

Projectorganisatie Stationsgebied

Postadres Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, Utrecht

Telefoon 030 – 286 96 00

Fax 030 – 286 96 01

E-mail stationsaebied@utrecht.nl

Betreft Tweekolommenstuk Croeselaan
Aan Belanghebbenden Croeselaan
Van Rutger Siderius
Datum 16 juli 2015

Beste bewoner of geïnteresseerde,

U heeft, naar aanleiding van onze oproep, begin dit jaar een schriftelijke reactie gegeven op het schetsontwerp van de Croeselaan. Wij willen u hiervoor hartelijk danken. Op basis van deze reacties hebben wij het ontwerp kunnen verbeteren en is het nu zover dat het definitief gemaakt kan worden door het college van b en w.

In dit tweekolommenstuk hebben wij alle reacties gebundeld en voorzien van een antwoord. Op de bijgevoegde kaart, staat ook aangegeven op welke manier we de diverse reacties hebben verwerkt.

Op het Jaarbeursplein en de Croeselaan zijn de werkzaamheden inmiddels begonnen. In het najaar start het werk aan de ondergrondse parkeergarage en het Word Trade Center. In 2018 is naar verwachting het plein en de herinrichting van de Croeselaan gereed.

Nr.	Reactie/vraag	Antwoord
1	Kruising Van Zijstweg: – kan dit niet veiliger? En logischer? – is het niet mogelijk om hier een fietstunneltje te realiseren?	We hebben in het ontwerp de kruising zoveel mogelijk vereenvoudigd. Zo is onder andere de linksaffer vanaf de Croeselaan Zuid richting de Van Zijstweg eruit gehaald. Feit blijft dat op dit punt een aantal drukke verkeersstromen elkaar kruisen. Een fietstunnel hier realiseren achten we financieel niet haalbaar, zal sociaal minder veilig zijn en is lastig inpasbaar in de omgeving.
2	Kan het profiel van de Croeselaan Noord ook niet worden doorgetrokken in de Croeselaan Zuid? – De aansluiting op de Croeselaan Zuid is nog niet duidelijk? – Hoe voorkom je het gevaarlijke gebruik van de eenrichtingfietspaden op Croeselaan Zuid – Kan er niet strakker gehandhaafd worden op het	Vooralsnog zijn er geen plannen om de Croeselaan Zuid (Van de Van Zijstweg tot aan de Balijelaan) aan te passen. Met het nieuwe plan is tegengesteld rijden op de eenrichtingfietspaden op de Croeselaan Zuid niet logisch meer.

	verkeerd gebruik van de eenrichtingsfietspaden Croeselaan Zuid?	
3	Toename van hoeveelheid bomen wordt als positief ervaren	
4	Afname van de hoeveelheid kruisingen voor het fietsverkeer, door het fietspad in de middenberm, wordt als positief ervaren	In het nieuwe, gewijzigde plan hebben we de hoeveelheid kruisingen verder weten te verminderen; er is nu een vrijliggend fietspad, kruisingsvrij, vanaf de trambaan tot aan de Van Zijstweg.
5	Biedt het plan wel een voldoende ruim trottoir voor de woningen/ontwikkelingen aan de westzijde van de Croeselaan?	In het nieuwe plan hebben we een royaal trottoir (6 meter breed) opgenomen, en aansluitend nog een royale groenstrook.
6	Kan de middenberm niet beter worden benut dan alleen gras en bomen: bijvoorbeeld een wandelpad?	Dit nemen we mee in de verdere detailuitwerking.
7	Komen er nog wel voldoende parkeerplekken op de Croeselaan voor de bewoners en liggen die niet te ver weg?	In het plan zijn de hoeveelheid parkeerplekken opgenomen die er oorspronkelijk ook waren. De parkeerplekken liggen aan de kant van de woningen.
8	Hoe wordt geborgd dat de Croeselaan geen racebaan blijft, zoals dat nu wel is? Kunnen er geen camera's worden gehangen?	De Croeselaan zal in de definitieve situatie een 30 km/u zone worden. Hierop is de inrichting van deze straat ook ontworpen.
9	Hoe wordt de knip voor het autoverkeer geborgd? Nu is er nog veel te veel sluipverkeer, kunnen er geen camera's worden gehangen?	Het is straks voor autoverkeer onmogelijk om de knip te omzeilen.
10	Biedt dit plan wel een goede aansluiting op de nieuwe brug over het spoor (Moreelsebrug, voorheen Rabobrug)?	Dit plan biedt een prima aansluiting op de Moreelsebrug en de Rabostraat.
11	Door het verkeer aan de stationskant van de Croeselaan te leggen, levert dit mogelijk een te hoge geluidsbelasting op voor de (nieuwe) ontwikkelingen aan deze kant van de Croeselaan, zoals de Knoopkazerne?	In het nieuwe ontwerp is het terugrijdende verkeer verder van de gevels van de kantoren aan de stationskant van de Croeselaan komen te liggen.
12	We vinden het positief dat het verkeer aan de stationskant van de Croeselaan wordt gelegd: hiermee worden de woningen aan de westzijde ontlast.	In het nieuwe ontwerp is er een lus aangebracht en rijdt het terugrijdende verkeer langs de kant van de woningen. Echter, de ruimte tussen de gevels en de rijbaan is erg ruim met ca. 20 meter.
13	Kan de knip Croeselaan niet ongedaan gemaakt worden? Verkeer vanuit de centrumkant van de stad moet nu ver omrijden via de Graadt van Roggeweg, Overste den Oudelaan en van Zijstweg?	De knip is onderdeel van de plannen van het Stationsgebied, en zullen we niet ongedaan maken.
14	Zorg dat er (op de ventweg) niet harder gereden wordt dan 30 km/h, door drempels/camera's	Croeselaan wordt een 30 km/u zone, dit zullen we ook fysiek afdwingen, onder andere door een beperkte breedte.
15	Bussen op de Croeselaan moeten zoveel als	Na de uitbreiding van het busstation

