

## Verslag van de tweede informatieavond over de plannen voor de 2e Asselijnstraat, gehouden op 11 mei 2011

- Aanwezig: Circa 35 omwonenden en belangstellenden, onder wie vertegenwoordigers van de Beheergroep en de Wijkraad en enkele leden van de gemeenteraad, 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), 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 licht het programma toe.

Om mensen die bij de 1<sup>e</sup> avond niet aanwezig waren, bij te praten, geeft projectleider Iris Vliegenberg nogmaals een toelichting op de voorgenomen aanleg van de 2e Asselijnstraat. Vervolgens geeft zij een korte uiteenzetting van de stand van zaken in het proces en gaat verkeerskundige Peter Koolhaas in op de verkeerskundige aspecten en de methoden van onderzoek die daarvoor worden gehanteerd. Coördinator bestemmingsplannen Rogier Crusio geeft een toelichting op de inhoud van het bestemmingsplan, de bestemmingsplanprocedure, en het tijdpad. Vervolgens reageert milieudeskundige Wiet Baggen op de vragen over de luchtkwaliteit.

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

Een uitgebreide toelichting op de plannen is opgenomen in het verslag van de eerste informatieavond, gehouden op 31 maart 2011. Hier zijn alleen aanvullende vragen en antwoorden weergegeven. *De toelichting op de plannen, uit het verslag van de eerste infoavond, vindt u terug in de bijlage onderaan het verslag.*

#### Deel 1. Vragen naar aanleiding van de toelichting

- *Aangegeven is dat de 2e Asselijnstraat op een talud wordt gelegd. Dat heeft een grote impact op de beleving vanuit de Asselijnstraat. Is het profiel over de gehele lengte van de straat verhoogd? En is overwogen het hoogteverschil op te heffen door de overzijde te verlagen, zodat de straat minder massaal oogt?*

De weg loopt geleidelijk op in de richting van de brug. Het hoogteverschil bedraagt 1 meter. Zodra de Verlengde Van Zijstweg gereed is, rijdt er geen busverkeer meer door de 2e Asselijnstraat. Als de 2e Asselijnstraat ook niet meer wordt benut voor bouwverkeer voor de woningontwikkeling op het EKP- en het Remu-terrein - naar verwachting in 2015/2016 - wordt het wegprofiel versmald.

De optie van ontgraven aan de overzijde is onderzocht, maar niet haalbaar gebleken. Er zou zeer veel grond afgegraven moeten worden en met het oog op bodemvervuiling is daarvoor niet gekozen. De straat wordt iets versmald in de definitieve situatie.

- *Er is wel heel veel tijd verdaan, want in 2003 was al bekend dat de Verlengde Van Zijstweg zou worden aangelegd. Als voortvarend was gehandeld in de verwerving van de benodigde grond, was die weg nu al klaar geweest, onteigening of niet. Dit getuigt van onbehoorlijk bestuur!*

De benodigde grond is eigendom van NS. NS is bereid tot medewerking, maar heeft de grond in erfpacht uitgegeven en de erfpachter is niet bereid afstand te doen van de grond. Onteigening is een zwaar middel en dit vereist een stevige juridische titel, te weten een vastgesteld bestemmingsplan. Tot voor kort was dat er niet. Er is gewacht tot er voldoende zekerheid bestond over de toekomstige inrichting. In de zomer van 2010 is het bestemmingsplan voor de OV-Terminal en omgeving door de raad vastgesteld. In dat bestemmingsplan zijn het busstation aan de westzijde van de OV-Terminal, de busbuffer en de ontsluiting via de Mineurslaan en de Verlengde Van Zijstweg vastgelegd. Op grond van dat bestemmingsplan is een onteigeningsprocedure in gang gezet om de Verlengde Van Zijstweg te kunnen realiseren. In Utrecht wordt een bestemmingsplan gemaakt, als voldoende zekerheid bestaat over de toekomstige bestemming. Voor de herontwikkeling van het EKP- en het Remu-terrein zijn wel plannen gemaakt, maar ontwikkelaars hebben die niet in uitvoering genomen.

- *Een simpele oplossing zou zijn de Verlengde Van Zijstweg te ondertunnelen.*

Ook die oplossing heeft nogal wat haken en ogen en biedt geen oplossing voor de onteigeningsproblematiek.

- *Is deze investering in de aanleg van de 2e Asselijnstraat voor een betrekkelijk korte periode wel een juiste keuze? Zou het niet eenvoudiger zijn de erfpachter een hoger bod te doen en de grond minnelijk te verwerven?*

De aanleg van de 2e Asselijnstraat is geen extra investering. De weg moet er in ieder geval komen, voor de ontsluiting van TNT en de woningbouwontwikkelingen op EKP- en het Remu-terrein. Besloten is de aanleg te vervroegen om de bereikbaarheid van het busstation en de busbuffer te kunnen garanderen. Dit staat los van de verwerving van de grond.

- *Maar de woningbouwontwikkeling is nog steeds onzeker.*

Dat klopt, maar dan nog is de weg nodig voor de ontsluiting van TNT en bouwverkeer. In de toekomstige situatie is de Mineurslaan alleen toegankelijk voor busverkeer.

