

Graag wil ik informeren naar de toekomstige rijrichting op de Zeedijk komende vanaf de Jongeneelstraat.

De in/uitrit van de parkeergarage van Blok 2 – Zijdebalen is gelegen aan de Jongeneelstraat. Momenteel moeten we rechts afslaan en dan op de Zeedijk nogmaals rechtsaf. Dan zijn er twee ontsluitingsroutes; Aan de Kaatsraat linksaf of via de Korenschoofstraat en dan de Otterstraat op de Oudenoord.

Wat wordt de toekomstige ontsluiting?

Wordt dat enkel via de Otterstraat of kan ik net zoals de parkeergarage van Blok 3 links afslaan en direct naar de David van Mollemstraat rijden? Het geheel is me niet helemaal duidelijk en <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-533112.html> biedt ook geen uitkomst. De ontsluiting via de Otterstraat is wachten op problemen aangezien het twee richtingsverkeer is en links afslaan is quasi blind vanwege de bebouwing. Vanwege de parkeerplekken kunnen auto's elkaar daar ook niet passeren. De Otterstraat wordt namelijk ook gebruikt als ingang naar de wijk, komende vanaf de Oudenoord.

Antwoord:

Momenteel rijdt u vanaf de parkeergarage vanaf de Jongeneelstraat via de Zeedijk rechtsaf naar de Kaatstraat en Otterstraat. In de nieuwe situatie is het straks mogelijk om vanaf de Jongeneelstraat zowel linksaf als rechtsaf te slaan. U kan dus straks vanaf de Zeedijk richting de David van Mollemstraat rijden. Op deze manier wordt het verkeer van en naar de parkeergarages beter verspreid door de wijk en ontstaat er geen/beperkte extra verkeersdruk op de Otterstraat.

In het door u meegestuurde verkeersbesluit kan u een bebordingsplan vinden. Hierin worden de genoemde wijzigingen verduidelijkt.

Commented [5.1.2E] [5.1.2E]: wil jij hier een (concept) antwoord op geven?

Commented [5.1.2E]: Ik heb verder geen aanvullingen hier op

Commented [5.1.2E]: Kunnen we deze als bijlage meesturen?

5.1.2E

Ik heb enkele vragen en zorgen inzake de Nieuwe inrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat.

Ik ben een bewoner aan de Weerdsingel WZ (nr 52). In de huidige situatie bereik ik mijn straat vrijwel altijd vanaf de westzijde van de stad, vanaf de Daalsetunnel, over de Oudenoord, via de Kaatstraat. In de plannen zie ik dat deze afslag voor autoverkeer wordt afgesloten.

Tevens lees ik over een maatregel om de Zeedijk doodlopend te maken. Op deze manier kan ik mijn straat eigenlijk niet meer bereiken vanaf de westzijde van de stad. Hoe zien jullie deze route voor je? De route die dan overblijft (vanaf de westzijde, Daalsetunnel) is Oudenoord> David van Mollemstraat> Bemuurde Weerd Oostzijde, óf via de Draaiweg> Merelstraat> Adelaarstraat. Beide is dat behoorlijk omrijden. Ook zijn beide fietsroutes, het lijkt mij onwenselijk dat hier dan meer verkeer over gaat rijden. Ik heb de eerdere inloop momenten helaas gemist omdat ik hier sinds een half jaar woon.

Daarnaast heb ik een vraag over de planning van de werkzaamheden. Wanneer worden de werkzaamheden exact verwacht? Er staat nu start in 2023 aangegeven, maar ik zou graag specifieker willen weten wanneer en hoe lang de werkzaamheden gaan duren. En worden hierbij ook omliggende straten afgesloten? Zal bijvoorbeeld de Oudenoord ook tijdelijk afgesloten worden?

Het toevoegen van meer groenwaliteit langs de Oudenoord vind ik daarnaast een mooi streven. Ik lees dat hier helaas geen budget voor is. Is er al zicht op wanneer dit plan mogelijk wel tot uitvoering kan komen?

Antwoord:

1^e vraag: 5.1.2E

We willen de Oudenoord / Kaatstraat en de route richting de Kardinaal de Jongweg veiliger maken.

Wij verwachten dat de werkzaamheden eind februari 2023 starten. We beginnen de werkzaamheden met de David van Mollemstraat. Daarna starten de werkzaamheden aan de Oudenoord. Over de exacte data en eventuele afsluitingen informeren wij u volgend jaar.

Op dit moment is er helaas nog geen zicht op het vergroenen van de Oudenoord.

Commented [5.1.2E] [5.1.2E] wil jij hier een (concept) antwoord op geven?

