

Verslag klankbordgroep

Bijeenkomst Klankbordgroep Kruisvaartkade
Datum 30 mei 2017
Tijdstip 19:30 – 22:00
Plaats ROC Midden Nederland, Vondellaan 174

Agendapunten

1. Opening
2. Verslag d.d. 4 april 2017 (zie bijlage, eerder al verstuurd)
3. Toelichting gemeentelijke uitgangspunten door Martijn Dijkhof, verkeerskundig adviseur bij de Gemeente Utrecht
4. Toelichting verkeersproductie door Erik Jongenotter van Witteveen+Bos, verkeerskundig adviseur van MRP
5. Discussie, reacties, vragen
6. Vervolgafspraken

Stukken:

- Mail met uitgangspunten
- Eerder gestuurde stukken over de busbaan en projectenoverzicht
- Nieuw: rapportage Witteveen+Bos
- Er is gevraagd naar een nulmeting. Voor het verkeersmodel is het jaar 2015 als basisjaar gehanteerd. Voor de tellingen zie:
<https://utrecht.dataplatform.nl/dataset/verkeerstellingen-2015>

Aanwezig

Klankbordgroep: 4 bewoners

Gemeente Utrecht: Maud Schimmel, Eefke Verheij, Martijn Dijkhof, Manon Nederstigt

Witteveen + Bos: Erik Jongenotter

Objectum: Lex van Dop

Afwezig

Klankbordgroep: 7 bewoners. Jan Thijs Klaassen (MRP), Lisa Schrijvers (Objectum), Gert de Graaf (Groosman), Michiel de Vries (Vorm), Eric Rossen, Loog Landaal, Marjon van Caspel (allen Gemeente Utrecht).

Verslag

1. Opening

Welkom door Maud Schimmel. Maud geeft aan de toonzetting in de mailwisselingen niet prettig te vinden en vraagt of dat anders kan. Klankbordgroep is gebaseerd op basis van vertrouwen. Bij de klankbordgroep is er sprake van frustratie over hoe het proces verlopen is en sprake van wantrouwen richting de gemeente en ontwikkelaar. Bij de ontwikkelaar en gemeente merkt Maud een terughoudendheid in het verstrekken van de stukken. Beide houdingen zijn begrijpelijk maar niet constructief. Klankbordgroep licht toe waar de frustratie vandaan komt. Klankbordgroep geeft aan dat er verkeerde informatie is gegeven en daarom de houding terecht is. Maud geeft aan dat er geen verkeerde informatie is verstrekt, maar de klankbordgroep wordt meegenomen in een proces, waarbij niet alles duidelijk is bij de start.

2. Verslag bijeenkomst 4 april 2017

Voorstel Maud om het verslag in de volgende klankbordgroep te bespreken, Eric Rossen en Gert kunnen vanavond niet aanwezig zijn, net als een aantal leden van de klankbordgroep. Dan kunnen we vanavond focussen op verkeer en de volgende keer de overige punten bespreken en het verslag.

3. Toelichting gemeentelijke uitgangspunten door Martijn Dijkhof, verkeerskundig adviseur bij de gemeente

Martijn geeft eerst in algemene zin iets aan over het beleid van Gemeente Utrecht omdat dit de basis vormt voor het verkeer binnen Kruisvaartkade. Sinds zomer 2016 kennen we het Mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" met een zonebeleid (zie <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersbeleid/slimme-routes-slim-regelen-slim-bestemmen/>). De Kruisvaartkade en Dichterswijk (vooral het oostelijk deel, tussen het water en de Croeselaan in) vallen onder zone A. De prioriteit binnen A is (in volgorde van belangrijkheid): 1) Tram, 2) Doorfiets- en hoofdfietsnetwerk, voet en HOV, 3) Auto. Daarachter komt nog het overig fietsnetwerk en het overige OV-verkeer.