- *Het voert wel erg ver om alleen voor TNT een brug over de Kruisvaart aan te leggen, ten koste van een ligplaats voor een woonboot. Het zou toch mogelijk moeten zijn het parkeerterrein voor TNT aan de westzijde van de Kruisvaart te leggen en een ontheffingsregeling te treffen voor medegebruik van de busbaan! Kan die optie worden onderzocht?*

Nee, het is een combinatie. De 2e Asselijnstraat is nodig voor de ontsluiting van TNT, omdat de Mineurslaan alleen toegankelijk wordt gemaakt voor busverkeer. Daarnaast is de 2e Asselijnstraat nodig voor de ontsluiting van de woningbouwontwikkelingen op het EKP- en het Remu-terrein.

- *Waarom is er voor de tijdelijke ontsluiting geen alternatief gezocht, bijvoorbeeld via het terrein van de Rabobank? Er wordt nu veel te veel afgewenteld op bewoners.*

Alternatieven zijn onderzocht, maar niet uitvoerbaar gebleken in het licht van afspraken en eigendomsposities. Voor de Verlengde Van Zijstweg is afgesproken dat hier alleen busverkeer gaat rijden. Het terrein van de Rabobank is private grond. Er is overleg geweest over een mogelijke tijdelijke ontsluiting via dit terrein (in plaats van de 2e Asselijnstraat), maar mede met het oog op beveiligingsaspecten is de weg via dit terrein alleen toegankelijk voor medewerkers en bezoekers. De toekomstige busbaan over de Verlengde van Zijstweg loopt wel gedeeltelijk over het terrein van de Rabobank.

- *Wat gebeurt er met de bomen die moeten wijken voor de plannen? Kunnen die worden behouden?*

Uit een bomeninventarisatie komt naar voren welke typen bomen er zijn en in welke conditie die verkeren. Als de conditie van de bomen het toelaat, wordt onderzocht of de bomen verplaatst kunnen worden.

## DEEL 2.

Nadat Iris Vliegenberg de mensen die de 1<sup>e</sup> avond niet aanwezig waren heeft bijgepraat volgt het 2<sup>e</sup> deel van de avond. Hierin komen verschillende deskundigen aan het woord. Herman Baartman kondigt het 2<sup>e</sup> deel van de avond aan. Deze start met een opmerking over de verspreiding van de uitnodigingen.

### VERGROTING VERSPREIDINGSGBIED AANKONDIGING INFORMATIEAVOND

- *Gezien de enorme impact van de plannen is er in de vorige informatieavond voor gepleit een groter aantal omwonenden bij het overleg te betrekken en het verspreidingsgebied op te rekken van het Westplein tot het Brederoplein. Het gaat om zo'n 1.600 adressen. De Wijkraad heeft signalen ontvangen dat veel mensen geen uitnodiging hebben ontvangen en het relatief kleine aantal belangstellenden bevestigt die signalen.*

Moniek van der Sanden (Communicatie Projectorganisatie Stationsgebied) betreurt de gang van zaken. Afgesproken was het verspreidingsgebied te vergroten. De verspreiding van uitnodigingen is extern uitbesteed. Daarnaast is de informatieavond via andere kanalen bekendgemaakt zoals de website [cu2030.nl](http://cu2030.nl), via mail, twitter etc. Één bewoner heeft per e-mail gemeld geen uitnodiging te hebben ontvangen. Dat is aan de verspreider gemeld en die heeft nogmaals geflyerd in de desbetreffende straat. Achteraf is gebleken dat de verspreiding ook in andere straten niet goed is verlopen. Helaas is dat op dit moment niet te verhelpen, maar de gemeente doet er alles aan om dit een volgende keer beter te laten verlopen.

- *Het is wel erg jammer, want hiermee is een grote groep bewoners uitgesloten van deze informatieavond en het is de vraag of hun belangstelling in een later stadium nog kan worden gewekt. Het is niet voldoende de verspreiding een volgende keer beter te doen. Er moeten wegen worden gevonden om die groep bewoners alsnog te informeren.*
- *In de vorige bijeenkomst is gesproken over de belangen van bewoners, over integriteit, over communicatie en over het winnen van vertrouwen. Dat het dan bij de eerstvolgende gelegenheid op zo grote schaal misgaat, is schandalig.*
- *De gemeente Utrecht moet zich schamen voor deze gang van zaken, zeker als het om een zo gevoelig onderwerp gaat. Waarom de verspreiding voor een koopje uitbesteden? Waarom niet gewoon een brief per post?*
- *De uitnodiging was dichtgevouwen. Mogelijk is die veel mensen niet opgevallen. Laat de uitnodiging de volgende keer ongevouwen bezorgen.*
- *Een tip: informeer tijdig bij een aantal mensen in verschillende straten of de uitnodiging is ontvangen. Zo nodig kunnen eventuele fouten dan nog worden hersteld.*

Wethouder Victor Everhardt betreurt het ten zeerste dat de uitnodiging voor deze informatieavond veel bewoners niet heeft bereikt. Hij zegt toe dat zo snel mogelijk een extra informatieavond wordt belegd om alle bewoners in het verspreidingsgebied de gelegenheid te geven kennis te nemen van de plannen in relatie tot andere ontwikkelingen in het Stationsgebied en hierop een reactie te geven.