Commented [5.1.2E] [5.1.2E]: Dit punt was bij mij niet scherp. Ik moet op zoek gaan in oudere reactienotas of dit punt eerder aangegeven is. Ik zie een eventueel (makkelijk) alternatief. Ik onderzoek dit volgende week en zal dit dan ook met [5.1.2E] bespreken.

5.1.2E

Maanden later is hier nooit een reactie op gekomen. 20 maart blijkt een zeer rekbaar begrip.
Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

Van: Oudenoord Kaatstraat [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 24 maart 2022 13:07
Aan: [5.1.2E] <[5.1.2E]@introweb.nl>
Onderwerp: RE: Reactie op fase 1

Beste heer/mevrouw,

Hartelijk voor uw reactie op ons Wijkbericht voor de Oudenoord-Kaatstraat.
Na 20 maart 2022 zullen we reageren op uw email.

Met vriendelijke groet,
Projectteam Oudenoord-Kaatstraat

Van: [5.1.2E] <[5.1.2E]@introweb.nl>
Verzonden: zondag 20 maart 2022 16:54
Aan: Oudenoord Kaatstraat <[5.1.2E]@utrecht.nl>
CC: [5.1.2E] <[5.1.2E]@outlook.com>; [5.1.2E] <[5.1.2E]@utrecht.nl>; [5.1.2E]@introweb.nl
Onderwerp: Reactie op fase 1

Hallo,

Het stuk .b.t. fase 1 door ons afgelopen week al doorgesproken met [5.1.2E] [5.1.2E]

Nogmaals op een rijtje:

Het is voor ons teleurstellend dat er in de 1e fase geen aandacht is voor de daadwerkelijke problematiek kruispunt / hoek Kaatstraat alsook de Kaatstraat zelf met in het verlengde de Adelaarstraat tot aan de Molen. Dit stukje Oudenoord / Kaatstraat begint steeds meer een afvalput voor van alles en nog wat te worden zonder dat de Gemeente ook maar een beetje rekening lijkt te willen houden met omgevingsfactoren zoals een woonwijk, toegankelijkheid voor voetgangers, verkeersveiligheid van zowel fietsers als voetgangers.

Dingen waar we al sinds 2005 om vragen worden bijgebogen c.q. wat aangepast, maar de daadwerkelijke fouten in eerste aanleg blijven gewoon bestaan. (Denk aan de rare gevaarlijke kromming voor de Stenen brug).

De krommingen voor de Stenen brug zijn belangrijk voor een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Op deze manier kunnen zij in twee fasen oversteken en hebben minder last van het verkeer. Zodra de Kaatstraat afgewaardeerd wordt naar 30km/u in het kader van fietsroute om de noord zijn deze middeneilanden overbodig en zullen dan mogelijk verwijderd worden.

De Kaatstraat is een speedroute m.a.w. midden op het kruispunt wordt ook vanaf de overzijde van het Oudenoord aangereden richting Kaat.

Commented [5.1.2E]: Even navragen over welke hoek ze het heeft

Commented [5.1.2E]: Hoek Kaatstraat – Oudenoord. Ik heb wel eens contact gehad met [5.1.2E] Zij woont op deze hoek.

Commented [5.1.2E]: Oppakken met Fietsroute om de Noord

Spookrijders maken daar al jaren uitgebreid gebruik van. NB dat was ook niet anders, toen de Kaatstraat rechtsaf zeer lange tijd voor automobilisten werd afgesloten!

Wat maakt dit nu anders?

Wij hebben slechts beperkt invloed op het gedrag van de verkeersdeelnemers. Wij kunnen niet voorkomen dat iedereen zich aan de verkeersregels houdt, ongeacht we erg ons best doen om de openbare ruimte zo verkeersveilig mogelijk in te richten. Een verkeersveilige omgeving krijgen we helaas niet alleen met borden, drempels of andere dergelijke fysieke maatregelen.

30 km snelheid – waarom wordt dit niet ingesteld?!!!

- De routing vanaf de Molen tot het kruispunt blijft een racebaan met veel (bijna) ongelukken, terwijl het aantal fietsers zichtbaar toeneemt.
De Adelaarsstraat en Kaatstraat worden opgepakt in een volgende fase onder het project Fietsroute om de Noord. Een 30km/u inrichting passend bij de intensiteiten van fiets en auto liggen hierbij voor de hand.
- De routing vanaf het Noorderlicht omvat inmiddels ook de route van flitsbezorgdiensten die tegen het verkeer in rijden en met hoge snelheid over het fietspad jakkeren. Ook richting Oudenoord Monicabrug over de ventweg. Toen dit fietspad er kwam was de Gemeente er van overtuigd, dat men echt niet tegen het verkeer in zou gaan rijden. We zien niet anders. Wij zien het negeren van de rijrichting door fietsers op de Oudenoord tussen de Westerdijk en Kaatstraat als een knelpunt. Wij zijn momenteel separaat aan het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om hier een veilig tweerichtingsfietspad van te maken en fietsers te motiveren om de Oudenoord over te steken.
- De routing vanaf de Monicabrug blijft er een van 'vol gas', er wordt zeer hard gereden. De gemeente is niet bevoegd voor handhaving op te snel rijden of het negeren van verkeersborden. Dit is een taak van de politie. De Verkeerspolitie Utrecht doet zelf de snelheidscontroles en dat gebeurt op allerlei manieren, zowel opvallend als onopvallend. Wel hebben wij de ambitie om de Oudenoord tussen de Monicabrug op termijn ook opnieuw in te richten met bijvoorbeeld meer groen ter verbetering van de leefbaarheid.