Slimme routes

- *Fiets*

Beginnen met het kaartje van de hoofdfietsroutes in Utrecht. Een aantal opties, zoals een fietsverbinding langs de busbaan zijn nog niet in de plannen meegenomen en zijn vooralsnog slechts ambities. Verschil tussen hoofdfiets en doorfietsroutes: beide zijn belangrijke fietsverbindingen in de stad, maar bij de doorfietsroutes zijn de eisen t.a.v. comfort etc. het hoogst

- *OV*

Er is sprake van een mogelijke tram langs de Vondellaan, maar in volgorde van prioriteit zijn er een aantal belangrijkere tramroutes in gedachten, zoals door de binnenstad en langs de Merwedekanaalzone. Voor de busbaan Dichtersbaan is geen sprake van vertramming.

- *Autokaart*

Op de kaart staan de stedelijk verbindingswegen, zoals bijvoorbeeld de Vondellaan. De Croeselaan heeft geen functie meer voor het stedelijke wegennet, in het oude

Datum 30 mei 2017

beleid had deze nog wel deze status. Daardoor beleidsmatige afwaardering van Croeselaan.

Slim regelen

Dit gaat over bijvoorbeeld verkeerslichten die op elkaar zijn afgestemd en over mobiliteitsmanagementmaatregelen. Gaan we het vanavond niet over hebben omdat het voor de Kruisvaart geen hoge prioriteit heeft.

Slim bestemmen

Bij nieuwbouwwijken wordt rekening gehouden met de verkeerscapaciteit van het wegennet door woningen en bezoekersfuncties op de juiste plek neer te zetten. Dit door bereikbaarheid en groei te koppelen:

- Mee-ontwerpen van bereikbaarheid in ruimtelijke plannen
- Ruimtelijke ontwikkelingen bij OV-knooppunten
- Checklist bereikbaarheidsvoorwaarden (laatste hoofdstuk van beleidsplan). Dit wordt afgevinkt in het SPvE, of als wordt afgeweken staat in het SPvE waarom er wordt afgeweken.

We weten dat er in de buurt nog meer nieuwbouw gaat komen, waarvan enkele gebieden zeker en andere gebieden slechts een visie, bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone, het stationsgebied Voor sommige gebieden heeft de grondeigenaar nog geen concrete plannen voor woningbouw, daarom nog geen zicht op wat er precies gaat gebeuren of hoeveel woningen er worden gebouwd. Daarom worden deze plannen ook nog niet meegenomen in de verkeersmodellen.

Nota stallen en parkeren

Het Kruisvaartkwartier staat in dit plan specifiek aangegeven als binnenstedelijk ontwikkelgebied, waardoor bijvoorbeeld zonder draagvlakmeting betaald parkeren kan worden ingevoerd. Dit geldt echter niet voor de naastgelegen Dichterswijk. Huidig college wil graag minder auto's, dus zit bij voorkeur aan onderkant van de grenzen die zijn opgesteld in deze nota.

Discussie over betaald parkeren. Angst bij de klankbordgroep dat zolang er geen betaald parkeren wordt ingevoerd in alle delen van de Dichterswijk er overloop komt vanuit Kruisvaartkade en daarmee de parkeerdruk in de delen zonder betaald parkeren verder wordt verhoogd. Helemaal als er weinig parkeerplaatsen zouden worden gemaakt in Kruisvaartgebied.

Twee jaar geleden is er een draagvlakmeting gedaan voor betaald parkeren, maar dit heeft niet geleid tot een meerderheid. Er moet een opkomst zijn van minstens 30% en de helft +1 moet voor stemmen. Er zijn mensen in de buurt (vermoedelijk vooral in sociale huurwoningen) die pertinent geen betaald parkeren willen invoeren in de wijk. Dit kan komen door gebrek aan kennis (het zou nog geen 100 euro per jaar kosten en de parkeerproblematiek is dan verleden tijd), maar ook door karakter van de wijk. Jeroen Heijgen is bijvoorbeeld bezig om draagvlak in de buurt te creëren voor een volgende draagvlakmeting. Het kan ook zijn dat het volgende college het beleid aanpast en daardoor toch betaald parkeren wordt ingevoerd zonder draagvlak.