De wethouder is zich ten volle bewust van de enorme impact van de plannen op de woon- en leefomgeving van omwonenden. Als er betere alternatieven waren geweest, had het college die zeker in overweging genomen. De gemeente spant zich tot het uiterste in om met de erfpachter in gesprek te blijven en de voor de Verlengde Van Zijstweg benodigde grond via minnelijke weg te

verwerven, en zo te voorkomen dat de 2e Asselijnstraat voor de afwikkeling van busverkeer moet worden ingezet.

Juist bij een zo gevoelig onderwerp is het voor omwonenden van belang kennis te kunnen nemen van de plannen, zorgen daarover te delen en samen te zoeken naar maatregelen die de effecten verzachten.

#### **STAND VAN ZAKEN IN HET PROCES – TOELICHTING DOOR IRIS VLIENBERG, PROJECTLEIDER**

In de vorige bijeenkomst konden niet alle vragen worden beantwoord. Zoals afgesproken, zijn voor deze bijeenkomst specialisten aanwezig om vragen te beantwoorden over het aantal verkeersbewegingen in breder perspectief, de effecten daarvan, procedures die moeten worden doorlopen en de wijze waarop die vorm krijgen.

Bewoners hebben vraagtekens geplaatst bij de integriteit van de onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan moeten worden uitgevoerd. Hoewel die integriteit is gewaarborgd door een scheiding van taken en functies van verschillende gemeentelijke diensten, zijn die twijfels serieus genomen en is besloten de onderzoeken te laten uitvoeren door externe bureaus. De diverse gemeentelijke diensten toetsen de resultaten daarvan aan het wettelijk normenkader.

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

In zijn inleiding gaat Peter Koolhaas in op de huidige verkeerssituatie, de knelpunten die zich daarin voordoen, de invloed van werkzaamheden die op korte termijn zijn gepland, de toekomstige verkeerssituatie en de verwachte verkeersintensiteit.

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

In de situatiekaarten is een hiërarchisch onderscheid zichtbaar gemaakt in primaire verkeersassen, die de verbindingen van de aanvoerwegen naar de economische centra in de stad verzorgen, secundaire verkeersassen, die de primaire assen met de wijken verbinden, en wijkontsluitingen die vooral bestemmingsverkeer verzorgen.

Momenteel wordt filevorming op de Croeselaan veroorzaakt door werkzaamheden aan de esplanade ter hoogte van het hoofdkantoor van de Rabobank. Deze werkzaamheden duren tot juli 2011. Ook zijn er knelpunten in de verkeersdoorstroming in de Croeselaan door het verleggen van kabels en leidingen. Deze werkzaamheden worden dit jaar afgerond. De traag werkende verkeersregelinstallaties bij de complexe kruising met de Balijelaan veroorzaken files op het zuidelijk deel van de Croeselaan. De voorgenomen reconstructie moet daar verbetering in brengen. Volgens planning is die eind oktober 2011 klaar. ProRail werkt aan de spooruitbreiding op het traject Vleuten – Geldermalsen, waarvoor de Bleekstraat gedeeltelijk is afgesloten. Dit duurt tot januari 2012. Werkzaamheden aan het 24 oktoberplein en de daarmee samenhangende werkzaamheden aan de Overste Den Oudenlaan hebben effect op de verkeersafwikkeling via de Graadt van Roggenweg. Deze duren tot eind 2012.

De planning voor de verdubbeling van de Van Zijstweg en de aanleg van de HOV-baan is nog onzeker; deze hangt af van het verloop van de procedures.

#### **Toekomstige verkeerssituatie**

De realisering van het busstation aan de westzijde van de OV-Terminal, het tijdelijk busstation en de busbuffer, de aanpassing van de Mineurslaan en de aanleg van de 2e Asselijnstraat zullen effect hebben op de verkeersdoorstroming. Op grond van verkeerstellingen en beschikbare gegevens over het toekomstige verkeersaanbod zijn berekeningen gemaakt van de verkeersdoorstroming in de Croeselaan en omgeving. Die berekeningen gaan uit van een gemiddelde situatie, zonder piekdagen van grote evenementen in de Jaarbeurs. Volgens de laatste

gegevens van de BRU (Bestuur Regio Utrecht) rijden in de ochtend- en avondspits niet 80, maar 70 bussen per uur in beide richtingen door de 2e Asselijnstraat. In de periode daartussen bedraagt het aantal bussen per uur in beide richtingen 50 en in de avonduren 30. Het bouwverkeer bestaat uit zo'n 15 vrachtwagens per dag. Daarnaast zullen zich zo'n 175 personenauto's per dag door de 2e Asselijnstraat verplaatsen. Weliswaar betekent dit een verslechtering van de huidige situatie, maar deze voldoet aan de norm; voor een acceptabele doorstroming wordt een gemiddelde cyclustijd van verkeersregelininstallaties van 90 tot 100 seconden gehanteerd. (De cyclustijd is de tijd die verstrijkt tot het verkeerslicht opnieuw op groen springt.)

