanvankelijk werd drukte bij evenementen in de Jaarbeurs als uitzondering aangemerkt en niet in de berekeningen betrokken. Terecht is dat verkeer nu wel verwerkt in de kwalitatieve vergelijking, maar die vergelijking zegt nog niets. Na de kritiek in de vorige bijeenkomst op de wijze waarop met de verkeersberekeningen is omgegaan, hadden we nu een presentatie verwacht waarin een reële inschatting wordt gegeven van wat de plannen concreet betekenen voor de doorstroming en voor de beleving in de buurt. Maar er wordt alleen verwezen naar modellen en berekeningen en we moeten wachten tot september voordat we iets meer weten. Bewoners kunnen zich nog steeds geen beeld vormen van de toekomstige situatie. Wij vragen inzicht in kwantitatieve gegevens; hoeveel bussen staan er per cyclus van 90 seconden te wachten, hoeveel kunnen er per cyclus door groen licht rijden en wat is de doorrijtijd?*

Iris Vliegenberg zegt dat cijfers die in vorige bijeenkomst zijn genoemd, in twijfel werden getrokken. Daarom is deze bijeenkomst een kwalitatieve vergelijking gemaakt. In het onderzoek als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure worden exacte berekeningen gemaakt op grond van reële cijfers.

- *Komen er meer verkeersregelininstallaties voor fietsverkeer?*

Peter Koolhaas licht toe dat fietsers deel uitmaken van de hoofdverkeersstroom langs de Croeselaan. Behalve de kruising van de Croeselaan met de 2e Asselijnstraat zal ook de kruising Mineurslaan-Croeselaan worden voorzien van een verkeersregelininstallatie.

- *De Croeselaan is ook voor fietsers een belangrijke route. Nu al moeten fietsers lang wachten om bij de Van Zijstweg te kunnen oversteken naar de Croeselaan en het station. Op dit*

*moment kruisen fiets- en busverkeer elkaar niet, maar dat gaat veranderen. Daarvoor moeten goede oplossingen worden gevonden. En worden er voldoende veiligheidsmaatregelen getroffen bij de oversteek naar de school op het Brederoplein?*  
Het is niet ondenkbaar dat fietsers vanuit de Van Zijstweg iets langer moeten wachten.

- *De Croeselaan staat geregeld vast en dan is er ook voor bussen geen doorkomen aan. Realiseren vervoersmaatschappijen zich dat deze plannen een verlenging van de reistijd betekenen?*

Op hoogtijdagen staat de Croeselaan ook nu vol. De plannen betekenen wel enige, maar geen fundamentele verslechtering van de situatie.

De BRU is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en bepaalt de routes. Het ligt vooral op de weg van de BRU om contacten met de vervoersmaatschappijen te onderhouden. In het overleg met de vervoersmaatschappijen komen ook deze aspecten aan de orde. De tijdelijke situatie is daar bekend.

Ook met de hulp- en nooddiensten vindt geregeld overleg plaats over de wijze waarop de wettelijke aanrijdtijden kunnen worden gegarandeerd.

- *Er is nu een informele ontsluiting van Parkhaven West via de Van Zijstweg. Wordt daarin voorzien?*

Die vraag wordt betrokken bij de plannen voor de herinrichting van de Van Zijstweg.

## **LUCHTKWALITEIT – TOELICHTING DOOR WIET BAGGEN, MILIEUDESKUNDIGE AFDELING MILIEU EN DUURZAAMHEID**

### **Wettelijke normen**

De Wet Milieubeheer en diverse besluiten en regelingen vormen het wettelijk kader voor de milieukwaliteit. Europese richtlijnen zijn daarin verwerkt. In de Wet Milieubeheer zijn de grenswaarden vastgelegd en is bepaald dat plannen aan die normen moeten worden getoetst. Meer informatie over het wettelijk kader is te vinden op [www.infomil.nl](http://www.infomil.nl) en <http://wetten.overheid.nl>.

Belangrijke stoffen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide en fijnstof. Fijnstof bestaat onder meer uit deeltjes die diesel- en benzinemotoren uitstoten en deeltjes die vrijkomen door slijtage van banden en van asfalt. Maar fijnstof ontstaat niet alleen door verkeer. Ongeveer de helft is afkomstig van de industrie en komt voor een belangrijk deel uit het buitenland. De hoeveelheid fijnstof is moeilijk te beïnvloeden. Er zijn verschillende normen voor stikstofdioxide en fijn stof. Voor stikstofdioxide is er een jaargemiddelde concentratie norm, waarbij de concentratie over een jaar wordt gemeten of berekend, voor fijn stof is er een jaargemiddelde norm voor het aantal overschrijdingen van een bepaalde concentratie per 24 uur.