Datum 30 mei 2017

Verkeersmodel

Wat is de haalbaarheid van het SRSRSB-beleid? Het antwoord hierop wordt mede gebaseerd op het verkeersmodel vru 3.3u. Het model bevat het basisjaar 2015 en het planjaar 2025. Er zijn in 2015 op een 70-tal locaties metingen uitgevoerd om het model te kalibreren, deze metingen heeft Maud doorgestuurd (zie <https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoeksrapporten/verkeer-en-bereikbaarheid/verkeersonderzoek/>). De methodiek van deze metingen is betrouwbaar en daar kan dus mee worden gerekend. Er zijn echter ook andere metingen, bijvoorbeeld van verkeerslichten. Deze zijn echter minder betrouwbaar zijn daarom minder hoog gewaardeerd in de bruikbaarheid voor het model. Ze worden wel meegenomen omdat het wel enig inzicht geeft in de kwaliteit van het model.

De planhorizon van het model is 2025, omdat het voor milieuberekening nodig is om 10 jaar vooruit te kijken. N.b. door het gebruik van een ophoogfactor wordt bij een plan dat dit jaar (2017) vergund moet worden de situatie van 2027 gebruikt. De plannen die in voldoende mate zeker zijn (de plannen waar het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad al mee akkoord zijn) zijn opgenomen in dit verkeersmodel. Maar voor andere plannen, zoals het REMU- of Heycopterrein zijn de plannen nog niet in voldoende mate zeker. Deze plannen zijn dus ook niet in het model opgenomen. Omdat het Stationsgebied fase 2 qua realisatie in 2025 nog niet zo ver is (dan zullen hier nog geen woningen staan), is deze ontwikkeling ook niet in het model voor 2025 opgenomen. Er is daarom ook een doorrekening voor 2030 gemaakt (basis voor de rapportage voor de busbaan), daar zitten de nieuwe ontwikkelingen voor het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone al wel in. Dit model wordt ook voor de beide MER-ren gebruikt, waarmee we ervoor zorgen dat de verkeersgegevens zo eenduidig en consistent mogelijk zijn.

De cijfers die het model voor de Croeselaan-Noord berekent zijn minder betrouwbaar. De daadwerkelijke cijfers zijn anders, dit is bijvoorbeeld gebleken uit tellingen die door de Rabobank zelf zijn gedaan. In het rapport voor de busbaan is daarom met deze cijfers gerekend (dit is dus een fine-tuning op lokaal niveau, een zogenaamde projectvariant).

Naast de input van de infra en de input van de ruimtelijke projecten is er ook nog de modeltechnische input. Een voorbeeld hiervan zijn de scenario's van economische wereldgroei, waarvan de meest waarschijnlijke wordt gebruikt in het verkeersmodel. Er is een trend zichtbaar waar steeds minder mensen in een huishouden zullen wonen en steeds meer mensen binnenstedelijk willen wonen. Ook werken mensen vaker thuis of gebruiken ze een deelauto.

Tot slot nog de opmerking dat het beleid wat betreft Slimme Routes en Slim Bestemmen in het model meegenomen is, maar het onderdeel Slim Regelen niet omdat op voorhand niet met voldoende zekerheid te zeggen is wat de effecten hiervan zijn.

Vraag: waarom wordt het REMU-terrein niet meegenomen in de plannen?

Op het moment dat het REMU-terrein zich gaat ontwikkelen moet vanuit deze ontwikkeling worden aangetoond dat dit verkeerstechnisch kan en zo ja of daar bijvoorbeeld nog maatregelen voor nodig zijn. We weten wel dat er "ooit woningen" zullen komen, maar er kan nog niet mee worden gerekend. Het mag juridisch gezien ook niet, onzekere plannen meenemen in het verkeersmodel. Discussie in groep, als je weet dat er woningen komen kan er toch al rekening mee worden gehouden? Reactie Martijn: nee, dit is juridisch niet

Datum 30 mei 2017

mogelijk. Er is zelfs een uitspraak van de Raad van State over geweest. Ik zal dit nog opzoeken.

Vraag: Vanaf de Croeselaan is de doorstroming slecht. Men zegt in de stukken: 'slecht op dat punt, is goed genoeg voor de gemeente op dat punt'.