Op rij is de verkeersproblematiek verergerd door:

- de vestiging van verschillende sportscholen met veel fietsoverlast – zowel fietsparkeren als komende en gaande sporters.
In het nieuwe ontwerp van de Kaatstraat (Fietsroute om de Noord) zullen deze knelpunten meegenomen worden.
- het inmiddels toelaten van 3 flitsbezorgdiensten in het verlengde van het Noorderlicht welke tegen de richting in hoge snelheid onze kant uit komen.
Mogelijk wordt het fietspad tussen de Westerdijk en de Kaatstraat tweerichtingsverkeer. Hierbij is ook aandacht voor een veilige / motiverende maatregel om het oversteken naar de andere kant van de Oudenoord te bevorderen.
- Tier deelvervoer dat overal zijn scooters en fietsen dumpst en bij voorkeur bij het kruispunt, al dan niet deuren en oversteekplaatsen blokkerend terwijl er al plek tekort is vanwege de vele bewoners als ook medewerkers bedrijven in de plint.
Het is niet de bedoeling dat deelfietsen de doorgang voor fietsers en voetgangers belemmerd. Gebruikers worden geïnstrueerd om de deelfiets op een nette plek achter te laten. Als dit niet het geval is, dan kan u een melding maken via signalen. De aanbieder zal dan zorgen voor verplaatsing van de fiets.

NB De oversteekplaatsen zijn verre van veilig door de wijze van aanrijden, de te korte bocht vanaf de Kaatstraat naar het Oudenoord alsook de smalle van bepaalde onderdelen.

Commented [5.1.2E] [5.1.2E] wil jij hier een (concept) antwoord op geven

Commented [5.1.2E] [5.1.2E]: Navragen bij deelmobiliteit

De korte bocht vanaf de Kaatstraat richting de Oudenoord voldoet aan de gestelde richtlijnen/boogstralen voor de maatgevende voertuigen. Door de krappe bocht is het moeilijker om met een hogere snelheid over het kruispunt te rijden.

Handhaving?

We zijn benieuwd wanneer er een voetgangersveiliger en - vriendelijke aanpak gaat plaatsvinden.

Antwoord:

Allereerst onze excuses dat u niet eerder een reactie hebt ontvangen op uw mail van 20 maart 2022. Projectleider [5.1.2E] is sinds deze zomer weg bij de gemeente Utrecht. Wij nemen het van hem over, maar zien uw mail nu voor het eerst. Hieronder proberen wij zo goed mogelijk antwoord te geven op uw vragen.

Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie op de eerste fase van het project AS Votulast. In de eerste fase van dit project ligt de focus op het rechtsafverbod vanaf de Oudenoord richting de Kaatstraat. In de volgende fase worden de Kaatstraat en Adelaarsstraat breder aangepakt. Dit zal gebeuren in het kader van het project "Fietsroute om de Noord". De Oudenoord en de route vanaf de Kaatstraat richting Kardinaal de Jongweg (Votulastroute) willen we aantrekkelijker en veiliger maken voor voetgangers en fietsers. We willen er ook een prettigere omgeving maken voor de bewoners. We gaan hierin nu een eerste stap zetten: het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat opnieuw inrichten

Eerst heb ik nog een vraag aan u. U heeft het in uw mail over de daadwerkelijke problematiek kruispunt / hoek Kaatstraat. Kunt u aangeven wat u hiermee bedoelt?

U heeft het in uw mail ook over de Kaatstraat zelf en de Adelaarstraat tot aan de molen. Dit stuk weg is meegenomen in het project Fietsroute om de Noord. Meer informatie over dit project vindt u op www.utrecht.nl/fietsomdenoord.

Commented [5.1.2E] [5.1.2E] kun jij hier ook een antwoord op geven? Of moet ik hiervoor bij iemand anders zijn?