### **Metten en rekenen**

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is verantwoordelijk voor de metingen in Nederland. Hiervoor zijn meetpunten ingericht, verspreid over het hele land. Twee daarvan zijn geplaatst in Utrecht, aan de Kardinaal De Jongweg en aan de Constant Erzeijstraat.

Sinds 1 januari 2011 is er een luchtmeetnet in Utrecht opgezet, waarin circa 50 meetpunten in Utrecht zijn gesitueerd. Dit meetnet is indicatief van karakter en is vooral bedoeld om verschillen in de concentratie stikstofdioxide over de stad inzichtelijk te maken. Over de inrichting van dit lokale meetnet zijn de wijkraden geconsulteerd en op grond daarvan is een aantal meetpunten verschoven of toegevoegd. In de omgeving van de Croeselaan is geen meetpunt geplaatst. Qua verkeersintensiteit is de Constant Erzeijstraat vergelijkbaar met de Croeselaan, maar omdat de Croeselaan breder is, vervliegt de vervuiling hier sneller en gemakkelijker. Als daar behoefte aan is, kunnen meetpunten aan het net worden toegevoegd, voor zover de financiële middelen dat toelaten.

Van belang is te vermelden dat de meetpunten van het RIVM voldoen aan de Europese richtlijnen. Het Utrechtse meetnet levert minder betrouwbare gegevens. Deze zijn indicatief. Om de betrouwbaarheid ervan te verhogen worden de meetresultaten geregeld vergeleken met die van de RIVM-metpunten.

Metten geeft informatie achteraf. Het is van belang trends in de milieukwaliteit te kennen en zo goed mogelijk te voorspellen. Dat gebeurt met behulp van rekenmodellen. Aan de hand van de

meetgegevens maakt het RIVM jaarlijks concentratiekaarten, met behulp waarvan de toekomstige luchtkwaliteit wordt berekend. In de rekenmodellen zijn aspecten verwerkt als verwachte weersomstandigheden, veranderingen in emissies van de toekomstige vervoermiddelen, etc.

Volgens de Europese richtlijnen moesten de lidstaten op 1 januari 2005 voldoen aan de grenswaarden voor fijnstof en op 1 januari 2010 aan de grenswaarden voor stikstofdioxide. Die normen bleken binnen de gestelde termijn niet haalbaar. Lidstaten werd opgelegd een actieplan op te stellen dat ertoe moet leiden dat op 11 juni 2011 respectievelijk op 1 januari 2015 aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide wordt voldaan. De voortgang moet worden gemonitord en zo nodig moeten aanvullende maatregelen worden getroffen. In Nederland is hiervoor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) zorgt voor de monitoring en het RIVM beoordeelt de resultaten ervan.

De gemeente Utrecht geeft uitvoering aan de NSL-opgave via het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Meer informatie hierover is te vinden op de website [www.utrechtselucht.nl](http://www.utrechtselucht.nl) en op de website [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl).

Volgens de Wet Milieubeheer moet elk ruimtelijk plan worden getoetst aan de milieunormen. Met behulp van de daartoe ontwikkelde modellen wordt voor de plannen voor de 2e Asselijnstraat de luchtkwaliteit berekend op grond van omgevingskenmerken, verkeersintensiteit en stagnatie. Als de plannen volgens die berekeningen niet aan de normen voldoen, moet worden bezien of maatregelen mogelijk zijn die het plan in milieutechnisch opzicht haalbaar maken, zoals het plaatsen van schermen, het invoeren van snelheidsbeperkingen of het inzetten van een ander type vervoermiddel.

#### Vragen en reacties

- *Uit milieuoogpunt is een verhoogde weg zo dicht bij woningen niet wenselijk; uitlaatgassen blijven hangen.*

Nee, dat is geen juiste aanname. Bij een weg die verhoogd ligt, verwaait de vervuiling gemiddeld genomen gemakkelijker. Dat heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit.