Martijn geeft aan dat in het model VRU 3.3.U niet het beleid van Slim Regelen is opgenomen. Gedragsmaatregelen zijn niet betrouwbaar genoeg om mee te rekenen in een model. Daarnaast is er sprake van modeltechnische beperkingen. Als je inzoomt op de daadwerkelijke situatie is de verwachting dat het oplosbaar is.

Kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg

We kunnen zeggen dat we meer prioriteit willen geven aan het kruispunt Croeselaan, maar de busroute voor de Van Zijstweg en de fietser op de Croeselaan staat op één. De auto afwikkeling pas op twee. Als we auto's op 1 zetten zou de busroute weer minder prioriteit krijgen. Doordat nu is gekozen voor een A gebied is deze prioriteit aan het verkeersmodel gegeven. Hier zal Erik Jongenotter straks nog iets over zeggen.

Klankbordgroep geeft aan dat eerder is gezegd dat het aantal verkeersbewegingen leidend is voor het aantal woningen dat kan worden gerealiseerd. Nu lijkt het met de 1800 verkeersbewegingen of naar de 600 woningen toe is geredeneerd. Maud geeft een toelichting op het proces. Voor de verkeersafwikkeling van de Kruisvaartkade is het kruispunt Croeselaan/ van Zijstweg maatgevend. Elders gaat het overall goed, als er een beperking opgelegd moet worden aan het aantal verkeersbewegingen dat Kruisvaartkade mag veroorzaken dan is het dát kruispunt. Uit de berekeningen voor de busbaan blijkt dat het voor een acceptabele doorstroming op het kruispunt Croeselaan/ Van Zijstweg nodig is om nog ca 80 verkeersbewegingen minder te krijgen op de van Zijstweg. Op dat moment waren 1800 verkeersbewegingen per etmaal voor Kruisvaartkade meegenomen in de berekeningen. Toen is de vraag gesteld of we de doorstroming niet konden oplossen door beperkingen op te leggen voor het aantal verkeersbewegingen dat Kruisvaartkade veroorzaakt. Als de Croeselaan langer rood zou krijgen en Van Zijstweg langer groen zou dat misschien de oplossing kunnen zijn voor de 80 verkeersbewegingen op de van Zijstweg die nog eraf zouden moeten, maar dan dus sneller doorstromen. Uit onderzoek bleek dat dit geen oplossing was, zelfs als Kruisvaartkade 0 verkeersbewegingen zou veroorzaken zou het probleem op de Van Zijstweg niet opgelost worden. Gebleken is dus dat de oplossing niet bij de Kruisvaartkade ligt. Daarmee zijn de 1800 verkeersbewegingen maatgevend. Voor de Van Zijstweg wordt naar andere oplossingen gekeken.

4. Toelichting verkeersproductie door Erik Jongenotter van Witteveen en Bos, verkeerskundig adviseur van MRP

Twee aspecten zijn belangrijk: parkeren en verkeer. Verkeer en Parkeren worden los van elkaar doorgerekend, maar zijn aan elkaar gekoppeld door het aantal woningen. In beide gevallen is het aantal woningen de input voor de berekeningen. Binnen de markt van kleinere woningen en grotere woningen wil je nog vrijheid houden. Daarnaast is het bedoeling circulair te bouwen dus ook flexibel bij het bouwen. Dat maakt het mogelijk om binnen de bouwcontouren (hoogte en bouwblokken) nog te variëren in typen en dus ook het aantal woningen. Het uitgangspunt dat de gemeente ook heeft meegegeven is dat Kruisvaartkade maximaal 1800 verkeersbewegingen mag veroorzaken. De gemeente heeft aangegeven

Datum 30 mei 2017

richting het bestuur te adviseren de A2 norm vast te stellen. De Raad moet samen met het SPvE nog goedkeuring geven aan het A2 gebied.