Commented [5.1.2E] :

Commented [5.1.2E] : Aantal aanvullingen boven vetgedrukt toegevoegd

Commented [5.1.2E] : Problematiek is bekend bij mij, gaat echt om het eerste stukje Kaatstraat.

5.1.2E

Hi City planners!

I live at Kaatstraat and I'm user of the residents-only underground parking garage inside my apartment building.

I don't use a car frequently, but when I do, it's almost always to travel outside of Utrecht, and previously I always returned through Daalsetunnel -> Oudenoord path.

If I understand the design correctly, right turn from Oudenoord to Kaatstraat will become a bus-pass only and Zeedijk will become blocked at Kaatstraat intersection.

How am I supposed to reach my parking garage in the new setup?

My assumption would be to go on a small loop: Oudenoord -> Westerdijk -> Zeedijk -> Kaatstraat, but then mail says that Zeedijk/Kaatstraat intersection will be blocked.

Other option could be to "block" Zeedijk/Kaatstraat intersection with no left turn sign allowed, but I'm afraid people will mostly ignore it.

Zeedijk is one of nicest bike roads in the city (it even got featured on some international youtube channels as a example on how do to proper bike infrastructure - congrats!). It would be a real shame if all of that is wasted, because we flooded it with car traffic.

Is it an option that you could block Zeedijk/Kaatstraat intersection with collapsible bollards (accessible to residents), similar to the ones in Herenweg?

Best Regards,

5.1.2E

resident of Kaatstraat 5.1.2E

Antwoord:

In the current situation the parking garage is accessible via the Oudenoord and Kaatstraat. In the new situation, it is indeed not possible anymore to turn right onto the Kaatstraat coming from the Oudenoord.

The parking garage is accessible via the North (Kardinaal de Jongweg / Adelaarsstraat) instead.

Thank you for your compliments about the Zeedijk. We do agree with you that an increase of motor traffic here is unwanted. To prevent that from happening we will be blocking the Zeedijk between the Korenbloemstraat and Kaatstraat with a bollard.

Alternatively we will look into the possibilities of forbidding turning left coming from the Zeedijk onto the Kaatstraat. We do expect all motorists to follow the rules and it is possible to enforce motorists ignoring these signs by the police.

Commented [5.1.2E]: 5.1.2E wil jij hier een (concept) antwoord op geven

Commented [5.1.2E]: Dit punt was bij mij niet scherp. Ik moet op zoek gaan in oudere reactienotes of dit punt eerder aangegeven is. Ik zie een eventueel (makkelijk) alternatief. Ik onderzoek dit volgende week en zal dit dan ook met 5.1.2E bespreken.

Commented [5.1.2E]: Concept, vul ik nog aan afhankelijk van volgende week.

5.1.2E

Uw brief over de herinrichting van de Votulast heeft mij bereikt. Ik heb een vraag over het opdelen van de zeedijk. Ik huur een parkeergarage aan de westerdijk (uitgang naast de sportschool) en woon zelf aan de Willem van Noortstraat. Ik kan nu nog gemakkelijk met de auto van de garage naar mijn huis rijden waarbij ik over de zeedijk naar de kaatstraat rijd en vanaf daar over de adelaarsstraat naar huis. Mijn vraag: is dit straks nog mogelijk?