- *Het is zeer de vraag of de berekeningen op de juiste aannames zijn gebaseerd. Jaarlijks vindt een groot aantal evenementen plaats in de Jaarbeurs - daarvan is onlangs een overzicht verstrekt aan de raadscommissie. Het is niet realistisch om het daarmee samenhangende verkeersaanbod als extreme situatie aan te merken en in de berekeningen buiten beschouwing te laten.*
- *Nu is het al een puinhoop tijdens evenementen in de Jaarbeurs. Dat wordt erger, dat kan niet anders. Dat zal de gemeente toch ook zorgen moeten baren. Zij moet hierin haar verantwoordelijkheid nemen en de situatie niet verder verslechteren.*

Peter Koolhaas zegt dat de doorstroming bij een cyclustijd van 90 tot 100 seconden ook in de huidige situatie niet kan worden gegarandeerd tijdens grote evenementen in de Jaarbeurs. De gemeente heeft geen invloed op die evenementen en de verkeersstromen die deze aantrekken. Het busverkeer van en naar de OV-Terminal heeft hierop echter geen fundamenteel nadelig effect.

- *Afgezien van de evenementen in de Jaarbeurs moet rekening worden gehouden met het verkeersaanbod als gevolg van de ingebruikname van het kantoor van de Rabobank, waar 3.000 mensen gaan werken en met de aanzuigende werking van het nieuwe stadskantoor. Zeker als de 140 of 160 bussen die daarbij komen, voortdurend voorrang hebben in de afstelling van verkeerslichten, is er geen doorkomen aan.*
- *De rijen wachtende auto's en bussen zullen zo groot zijn, dat bewoners van de Asselijnstraat, de Van der Goesstraat en de Reviuskade de buurt niet in of uit kunnen.*

Het is in deze situatie niet mogelijk bussen altijd absolute prioriteit te geven in de afstelling van verkeerslichten, zoals bijvoorbeeld bij de kruising met de Balijelaan. Dat zou de doorstroming van auto- en fietsverkeer te zeer belemmeren. Hier krijgen bussen beperkt voorrang. Daarin moet een goede balans worden gezocht. De verkeerslichten worden zo geplaatst, dat wachtend verkeer achter de kruising met de Asselijnstraat en de Kruisvaart staat opgesteld.

Een belangrijk deel van het verkeer naar het kantoor van de Rabobank zal via het Westplein rijden, een klein deel rijdt via de Van Zijstweg. De effecten hiervan zullen in het vervolproces worden uitgewerkt.

- *Er zal een knelpunt ontstaan, omdat verkeer moet invoegen van twee banen in de Van Zijstlaan naar één in de Asselijnstraat.*
- *In de huidige situatie is het mogelijk om vanuit de Asselijnstraat via de lus linksaf te slaan naar het zuidelijk deel van de Croeselaan. Dat is in de nieuwe situatie niet mogelijk.*

Dat is inderdaad een aandachtspunt. We bekijken of daarvoor een oplossing kan worden gevonden.

- *Er wordt wel gesproken over tijdelijk gebruik van de 2e Asselijnstraat voor busverkeer voor de duur van een jaar, maar is daarbij wel rekening gehouden met een beroepsprocedure bij de Raad van State? De Raad van State kent alleen een termijn van orde, de procedure zou dus*

*veel langer kunnen duren dan nu is aangenomen. Pas als een reële maximumtermijn bekend is, kunnen de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in combinatie met verkeer naar de Jaarbeurs in perspectief worden geplaatst.*

Iris Vliegenberg zegt dat de bestemmingsplanprocedure uitsluitend betrekking heeft op de 2e Asselijnstraat. Naar aanleiding van vragen in de vorige informatiebijeenkomst is besloten de verkeerssituatie in breder perspectief inzichtelijk te maken. Dit staat los van het bestemmingsplan.

De geschetste planning gaat uit van het worst-case-scenario, waarin gebruik wordt gemaakt van de beroepsprocedure tegen het vastgestelde bestemmingsplan.

- *Hier wordt niet de juiste volgorde gehanteerd: het verkeersaanbod wordt geïntensiveerd, terwijl de infrastructuur daarop nog niet is toegepast, waaronder de verruiming van de Van Zijstweg. Dat had natuurlijk andersom moeten. Omwonenden vangen nu de klappen op.* Peter Koolhaas beaamt dat het niet de ideale volgorde is. De ontwikkeling van het Stationsgebied en de daarmee samenhangende verplaatsing van het busstation maken deze aanpak nodig. In de toekomst zal het noordelijk deel van de Croeselaan voornamelijk worden belast met bestemmingsverkeer en kan het verkeer naar de Jaarbeurs grotendeels worden afgewikkeld via de Graadt van Roggenweg en via de Van Zijstweg, die wordt ingericht met 2 x 2 rijbanen en een HOV-baan. Er is dan voldoende capaciteit. Zoals gezegd, is de planning daarvan afhankelijk van te doorlopen procedures, maar de verwachting is dat de herinrichting van de Van Zijstweg in 2013/2014 kan worden gerealiseerd.