Voor het aantal parkeerplaatsen wordt de vigerende norm van de gemeente gehanteerd die zowel eisen stelt aan het minimum aantal parkeerplaatsen als aan het maximum aantal parkeerplaatsen. Het minimum kan volgens het beleid van de Gemeente Utrecht, zoals door Martijn Dijkhof toegelicht, op drie manieren worden verlaagd:

- Parkeren op afstand, dit is geen optie voor de ontwikkelaar om reden van kwaliteit en comfort voor te ontwikkelen woningen en om de nabije omgeving niet te belasten met extra parkeerdruk
- Meer fietsparkeerplaatsen, wil de ontwikkelaar ook realiseren maar wil dit niet gebruiken om de minimum parkeernorm verlagen.
- Parkeerplaats voor deelauto's, ook deze maatregel is passend voor deze ontwikkeling. Deelauto's passen vooral goed bij de kleinere appartementen, maar minder bij de grondgebonden eengezinswoningen. De ontwikkelaar wil hier aan meewerken, maar ook hierbij niet om de minimum parkeernorm te verlagen.

De A2 norm geeft een bandbreedte voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Gemeente heeft de ambitie om de laagste norm van de A2 norm vast te stellen, die kan nog naar beneden worden bijgesteld met bovenstaande maatregelen. Bewoners komen dan ook niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning van de gemeente.

De ontwikkelaar wil een nog te bepalen aantal parkeerplaatsen realiseren dat ligt boven de minimum norm parkeerplaatsen en onder het gestelde maximum. Daardoor creëer je een bepaalde kwaliteit voor wonen die bij deze woningen en het gebied past. Dit sluit aan bij het beeld dat steeds meer mensen auto's hebben om andere reden dan alleen voor woon-werkverkeer, bijvoorbeeld voor recreatieverkeer of een oldtimer of cabriolet als hobby-auto. Nota bene: met de afspraak over het maximum aantal verkeersbewegingen wordt (afhankelijk van nadere keuzes in aantallen en typen) het aantal woningen bepaald. Daarmee is het afgesproken aantal verkeersbewegingen in feite ook bepalend voor het aantal parkeerplaatsen.

Bestuur en gemeenteraad kunnen hier nog iets over zeggen. De ontwikkelaar heeft hier soms een andere visie op dan de gemeente. Gemeente wil het liefst zo min mogelijk parkeerplaatsen, dit is een besluit van het college. Daardoor minder auto's en een schonere lucht. Hier moeten ontwikkelaar en gemeente onderling uitkomen. De klankbordgroep geeft aan dat ze liever meer parkeerplaatsen gerealiseerd willen hebben, om op die manier minder overloop te krijgen naar de Dichterswijk waar nog gedeeltelijk onbetaald parkeren is. Maud geeft aan dat ook met een hogere norm er sprake zal zijn van overloop naar een gebied met onbetaald parkeren.

Alle grondgebonden eengezinswoningen kunnen een eigen parkeerplaats kopen. In de garage komen ook een aantal bezoekersparkeerplaatsen. De bak onder de eengezinswoningen wordt openbaar parkeren, waarschijnlijk met slagboom wat een bedrijf als Q-park zal gaan beheren. Er passen ongeveer 60 parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld, de overige voor bezoekers passen daar niet, dus komen in een parkeerbak.

Is het mogelijk om parkeerplaatsen te verhuren?

Lex van Dop: Is afhankelijk van de Vereniging van Eigenaren, zou in theorie kunnen. Vraag: kan de Gemeente hier de ontwikkelaar en toekomstige koper aan vastleggen? Niet zeker, er

Datum 30 mei 2017

moet nog een anterieure overeenkomst worden afgesloten misschien dat het daarin kan worden vastgelegd.

Zijn er voorbeelden van wijken waar lage parkeernormen zijn?

Martijn Dijkhof: Ja, in plannen voor Rotsoord en Tweede Daalsedijk worden lagere parkeernormen gebruikt. Er zijn ook voorbeelden in Amsterdam, waar appartementen zijn gebouwd en het redelijk goed werkt met lagere parkeernorm.