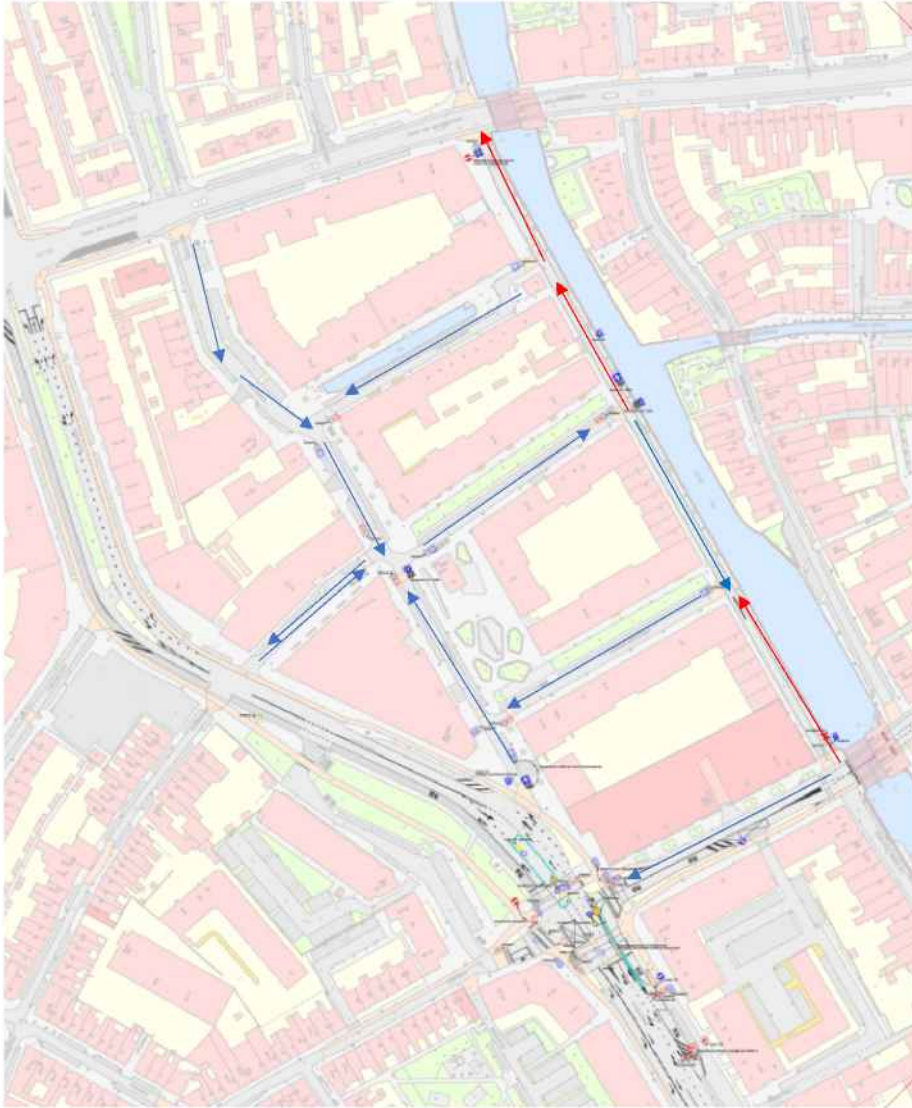
Antwoord:

Hartelijk dank voor uw reactie.

U geeft aan dat u nu vanaf de Westerdijk naar de Kaatstraat/Adelaarsstraat rijdt via de Zeedijk. In de nieuwe situatie is het straks inderdaad niet meer mogelijk om vanaf de Zeedijk de Adelaarsstraat te bereiken. Het alternatief is om vanaf de Westerdijk via de David van Mollemstraat en de Draaiweg naar de Adelaarsstraat te rijden.

Commented [5.1.2E][513]: 5.1.2E wil jij hier een (concept) antwoord op geven

Commented [5.1.2E]: Ik heb verder geen aanvullingen



Commented [5.1.2E]: Waar komt deze vandaan?

From: "5.1,2E"
Sent: Wed, 15 Feb 2023 14:18:50 +0200
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Bezwaren verkeersbesluit Oudenoord-Kaatstraat
Attachments: wijkbericht werkzaamheden_def.pdf

Hoi heren,

Hierbij een bericht ter informatie over de Oudenoord-Kaatstraat.
Op 1 december is het verkeersbesluit met daarin het afslagverbod gepubliceerd.
Hierop hebben we in totaal 9 bezwaren ontvangen:

- 7 bezwaren gingen in op het moeten omrijden. Hiervan kwam een deel van de Weerdsingel Westzijde (het hoekje dat is ingeklemd tussen Kaatstraat en Oudenoord). N.a.v. deze bezwaren hebben we het verkeersbesluit iets aangepast wat betrekking heeft op het doodlopend maken van de Zeedijk. Ipv doodlopend komt hier nu een linksaf-verbod.
- 2 bezwaren gingen over de geluidseffecten van de maatregel. Hier is in het verleden een vormfout gemaakt, maar als we deze onderzoeken opnieuw zouden uitvoeren, dan nog blijft het resultaat gelijk (geluidsnorm blijft binnen de norm van zowel gemeentebestuur als van de toekomstige omgevingswet).

Verdere proces:

- Begin volgende week ontvangen bezwaarmakers uitnodiging tot hoorzitting (daarbij sturen we ook ons antwoord op de bezwaren toe).
- Zitting vindt dan 2-3 weken later plaats
- Uitvoering David van Mollemstraat en Draaiweg start 27 februari (duur ca. 2 weken).
- Medio maart start uitvoering Oudenoord-Kaatstraat (duur ca. 4 weken) > zie bijlage voor wijkbericht met meer info
- Morgenavond is er een inloopavond met aannemer met meer info over de uitvoering, daar verwachten we ook wel wat bezwaarmakers. O.a. een groep bewoners van Weerdsingel-oostzijde en Lauwerecht heeft aangegeven hier 'heibel' te komen maken (ter info).

Uitvoering en zitting vallen dus nagenoeg gelijktijdig. Risico op (slagen van) voorlopige voorziening achtte de jurist vrij klein, maar wel goed om te weten (stel er komt persaanval voor).