	mogelijk worden voorkomen. Bijvoorbeeld door de Mineurslaan te blokkeren voor bussen.	Jaarbeurszijde (medio '16) zullen er geen bussen meer rijden over het deel van de Croeselaan tussen de Mineurslaan en de Van Zijstweg
16	Bezie of er op de ventweg ook gefietst kan worden door de bewoners	De ventweg is in het nieuwe ontwerp komen te vervallen
17	Behoud de fietsenrekken aan de woningkant van de Croeselaan	In de verdere uitwerking van dit ontwerp zullen we dit meenemen. Door het brede trottoir is hier wel ruimte voor.
18	Behoud het tuintje van mevrouw Stam (Croeselaan 83)	Dit is in het ontwerp opgenomen
19	Zet volwassen bomen in de Croeselaan	Een deel van de bestaande bomen behouden we. Nieuwe bomen zullen van behoorlijke omvang zijn.
20	<ul style="list-style-type: none"> - Zet nog twee bomen ter verlenging van het zeer oude bomenlint aan de Croeselaan op de tussenstrook tussen fietspad en ventweg, ter hoogte van de hoek met restaurant op Croeselaan-Veemarktplein. Die zijn kennelijk ooit weggehaald en nooit vervangen. - Trek ook de verlichting op de stoep door die, merkwaardig genoeg, vanaf nr. 85 naar het Veemarktplein altijd ontbroken heeft. 	<p>Nemen we mee in overweging bij de verdere uitwerking.</p> <p>In het plan is een compleet verlichtingsplan voor de hele Croeselaan opgenomen.</p>
22	Betrek bewoners bij de invulling van de groenzone	Dat is zeker onze intentie. In 2016 hoort u hier meer over.
23	Ontwerp de halteplaatsen voor het treinvervangend busvervoer ook als echte halteplekken, als zodanig herkenbaar voor reizigers.	Aangezien dit een tijdelijke voorziening betreft willen we dit zoveel mogelijk onderdeel van het plein maken. Met tijdelijke voorzieningen kan het goed ingericht worden als een halteplek; herkenbaar voor reizigers
24	<p>Vooraf omdat de bereikbaarheid met de auto nu al zeer slecht is, verbaas ik mij voor een keuze anders dan meer asfalt.</p> <p>Zou u een poging kunnen doen de keuze voor bomen voor mij te verhelderen? Wat wordt er bereikt met het plaatsen van bomen? Op welke manier wordt de slechte bereikbaarheid met de auto opgelost?</p>	<p>Met de bomen versterken we de leefbaarheid en zal er een gezonder klimaat heersen.</p> <p>Bereikbaarheid van de voorzieningen is met het ontwerp ook gewaarborgd.</p>
25	<p>Sinds de veranderingen in de fietspaden in het begin van alle bouwwerkzaamheden aan de stationskant van de Croeselaan zijn de fietspaden op de Croeselaan zuid veranderd van 2 maal een éénrichtingsfietspad in 2 x tweérichtingsverkeerssnelwegen.</p> <p>De scooters en fietsen, fietsen of brommen aan</p>	Met het nieuwe plan is tegengesteld rijden op de 1-richtingsfietspaden op de Croeselaan zuid niet logisch meer; zie ook het antwoord op vraag 2.

beide kanten in twee richtingen, de fietspaden zijn daar veel te smal voor en het levert levensgevaarlijke toestanden op. Ik zie hier voor de deur regelmatig botsingen en vooral de scooters die met een noodvaart over het fietspad in de verkeerde richting rijden leveren gevaarlijke en ruziesituaties op.

In het plan lees ik over een twee richtingsfietspad in het midden van de laan in het gedeelte bij het station. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat de aansluiting op de bestaande paden dusdanig is dat de situatie weer veranderd in twee veilige eenrichtingsfietspaden?

Daarnaast wil ik u oproepen om te gaan handhaven. Handhavers en politie die hier door de straat lopen/fietsen/rijden, negeren bovengenoemd fenomeen totaal terwijl dit echt gevaarlijke situaties oplevert.