Een bestaande wijk waar lagere parkeernormen zijn is ook het experiment bij de Kersentuin in Leidsche Rijn. Hier is meer sprake van community vorming. Er zijn zelfs parkeervakken over, maar mensen die daar komen wonen committeren zich ook aan deze plannen. De gemeente heeft hier geen rol in gespeeld.

Verkeer

Het CROW heeft normen opgesteld waarop het model is gebruikt. We kiezen voor CROW laag.

Maud: Tijdens het onderzoek van de gemeente bleek dat het knelpunt ligt bij het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg. Als er iets beperkend is voor de Kruisvaartkade, dan is het dat kruispunt. Het kan zo zijn dat er uit dit kruispunt een plafond komt voor de maximum aantal verkeersbewegingen die uit de Kruisvaartkade mogen komen. Stel dat we 200 verkeersbewegingen van Kruisvaartkade afhalen, lost dit iets op voor het kruispunt? Nee, zelfs als de Kruisvaartkade er niet zou zijn, is het kruispunt nog niet goed. Op dit moment zitten 1800 verkeersbewegingen in de berekeningen veroorzaakt door de Kruisvaartkade. Minder verkeersbewegingen lossen de doorstromingsproblemen op het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg niet op, daarom is de 1800 verkeersbewegingen vervolgens als uitgangspunt gehanteerd.

Erik Jongenotter: Nog een stap verder is doorrekenen hoe het kruispunt daadwerkelijk zou gaan functioneren als de Kruisvaartkade er zou zijn. De conclusie is: je hoeft niet bang te zijn dat het verkeer uit de Kruisvaartkade niet kan wegrijden. Aanvulling Lex: net als voor de huidige bewoners wil de ontwikkelaar ook een goede doorstroming, ontwikkelaar en klankbordgroep hebben daarin hetzelfde belang.

Tekening Erik. Het cruciale punt is de Van Zijstweg. De Van Zijstweg wordt 30 km per uur weg en er komt een busbaan in het midden te liggen. De gemeente wil dat de bussen en fietsen door kunnen stromen. Daarom kunnen auto's vanaf Croeselaan niet links afslaan de van Zijstweg op en is er ter hoogte van de Rabobank een keerlus aangebracht. Er worden door de gemeente kwaliteitseisen aan bus en fiets gesteld. Op het moment dat de fietsers op de Croeselaan groen hebben, kan het autoverkeer vanuit Dichterswijk en Kruisvaartkade in de schaduw van die fietsers meerijden.

Het lijkt alsof het rapport ervanuit gaat dat de huidige Dichterswijk geen gebruik van de Croeselaan en lus maakt?

Erik Jongenotter: dan is dat in het rapport niet helder genoeg beschreven. Vanuit de Veilinghavenkade kun je links afslaan de van Zijstweg op (met verkeerslichten). Overige verkeer vanuit de Dichterswijk heeft het verkeer de keuze tussen de route via de lus bij de Rabo naar de Van Zijstweg of via de Balijelaan. Nu is de Van Zijstweg-route aantrekkelijker, maar door de lus, de lagere snelheid van 30 km/h op de Van Zijstweg en de verkeerslichten bij de Veilinghavenkade is deze router straks een stuk langzamer. Voor de toekomstige

Datum 30 mei 2017

bewoners van de Kruisvaartkade die altijd moeten uitrijden via de Jan van Foreeststraat zal de Van Zijstweg qua rijafstand de meest logische uitvalsroute zijn, niet snel maar wel met voldoende capaciteit.

In de plannen staat dat het verkeer in de spits zo'n 700-800 meter vast staat

Erik Jongenotter: Dit is een verdeling over meerdere takken van het kruispunt. Dus niet 700 meter op Croeselaan tot aan Vondellaan. Daarnaast is het een modelberekening die nog niet rekening houdt met hoe het kruispunt echt gaat functioneren. Dat is echter wel te zien als je goed naar het ontwerp kijkt. Dan zie je dat die wachtrij voornamelijk geldt voor inkomend verkeer voor Rabo en Jaarbeursgebied. Dat is ook het verkeer dat aangesproken zal worden door de maatregelen van Slim Regelen.

Wordt er overwogen om vanaf de Jan Luijkenstraat ook linksaf de Croeselaan op te kunnen?