Mochten jullie de antwoorden op de bezwaren willen ontvangen, laat me dit dan even weten. Ook als jullie meer info nodig hebben, let me know!

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Projectmanager

5.1,2E
5.1,2E 5.1,2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Vrijdag afwezig



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 26 May 2023 15:47:18 +0200
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 1 september 2022 16:40
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Re: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Ok, 5.1.2E Dankjewel voor de update. En goed om het zo te doen, waarbij ik natuurlijk erop blijf hameren om zsm de verkeerbesluiten te publiceren.

Groet, 5.1.2E

[Outlook voor Android](#) downloaden

From: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thursday, September 1, 2022 2:53:10 PM
To: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Dag 5.1.2E

Ik heb 5.1.2E gesproken en zij heeft wat er niet oké is met de verkeersbesluiten toegelicht en zet dit op de mail. Ze is naast dat er fouten in staan ontevreden met de argumentatie van de besluiten. Is kritiek die ze blijkbaar op alle voorgelegde verkeersbesluiten van 5.1.2E heeft, niet alleen voor dit project.

Verder ga ik na zijn verlof (week van 12 september) de opmerkingen van 5.1.2E met 5.1.2E doornemen om tot een verbeterde versie te komen die we uiterlijk 21 september met 5.1.2E bespreken zodat deze daarna gepubliceerd kunnen worden.

Dit publiceren mag overigens pas nadat de 5.1.2E akkoord is.

Ik heb 5.1.2E gevraagd zsm aan te geven wanneer hij de stukken aan de 5.1.2E kan voorleggen. Dat hoor ik nog van hem.

Ik pak dit in de week van de 12^e verder op.

Ik heb nu een na zomer borrel en ben maandag weer bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Projectmanager

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, donderdag



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 13:12

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Prima. Dank nog.

Zie de door mij doorgestuurde versie in andere mail.

Heb jij nog contact gehad met [redacted] ?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Programmamanager

[redacted]
[redacted]
[redacted]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 11:10

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Dag [redacted]

Hier de door mij voorgestelde aanpassingen in de brief.
Ik zit de rest van de dag krap in de tijd en hoop dat dit is wat je bedoeld.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

maandag, donderdag



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 15:14

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Dag 5.1.2E

Zie hierbij,

Heb jij tijd om dit aan te vullen? Met name bij vraag 1 (stukje historie)

Bij vraag 2 kunnen we een kort aanvulling geven (afstemmen met belanghebbenden, hulpdiensten etc.)

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Programmamanager

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Opgavesturing

Stadplateau 1



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 15:10

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Ha [redacted]

Zojuist in de terugkoppeling college met [redacted] onderstaande opmerkingen meegekregen:

SV Kaatstraat:

Vertel wat meer en maak even een linkje naar de voorgeschiedenis.

Omzetten van 50 naar 30, er hoeven alleen een paar drempels zeggen we en toch maken we een moeilijk verhaal.

Houden mensen zich nou aan de rijrichting? We gaan er vanuit dat de verkeersregel wordt nageleefd is het argument maar dit strookt.

Kun jij de aanpassingen verwerken en uiterlijk donderdag retour zenden aan [redacted] en mij?

Dank alvast!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: Stafbureau Gemeentesecretaris <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 13:57

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>; 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl>; 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl>

Onderwerp: Aanpassing nodig: beantwoording SV 122 over Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat

Ha 5.1.2E

Zojuist heeft het college gevraagd de beantwoording van bovengenoemde schriftelijke vragen aan te passen. Wat deze aanpassing inhoudt, hoor je nog van 5.1.2E

Graag de bijlage gebruiken om de aanpassingen door te voeren!

We zien graag zo snel mogelijk de definitieve versie tegemoet via Maarten. Vast veel dank en succes!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Proces- en kwaliteitsmedewerker

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestuursondersteuning

dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 26 May 2023 15:57:59 +0200
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: aanpassingen SV Kaatstraat
Attachments: Beantwoording SV 2022_122_Een verkeersveilige inrichting van de Kaatstraat dr.docx

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: 5.1.2E
Verzonden: maandag 29 augustus 2022 14:43
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: aanpassingen SV Kaatstraat

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 15:37

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: aanpassingen SV Kaatstraat

Dag [redacted] [redacted]

Hierbij de antwoorden op de SV 2022_122 inzake Kaatstraat

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Programmamanager

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Opgavesturing

Stadplateau 1



Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 13:02

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: aanpassingen SV Kaatstraat

Dag 5.1.2E

Hierbij de aangepaste versie; antwoord bij 2 afgestemd met 5.1.2E en 5.1.2E (evt. nog een reactie van hen?)