- *Waarom wordt de Van Zijstweg niet nu al als belangrijkste route naar de Jaarbeurs aangemerkt? Daarop zou toch meer gestuurd kunnen worden?*

Op dit moment heeft de Van Zijstweg onvoldoende capaciteit om alle verkeer naar de Jaarbeurs te verwerken. Een deel ervan wordt afgewikkeld via de Graadt van Roggenweg en via de Croeselaan. Nadat de knip in de Croeselaan is gerealiseerd, kan dat niet meer. Verbreding van de Van Zijstweg is nodig om voldoende capaciteit te creëren voor verwerking van het verkeersaanbod. Het is een goede suggestie om er nu al meer op te sturen dat verkeer via de Van Zijstweg rijdt.

- *Er wordt wel steeds gesproken van een tijdelijke situatie, maar de doorsteek naar de Van Zijstweg blijft een druk knooppunt en die is niet tijdelijk!*

Het busverkeer gaat via de Verlengde Van Zijstweg rijden, zodra die gereed is. Op de gevolgen daarvan voor de verkeerssituatie op langere termijn wordt in het kader van het bestemmingsplan teruggekomen.

- *Door opstoppingen in de Croeselaan en omgeving raakt het openbaar vervoer in de hele stad ontregeld, want de bussen komen daar niet weg.*

Als er opstoppingen zijn in de Croeselaan zal het busverkeer daar inderdaad ook last van ondervinden. Maar er is geen alternatief. In een normale situatie, zonder evenementen in de Jaarbeurs, zal dit voorstel zonder problemen functioneren, afgezien van spitsmomenten.

- *In de getoonde tekeningen is een onvoorstelbare hoeveelheid groen te zien. De Rabobrug is hierop niet ingetekend. Het is wel van belang de langzaamverkeersroutes te promoten en zo te proberen minder autoverkeer te genereren.*

Dat klopt, maar deze tekening laat de eindsituatie van de Croeselaan zien. Hierin zijn de 2e Asselijnstraat en Rabobrug niet meegenomen.

- *Tijdens een raadsinformatieavond heeft de gemeenteraad zich over de plannen laten informeren. Helaas was het omwonenden niet toegestaan een reactie te geven, maar toch hebben diverse raadsleden hun zorgen uitgesproken over de milieuaspecten.*

Raadslid Willem Buunk zegt dat de raadsinformatieavonden in het algemeen ten doel hebben in contact te treden met bewoners en hun visie op voorgenomen ontwikkelingen te horen. Sommige raadsinformatieavonden hebben ten doel raadsleden inhoudelijk te informeren, zodat zij die kennis kunnen betrekken bij de voorbereiding van het raadsdebat. In die gevallen kunnen bewoners als toehoorder aanwezig zijn, maar niet inspreken. Bij de raadsinformatieavond over de 2e Asselijnstraat hadden bewoners zich moeten aanmelden als inspreker.

#### **HET BESTEMMINGSPLAN – TOELICHTING DOOR ROGIER CRUSIO, COÖRDINATOR BESTEMMINGSPLANNEN**

De gemeente Utrecht streeft ernaar alle besluiten en procedures die nodig zijn voor de realisering van een plan te combineren. In dit geval is te denken aan het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning, het sloopbesluit voor het kunstwerk van Struycken, verkeersbesluiten, kap- (vel) vergunningen, etc. Voordeel van zo'n combinatie is dat ook de bijbehorende inspraak- en beroepstermijnen parallel lopen.

Een bestemmingsplan bestaat uit vaste onderdelen: de toelichting, de verbeelding en de regels. De toelichting geeft een beschrijving van het ruimtelijk beleid, de huidige situatie en de beoogde situatie en de aspecten die daarop van invloed zijn (zoals milieuonderzoeken). Ook moet de toelichting ingaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Die maatschappelijke uitvoerbaarheid hangt samen met het draagvlak in de omgeving en de resultaten van het formele inspraaktraject. In de verbeelding wordt een gedetailleerde visualisatie gegeven (plankaart) en de regels benoemen de voorwaarden voor de uitvoering (bestemmingsplanvoorschriften).

In de vorige informatiebijeenkomst is gediscussieerd over de betrouwbaarheid van onderzoeken en onderzoekers en daarom is besloten externe bureaus te selecteren voor de uitvoering van de onderzoeken naar de diverse milieuaspecten. De externe onderzoeken worden ambtelijk getoetst aan de desbetreffende wet- en regelgeving. Overigens zijn die onderzoeken gebaseerd op wiskundige modellen, die weinig ruimte laten voor subjectieve interpretatie.