Martijn Dijkhof: Dit is een straatje met eenrichtingsverkeer, daar moet je op dit moment rechtsaf. Als er een doorsteek komt op de Croeselaan (om links af te slaan) hoef je niet in de rij te staan om de lus op de Croeselaan te nemen. Helemaal als hier straks meer file wordt verwacht. Doorsteken meenemen in herinrichting Croeselaan. Parkhaven rechtsaf zou weer sluipverkeer opleveren. Jan van Foreeststraat linksaf is straks wel mogelijk. Dit moet een veilig ontwerp worden, zonder verkeerslicht. Herinrichting Croeselaan vanaf Rabobank tot en met kruising met de Jan van Foreeststraat is gefaseerd ingepland. Zuidelijke deel Croeselaan nog geen herinrichting ingepland. Volgend jaar wel werkzaamheden van Eneco. Beste zou zijn dit samen te laten vallen met een herinrichting.

Eind dit jaar wordt VO busbaan aangeboden aan de Raad. Het is van belang om de inrichting van Croeselaan hierop af te stemmen. Misschien beter om plannen van Eneco te laten wachten, om de stadsverwarming aan te kunnen leggen. Hier zal de halve Croeselaan voor moeten worden afgesloten. Martijn heeft nog geen antwoord van Eneco wanneer deze werkzaamheden plaats zullen vinden.

Klankbordgroep: Vroeger kon je vanuit Croeselaan doorrijden en via Westplein alle kanten op. Het lijkt erop dat bewoners van de Dichterswijk de Croeselaan richting noord en de van Zijstweg afgetreiterd worden, omdat eerst de knip is aangelegd en men straks niet meer direct linksaf de van Zijstweg op kan. Ik vrees dat het heel lastig gaat worden om de buurt straks nog uit te komen, ook door bijvoorbeeld Merwedekanaalzone. Reactie: zeker een effect, doordat A zone zich uitbreidt. Is afhankelijk van beleid van college en de gemeenteraad. De aanwezigen erkennen dat het zeker een effect is dat het steeds lastiger wordt om de Dichterswijk uit te komen, gezien de ontwikkelingen.

Luchtkwaliteit

Daar moet nog iets aan gebeuren. Luchtkwaliteit moet nog worden berekend. Geen echte MER, maar wel een MER beoordeling. Beurskwartier is wel een MER.

Flora en Fauna

Is gedaan. Vraag klankbordgroep: zijn hier ook vleermuizen en ijsvogels in meegenomen? Lex zoekt dit uit.

Verkeersmodel Erik in Excel doorrekenen

Met het Excelmodel kan eenvoudig worden doorgerekend welke combinaties van aantal en typen woningen vallen binnen de grens van 1800 verkeersbewegingen per etmaal. Gelijk is

Datum 30 mei 2017

ook zichtbaar binnen welke minimum- en maximumnorm het aantal parkeerplaatsen moet vallen.

Lex van Dop: We kunnen echter geen 600 parkeerplaatsen kwijt, we hebben een maximum. Binnen de huidige plannen kan de ontwikkelaar ongeveer 450 plekken kwijt, inclusief straatparkeren (van de gemeente). We hebben een bepaalde massa met elkaar vastgelegd, daar gaan we niet overheen. Parkeerbakken kunnen natuurlijk dieper en groter maar dat is erg prijzig. Dus doorrekenen met aantal m² voor diverse typen huizen, er komt een mix uit.

Erik Jongenotter: Ieder type woning kan andere verkeersbewegingen genereren, ook bijvoorbeeld koop- of huurwoningen. Vanuit de klankbordgroep wordt de suggestie gegeven om eens alleen 900 kleine woningen in te voeren. Het blijkt dat dat past binnen het aantal afgesproken verkeersbewegingen. In theorie kan het dus, maar zitten ook met andere eisen, zoals geluidsdichte gevels en woningen aan het water.

Hoe zit het met de samenstelling van de nieuwe buurt?