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 10:48

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: aanpassingen SV Kaatstraat

Aanpassingen zoals tijdens staf besproken.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 09:58

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp:

SV Kaatstraat

Bij antwoord 1 onderdeel van maatregelenpakket noordwest – keuze is al gemaakt in verleden?

Bij antwoord 2 waarom niet gelijk – tijd en geld (verkeersveiligheid)

Bij antwoord 3 – ze hebben een punt – beantwoording in die richting

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
adviseur / secretaris

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Projectmanagement Ruimte



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 26 May 2023 15:58:24 +0200
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: In procedure te brengen verkeersbesluiten op en om Kaatstraat (dus ook David van Mollemstraat en Zeedijk)

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: 5.1.2E
Verzonden: vrijdag 26 augustus 2022 10:30
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; Kottenhagen - 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: In procedure te brengen verkeersbesluiten op en om Kaatstraat (dus ook David van Mollemstraat en Zeedijk)

Hallo,

Even mijn check of nu alle verkeersbesluiten in procedure zijn gebracht en zo niet, graag de planning wanneer wel. Ik hoor graag.
Dank alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 26 May 2023 15:58:54 +0200
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: reactie_aan_wethouder_9883825 (1)
Attachments: reactie_aan_wethouder_9883825 (1).pdf

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Programmamanager

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgavesturing
Stadplateau 1



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 8 april 2022 10:59
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: reactie_aan_wethouder_9883825 (1)

Beste allen,

Ik heb deze vraag via de wethouders post binnen gekregen, kan jij deze beantwoorden en mij een terugkoppeling geven dan kan ik de zaak afronden in het zaakstelsel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Ondersteuner directie en bestuur B

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht

Ontwikkelforganisatie Ruimte
Afwezig maandag en woensdag





Reactie aan wethouder

Zaaknummer 9883825

Datum:18-03-2022

Tijd:12:44:34

Uw gegevens

Persoonsgegevens

Aanhef	De heer
Voorletter(s)	[REDACTED]
Tussenvoegsel(s)	[REDACTED]
Achternaam	[REDACTED]

Contactgegevens

Telefoonnummer	[REDACTED]
E-mailadres	[REDACTED]@gmail.com

Onderwerp:	Voorlopig Ontwerp Kaatstraat
<p>Aan wethouder Verschuure,</p>	<p>Beste mensen, De herinrichting van het kruispunt Oudenoord- Kaatstraat heeft zoal wij al eerder hebben aangemerkt grote gevolgen voor de wijk Zijdebalen en met name de ontsluiting van de Zeedijk en David van Mollemstraat. Wij snappen de ingreep bij de kaatstraat, maar dan wel een ingreep met minimale gevolgen voor de veiligheid van in ons geval de David van Mollemstraat en het kruispunt met de Zeedijk In eerdere gesprekken die wij als VVE Zijdebalen blok 4, Landhuis met de gemeente hebben gevoerd (verkeerskundigen en 5.1.2E 5.1.2E), is onderkend dat de David van Mollemstraat een van de meest gevaarlijke fietsstraten is van Utrecht. De weg is te smal voor fietser en auto/vrachtwagen en bus samen, er zijn geen snelheidsbeperkende maatregelen en de oversteekplaatsen zijn onveilig. Daarnaast wordt er een veel grotere verkeersdrukte verwacht, doordat het gemotoriseerde verkeer vanuit het centrum niet meer kan afslaan naar de Kaatstraat en dit nu moet doen via de David van Mollemstraat. Er is in het Voorlopige Ontwerp deels geanticipeerd op onze bezwaren, maar deze zijn veruit teleurstellend te noemen als het gaat om de breedte van de straat en snelheidsbeperkende maatregelen. We zijn alleen een aanpassing terug op de kruising met de Oudenoord en een renovatie van de oversteekplaatsen, wat het genoemde probleem niet oplost. Een ander groot bezwaar is het afsluiten van de Zeedijk voor gemotoriseerd verkeer naar de Kaatstraat. Hierdoor gaat de hele wijk Zijdebalen, want nu ook al gebeurd, tegen de rijrichting in de wijk verlaten via de Zeedijk naar de David van Mollemstraat. Resume: 1. Er komen weliswaar verbeterde oversteekplaatsen op de DvM straat, maar de weg wordt niet verbreed. Ook wordt er niets gedaan aan snelheidsbeperkende maatregelen. De verkeers(fiets) onveiligheid blijft dus onveranderd groot. Tip: overweeg om aan een zijde van de straat de parkeerplaatsen weg te halen, maak zebrapaden en als het mogelijk is een vertraagde aanrijroute, zodat het niet een lange racebaan</p>