- *Dat kan zijn, maar het gaat erom de juiste gegevens in die modellen in te voeren. En bijvoorbeeld voor geluids- of luchtkwaliteitsonderzoek moeten de juiste meetpunten worden bepaald. Daarmee kan de onderzoeker wel enige invloed uitoefenen op de resultaten.*

De onderzoeken worden uitgevoerd overeenkomstig de desbetreffende wettelijke regels. Het geluidsonderzoek richt zich op de geluidsbelasting van de woningen. Aan de hand van bodemonderzoek moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de grond het beoogde gebruik toestaat. Als dat onderzoek twijfels oproept, moet nader onderzoek worden uitgevoerd en moet zo nodig worden gesaneerd. In het kader van de Flora-en-faunawet moet worden vastgesteld of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. In dat geval is een ontheffing nodig om de plannen toch in uitvoering te kunnen nemen. Aangetoond moet worden dat de plannen voldoen aan de richtlijnen van het hoogheemraadschap met betrekking tot waterhuishouding en vervuiling. Met behulp van de archeologische waardekaart moet worden vastgesteld of zich archeologische waarden van hoog of middelhoog niveau in de bodem bevinden. Is dat het geval, dan moeten die overeenkomstig de gemeentelijke verordening worden beschermd.

Op dit moment wordt gewerkt aan het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende plankaarten. Naar verwachting kan het ontwerpbestemmingsplan in september ter visie worden gelegd. Er geldt dan een termijn van 6 weken om een zienswijze in te dienen. Zienswijzen worden becommentarieerd en waar nodig verwerkt in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan, vergezeld van een overzicht van de zienswijzen en de reactie daarop, wordt ter besluitvorming

voorgelegd aan het college en vervolgens aan de gemeenteraad. Een raadsbesluit wordt in januari 2012 verwacht. Na publicatie ervan geldt een termijn van 6 weken om tegen het vastgestelde bestemmingsplan in beroep te gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dat kan alleen door diegenen die eerder een zienswijzen hadden ingediend. Zoals eerder opgemerkt, geldt voor de uitspraak van de Raad van State een termijn van orde. In het algemeen vraagt de behandeling van het beroep zo'n zes maanden. Een uitspraak wordt dan omstreeks september 2012 verwacht. Dan is het bestemmingsplan onherroepelijk en kan met de aanleg van de weg worden gestart.

- *Hoe zit het met vrijstellingen en ontheffingen in dit bestemmingsplan?*

Een mogelijkheid is dat uit het akoestisch rapport blijkt dat niet wordt voldaan aan de grenswaarden voor de geluidsbelasting. In dat geval moeten extra geluidwerende maatregelen worden genomen of moet ontheffing worden verleend.

- *Welke gegevens worden er met betrekking tot het verkeer in het bestemmingsplan opgenomen?*

Peter Koolhaas licht toe dat wordt gewerkt met modellen die de gevolgen van de veranderingen in de ruimtelijke situatie ten opzichte van de bestaande situatie berekenen, gemiddeld over een jaar. In de modellen wordt gerekend met de verkeersintensiteit en de gevolgen daarvan per etmaal, terwijl voor de verkeersafwikkeling wordt gerekend met aantallen bussen en auto's per uur. Daarin moet een vertaalslag worden gemaakt.

- *Wordt in die modellen gerekend met de tijdelijke of met de definitieve situatie?*

Iris Vliegenberg zegt dat wordt uitgegaan van het maximaal denkbare aantal bussen en auto's (worst-case-scenario). Op basis daarvan worden lucht- en geluidsberekeningen gemaakt. Peter Koolhaas voegt hieraan toe dat de belasting van het wegennet meestal geleidelijk toeneemt. Daarom is het akoestisch onderzoek zo opgezet, dat dit een beeld schetst van de verwachte geluidsbelasting na vijf en na tien jaar. De 2e Asselijnstraat is een atypische situatie; daar doet de piekbelasting zich direct na aanleg van de straat voor en neemt die daarna sterk af.

- *Wordt in die modellen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de activiteiten in de Jaarbeurs?*

Peter Koolhaas zegt dat het moeilijk is vast te stellen in hoeverre die activiteiten direct van invloed zijn op het worst-case-scenario. Dat moet verder worden uitgezocht.

Iris Vliegenberg merkt op dat de onderzoeken voor lucht- en geluid worden uitgevoerd door externe bureaus. De gemeente vindt het belangrijk transparantie te betrachten in de opzet van het onderzoek en de gegevens die daarbij worden betrokken. Er zal een extra bijeenkomst georganiseerd worden om de resultaten van de onderzoeken nader toe te lichten.

- *De Raad van State hanteert een termijn van orde. Het is dus mogelijk dat de uitspraak veel langer op zich laat wachten dan 6 maanden. Loont deze hele operatie dan wel?*

Rogier Crusio zegt dat het denkbaar is dat een uitspraak van de Raad van State iets langer duurt. Daarmee is in de planning rekening gehouden. Ook in die zin is sprake van een realistisch worst-case-scenario.

- *Hoe lang duurt het om de Verlengde Van Zijstweg aan te leggen (inclusief onteigening)?*

Iris Vliegenberg gaat ervan uit dat de gemeente de benodigde grond in 2013 in eigendom verwerft. Dan wordt de weg aangelegd en in gebruik genomen. Als we er minnelijke eerder uit komen, zal dit sneller gaan.