De samenstelling van de nieuwe buurt moet aansluiten bij de huidige buurt. Eens, het moet een mix worden. Niet alleen dure eengezinswoningen of kleine sociale huurwoningen. Beleidsmatig heeft de Gemeente daar al bepaalde ideeën over, ook ontwikkelaar heeft daar ideeën over. Samen moet hier nog overeenstemming over bereiken. Ergens moet je wel iets gaan vastleggen, we komen nu op het punt om steeds specifiekere dingen vast te leggen. Waar we nog wel iets over zullen vastleggen in het SPvE is sociale woningbouw. Daar moet nog met de wethouder over worden gesproken.

Ontwikkelaar realiseert liever geen sociale woningbouw voor corporaties omdat zij niet voldoende betalen om de kosten eruit te krijgen. Er zijn daarom ook ideeën om scheefwonen tegen te gaan door geen sociale woningbouw bij te bouwen, maar iets duurder appartementen waardoor de doorstroming op gang komt. De wethouder wil graag een bepaald percentage sociale huur.

Waarom is er niet voor gekozen om Leidsche Rijn verder te ontwikkelen?

Eric Rossen kan hier waarschijnlijk meer over zeggen. Kunnen we volgende keer op terug komen. Zal waarschijnlijk komen doordat mensen liever binnenstedelijk willen wonen, zodat mensen naar een stad kunnen lopen of fietsen. Daarnaast kan het ook met landelijk of provinciaal beleid te maken hebben, doordat er anders veel groen verloren gaat van weilanden.

Trends worden ook meegenomen, bijvoorbeeld healthy urban living. Dit is gezonde verstedelijking en zorgt voor een bepaalde beleving van groen, lucht etc. Daarom nu ook gekozen voor groene gevels en gasvrij bouwen.

5. Discussie, reacties, vragen

Hoeveel woningen komen er nu?

De nu voorliggende schetsen vallen binnen een bandbreedte van 450 en 600 woningen. In Bestemmingsplan moet een maximum instaan. Bouwvolumes liggen al wel vast. Ook de hoogtes en zichthoeken liggen vast. Dit kan natuurlijk zorgen voor een groot getal grote of kleine woningen en de rest nul. Dit gaat niet gebeuren, er zitten een aantal elementen in die er voor zorgen dat dit niet kan en er een mix zal ontstaan. Dit zijn onder andere

Datum **30 mei 2017**

vormgeving, gasvrij bouwen, het beleid van de gemeente, de ideeën van de ontwikkelaar. Hier komt een mooie mix uit. Het definitieve aantal woningen is echter nog niet zeker, dit komt past bij het vaststellen van het Bestemmingsplan.

Is er belangstelling voor horeca?

Alleen daghoreca is een optie, maar nog geen specifieke belangstelling voor. Ook Longstay of hotels zijn volgens ontwikkelaar nog optie. Dit is onderwerp van gesprek. Er is een horeca ontwikkelkader en er is een nieuw horeca ontwikkelkader in de maak. Daar wordt aan getoetst als er een wens is voor horeca. De gemeente heeft een voorkeur om mix te maken, liever meer levendigheid dan alleen woningbouw. Maar het gebied is vrij geïsoleerd, dus het kan lastig zijn om andere functies aan het gebied te geven. Vraag aan Maud: tot hoe laat is daghoreca? Zoeken we op.

6. Vervolgafspraken

Er zijn terecht een aantal dingen gevraagd, zoals een typefout of ambtelijke taal in de stukken. Hier gaan we nog naar kijken. Ook zullen niet alle vragen zijn beantwoord vanavond, er was niet voldoende tijd, en is het rapport van Witteveen en Bos wat laat verstrekt.

Klankbordgroep gaat rustig de stukken bekijken en laat weten wat voor vragen er nog zijn, die kunnen dan in de volgende klankbordgroep besproken worden. Klankbordgroep wil vooral met gemeente in gesprek over uitgangspunten, voorbeeld het verkeer door de Croeselaan.

Via datumprikker wordt een nieuwe klankbordgroep gepland.
<https://datumprikker.nl/afspraak/overzicht/fuw63ksrpudnc63s>