- *De 2e Asselijnstraat komt op 16 meter van de gevels van woningen te liggen en er moeten 1.600 bussen doorheen rijden. Is er dan geen sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide.*

Rondom locaties waar rijkswegen elkaar kruisen, kan sprake zijn van een overschrijding van uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide. Elders in de stad is dat niet het geval. Ook worden er bijvoorbeeld in de Nobelstraat (waar een vergelijkbare hoeveelheid bussen rijdt nog dichter langs de gevels) geen overschrijdingen verwacht van de grenswaarde voor stikstofdioxide in 2015. Er is geen reden om aan te nemen dat de plannen voor de 2e Asselijnstraat niet aan de grenswaarden voldoen. Wanneer de nieuwe rekencijfers voor de verkeersmodellen beschikbaar zijn, voert een extern bureau een luchtkwaliteitsonderzoek uit in relatie tot het bestemmingsplan. De resultaten daarvan worden in september gepresenteerd en toegelicht tijdens een informatieavond.

- *Het is een complex vraagstuk en ook voor de tijdelijke situatie moeten goede oplossingen worden gevonden. Is het niet mogelijk om het tijdelijk busstation buiten het Stationsgebied te leggen en van daar pendelbussen te laten rijden?*

Het gaat om 50.000 reizigers per dag die dan een extra overstap op kleinere bussen zouden moeten maken. In het kader van zowel bereikbaarheid als luchtkwaliteit wordt gewerkt aan de aanleg van transferia aan de randen van de stad, om autoverkeer in het centrum te verminderen. De BRU studeert op alternatieve bussystemen en de mogelijkheid om aan de rand van de stad een overstapvoorziening te maken van bus op sneltram. Daar moet dan wel ruimte zijn om een groot aantal bussen te laten halteren.

- *De toelichting op de luchtkwaliteit is helder. Maar wat betekent dit nu voor de gezondheid van mensen die in en rond de Croeselaan wonen? Lopen zij een verhoogde kans op gezondheidsproblemen? In Nederland sterft een groot aantal mensen aan kanker, mede als gevolg van een slechte luchtkwaliteit. Grenswaarden moeten juist verder worden verlaagd, niet worden opgerekt om ruimtelijke plannen mogelijk te maken.*

Wethouder Victor Everhardt benadrukt dat de gemeente Utrecht de volksgezondheid hoog in het vaandel heeft. Het streven is verder te gaan in het terugdringen van schadelijke stoffen dan de grenswaarden voorschrijven. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de positieve ervaringen elders. Met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht zet Utrecht actief in op het verminderen van het gebruik van de auto en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Autoverkeer wordt zo veel mogelijk opgevangen in de P+R-voorzieningen aan de randen van de stad en onderzocht wordt of de tramverbinding kan worden doorgetrokken naar het Science Park (Uithof).

- *Worden de berekeningen gemaakt op basis van de gewenste eindsituatie of op basis van de slechtere tijdelijke situatie? En wordt door middel van metingen vastgesteld of de berekeningen die vooraf zijn gemaakt, kloppen met de werkelijkheid?*

Berekeningen worden gebaseerd op de tijdelijke situatie in 2012/2013 en op de situatie in 2020. Dan rijden er geen bussen meer door de 2e Asselijnstraat, maar fungeert deze straat als ontsluiting voor het TNT-terrein en de woningbouw op het Remu- en het EKP-terrein. Er wordt niet gemeten of de berekeningen voor de toekomstige luchtkwaliteit ook in de praktijk zullen optreden.

- *Kan er iets in de sfeer van de concessie worden gedaan, door de eis te stellen dat de vervoersmaatschappijen met schone en stille bussen rijden?*

Niet de gemeente Utrecht, maar de BRU is concessieverlener. Als lid van de BRU heeft de gemeente Utrecht bij vorige concessieverlening aangedrongen op strenge eisen aan het materieel, maar de BRU heeft die inbreng toen niet volledig overgenomen. Bij een volgende ronde kan daar opnieuw op worden aangedrongen.

#### **VERVOLG**

In september wordt de inhoud van het bestemmingsplan toegelicht, inclusief de onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen. Dan zullen ook concrete cijfermatige gegevens beschikbaar zijn over aantallen verkeersbewegingen, normen en modellen.

De voorzitter dankt ieder voor de belangstelling en inbreng en sluit de bijeenkomst om 22.00 uur.