- *Wat kost het om z'n weg aan te leggen voor een korte periode?*

Iris Vliegenberg licht toe dat de 2e Asselijnstraat nodig is voor de ontsluiting van TNT en de toekomstige woningbouw. Het is dus geen tijdelijke weg. Wel wordt deze tijdelijk benut voor bus- en bouwverkeer. Eerst zal het busverkeer verdwijnen en als de weg ook niet meer nodig is voor bouwverkeer, wordt het wegprofiel op de functie van wijkontsluitingsweg aangepast. De kosten zijn dus niet alleen voor de tijdelijke situatie.

- *Maar een weg die 140 bussen per uur moet verwerken, vereist toch wel een andere fundering dan een gewone ontsluitingsweg. Daar moeten wel extra kosten aan kleven.*
- *Hoe krijgen wij inzage in het ontwerpbestemmingsplan? De omgevingsvergunningen kunnen digitaal worden aangevraagd, maar de koppelingen met internet werken niet, zodat je die niet kunt inzien.*

Rogier Crusio zegt dat de gemeente initiatiefnemers niet kan verplichten bouwtekeningen digitaal aan te leveren. Daarom zijn soms wel de vergunningaanvragen, maar niet alle bouwtekeningen via internet inzichtelijk. In dit geval is de gemeente initiatiefnemer. Zij zal zorgen dat de desbetreffende stukken op een goede manier ter inzage komen, ook digitaal.

Van de zijde van het Wijkbureau Zuidwest wordt aangevuld dat bouwaanvragen en ontwerpbestemmingsplannen altijd ter inzage zijn op het desbetreffende wijkbureau en bij de Balie Bouwen en Wonen (Rachmaninoffplantsoen). De plannen voor de 2e Asselijnstraat komen in ieder geval ter inzage bij het Wijkbureau Zuidwest (Marco Pololaan 71, Kanaleneiland).

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

De gemeenteraad heeft erop aangedrongen de luchtkwaliteit niet alleen te prognosticeren op basis van modellen, maar deze ook te meten. Daarvoor is een luchtmeetnet ontwikkeld met een dekkend stelsel van meetpunten. Om een reëel totaalbeeld van de luchtkwaliteit van de stad te verkrijgen, zijn meetpunten aangebracht op drukke wegen, in verkeersluwe gebieden en in parken. Eens per maand worden de meetgegevens verzameld en via de website gepubliceerd. Deze metingen zijn alleen informatief. Ze hebben geen wettelijke status, zoals de metingen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) die hebben. Conform de Europese richtlijnen heeft het RIVM een landelijk meetnet ingericht. Drie meetpunten daarvan zijn in Utrecht geïnstalleerd. Vanzelfsprekend worden de resultaten van de Utrechtse metingen vergeleken met die van de landelijke meting door het RIVM.

Harde gegevens over de bestaande luchtkwaliteit zijn er niet, al helemaal niet ten aanzien van de toekomstige situatie. In het kader van het bestemmingsplan voor de 2e Asselijnstraat wordt een luchtkwaliteitsonderzoek naar de toekomstige situatie verricht op basis van wettelijk vastgestelde berekeningsmodellen. In de modellen wordt gewerkt met gegevens over de verwachte verkeersintensiteit van de verschillende verkeersmodaliteiten, emissiefactoren en gegevens die het RIVM beschikbaar stelt. Ook andere factoren, zoals de effecten van weersinvloeden worden in de modellen betrokken. De modelmatige berekeningen moeten worden goedgekeurd door het RIVM.

- *De Adema van Scheltemabaan verwerkt 900 bussen per dag. Waarom is daar geen meetpunt geïnstalleerd? En zou het in het kader van de aanleg van de 2e Asselijnstraat niet zinvol zijn om ook in die omgeving te meten? Dit project ligt immers midden in de Milieuzone.*

Om bruikbare gegevens te verkrijgen is het noodzakelijk gedurende een heel jaar aaneengesloten op dezelfde plekken te meten. Bij de start van dit traject zijn locaties voor de meetpunten gekozen en de gemeenteraad heeft daarmee ingestemd. Na een jaar wordt het meetnet geëvalueerd en het is mogelijk dat er dan bijstelling plaatsvindt. Op dit moment kan dat niet,

omdat de continuïteit in de metingen dan zou worden doorbroken. Op de website van de gemeente Utrecht is meer informatie te vinden over de [gemeentelijke luchtkwaliteitsmetingen](#).

- *Is zo'n modelmatige berekening van de toekomstige situatie wel de juiste methode?*

We blijven natuurlijk streven naar verbetering, maar op dit moment is het wettelijk vastgestelde model het beste wat voorhanden is om de toekomstige situatie in beeld te brengen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van beschikbare gegevens op basis van metingen, gegevens over de toekomstige verkeerssituatie, de intensiteit en de verschillende verkeersmodaliteiten en de uitstoot die iedere categorie veroorzaakt. Die berekeningen worden getoetst aan de wettelijke normen.

- *De wet maakt onderscheid in normen voor woongebieden en bedrijventerreinen. Met de aanwezigheid van het hoofdkantoor van de Rabobank en het EKP-terrein bestaat onze buurt uit een combinatie van beide. Welke normen worden dan gehanteerd, de strenge voor woongebied of de minder strenge voor bedrijvengebied?*

In deze situatie is geen sprake van industrielawaai, maar wel van verkeerslawaaï. Vastgesteld moet worden of bij de woningen wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid.

- *En als het milieuonderzoek nu uitwijst dat de nieuwe situatie niet voldoet aan de normen, wat gebeurt er dan?*

Dan kunnen de plannen niet in deze vorm worden uitgevoerd of er moeten ontheffingen verleend worden om (tijdelijk) te mogen afwijken van de normen.

- *Namens de wijkraad wordt het volgende ingebracht. De busbaan, het busstation en de busbuffer kunnen we niet tegenhouden. De gemeente heeft een kans voor open doel gemist door de Verlengde Van Zijstweg tijdig aan te leggen. Het is zaak die weg zo snel mogelijk te realiseren, zodat de 2e Asselijnstraat niet nodig is voor de ontsluiting van busstation en busbuffer. En zorg ervoor dat de tuinderswoning eindelijk wordt verwijderd, zodat de busbaan kan worden doorgetrokken naar de Van Zijstweg en er een goede doorgaande busroute kan worden gerealiseerd.*

- *Niet alle benodigde grond is in handen van de gemeente, maar de Verlengde Van Zijstweg zou al wel gedeeltelijk kunnen worden aangelegd, tot aan de brug. Begin met de aanleg daarvan, zodat de weg na verwerving van het ontbrekende stukje grond, snel kan worden doorgetrokken en in gebruik genomen.*

- *Zolang er geen definitieve plannen zijn voor het EKP-terrein, is er geen noodzaak voor de aanleg van de 2e Asselijnstraat als wijkontsluitingsweg. Kan niet worden geregeld dat personeel van TNT via een ontheffing via de busbaan kan rijden naar een parkeerterrein aan de zijde van de Asselijnstraat? In die situatie behoeft geen brug te worden aangelegd en kan de woonboot blijven liggen.*

- *Het zou een enorme verlichting zijn als het kunstwerk van Struycken kan worden behouden. Dit kunstwerk geeft een aantrekkelijke aanblik en het heeft een wezenlijke functie in de geluidswering.*

## VERVOLG

Iris Vliegenberg zet uiteen dat in een volgende informatieavond wordt ingegaan op de opzet van de diverse onderzoeken en de gegevens die daarin een rol spelen. Na uitvoering van die onderzoeken, na de zomer van 2011, zal een informatieavond worden belegd om de resultaten

van de onderzoeken toe te lichten. Ook kan dan worden ingegaan op mogelijke flankerende maatregelen om de effecten van de ruimtelijke ingreep te verzachten. Deze bijeenkomst zal worden gepland vóór de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Deze informatieavonden concentreren zich op het bestemmingsplan 2e Asselijnstraat. Er zijn ook andere nuttige informatiebronnen die deze ontwikkeling in breder perspectief plaatsen:

- Bewonersavonden bij het Wijkbureau Zuidwest, waar uiteenlopende plannen worden besproken (eestvolgende: 19 mei).
- De Projectorganisatie Stationsgebied organiseert geregeld een informatieavond ("Schouw") over de voortgang van deelprojecten in het Stationsgebied. De Schouw op 24 mei a.s. staat in het teken van de ontwikkelingen aan de westzijde van het station.
- Na de zomer van 2011 wordt een consultatieavond HOV gehouden, waarin onder meer de Van Zijstweg en de Overste Den Oudenlaan aan de orde komen.

#### **SLOTWOORD VAN WETHOUDER VICTOR EVERHARDT**

Er wordt gewerkt aan de besluitvorming van de verdubbeling van de Van Zijstweg en de aanleg van de HOV-baan. De oplossing die steeds onderdeel van de plannen is geweest, is het doortrekken van de busbaan via de Verlengde Van Zijstweg naar het busstation. De gemeente kan dit project niet uitvoeren, omdat het ontbreekt aan het eigendom van een relatief klein stukje grond. De bereidheid van alle partijen is nodig om tot minnelijke verwerving te komen. Dat is niet gelukt. Onteigening is dan het alternatief, maar daarvoor is – terecht – een stevige juridische basis nodig. Met de vaststelling van het bestemmingsplan voor de omgeving van de OV-Terminal is die er en direct na vaststelling van het bestemmingsplan is gestart met de onteigeningsprocedure. We proberen er nog steeds minnelijk uit te komen en de tijd dat de bussen over de 2<sup>e</sup> Asselijnstraat rijden zo kort mogelijk te houden.

De wethouder heeft de discussie wederom met veel belangstelling gevolgd en hij neemt zich de zorgen die omwonenden hebben uitgesproken en hun constructieve ideeën en suggesties ter harte.

#### **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](http://www.cu2030.nl). Ook aanvullende vragen kunnen via de POS worden gesteld.

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

**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 bomenrij 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 voornamelijk 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 2e 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. Onderzoeksresultaten 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.