blijft. Geef de fietsers meer ruimte, als er nu een bus en een fiets tegelijkertijd langs een oversteekplaats rijden is het een wonder dat de bus niet het hoofd van de fietser raakt. Het is gewoon te smal! 2. De rijrichting Zeedijk verandert niet, maar het is niet mogelijk om straks als auto de Zeedijk te verlaten via de Kaatstraat. De wijk Zijdebalen wordt geacht de route aan te houden die zal leiden naar Oudenoord. Ik denk dat dit een enorm probleem wordt. Ik verwacht dat de bewoners massaal via de Zeedijk naar de David van Mollemstraat gaan rijden, tegen het verkeer in. Dit veroorzaakt een groot gevaar en knelpunt op deze kruising. Dit geeft mi een enorme drukte in de spitsuren met grote fietsgroepen en inrijdend gemotoriseerd verkeer die auto's op zich af zien komen. Want tja, waarom zou je de wijk uitrijden via Oudenoord als dit veel sneller gaat. Hier moet echt aandacht voor zijn. Zo worden bijvoorbeeld de automobilisten die uit de garage op de Zeedijk komen, niet gesommeerd om naar rechts te gaan om de wijk te verlaten. In een eerder contact met de gemeente, openbare werken, vond men het onzin om verkeersborden te plaatsen met de rijrichting en een verbodsbord bij het links afslaan vanuit die garage. Het gevolg? Men rijdt, met name in de spitsuren, massaal tegen het verkeer in. Juist waar op de Zeedijk een stroom fietsers hen tegemoet komt. Tip: Bedenk iets waardoor de automobilist niet via de Zeedijk richting de David van Mollemstraat de wijk kan verlaten! Bijvoorbeeld een poller die een kant op werkt ter hoogte van de Lubro in de weg te plaatsen. Fietsers hebben hier geen last van, en er ontstaat zodoende een veilige fietsroute. Automobilisten kunnen hun wijk in via de andere beschikbare routes. Gaarne bereid om mee te denken over de oplossing, voordat er wordt overgegaan tot uitvoering van dit project. Met vriendelijke groet, ^{5.1.2E}

^{5.1.2E} ^{5.1.2E} David van Mollemstraat ^{5.1.2E} Utrecht Tevens

^{5.1.2E}

^{5.1.2E}

^{5.1.2E}

Bijlage(n) toevoegen

Wilt u bijlagen meesturen?

Nee, ik wil geen bijlagen meesturen

Organisatieonderdeel Eenheid Midden-Nederland
D.R.O.S. Infrastructuur
Team Verkeer, Stad Utrecht

Behandeld door 5.1.2E

Functie 5.1.2E

Postadres Postbus 8300
3503RH Utrecht

Bezoekadres Kroonstraat 25
3511 RC Utrecht

Telefoon 5.1.2E

E-mail MDN-Infra-verkeersspecialisten-
Stad-Utrecht@Utrecht.politie.nl

Aan: Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Utrecht
T.a.v. BING

Ons kenmerk 5.1.2E

Uw kenmerk Aanvraag verkeersmaatregel nr
10951897

Datum 09-03-2023

Bijlage(n) 0

Onderwerp **Advies politie t.a.v. verkeersbesluit**

Geachte college, c.q. Geachte heer/mevrouw,

In uw verantwoordelijkheid van wegbeheerder; Gelet op de artikelen 14 en 15 van de Wegenverkeerswet 1994, gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer (BABW), gelet op artikel 10:12 van de Algemene Wet Bestuursrecht, doe ik u hierbij toekomen het:

Advies in zake voorgesteld verkeersbesluit met de daarin gestelde verkeersmaatregelen, zoals vermeld in de aanvraag en de aanvraagtekening. In/ op de Zeedijk te Utrecht.

1. Op de Zeedijk het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven rechtdoor of rechtsaf door het plaatsen van bord D6R met OB 54 (uitgezonderd (brom) fietsers) van de bijlage 1 van het RVV 1990.
2. Ter hoogte van: Kaatstraat 173
3. Het wegvak: Tussen de Kaatstraat & de Korenschoofstraat
4. De bebording zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekening d.d.27 Januari 2023.

Aanleiding:

Maatregel komt voort uit een aantal bezwaren op eerder gepubliceerde verkeersmaatregelen. Door het fysiek afsluiten van de Zeedijk werd de bereikbaarheid van de Kaatstraat, Bemuurde Weerd W.z. en Weerdsingel W.z. tot aan de Monicabrug negatief beïnvloed. Deze herziene maatregel maakt het voor bewoners van deze straten mogelijk om ondanks het afslagverbod (Oudenoord - Kaatstraat) makkelijker te maken via de Jongeneelstraat en Zeedijk.

Besluit:

Door vast te stellen dat op de Zeedijk de rijrichting verplicht gesteld is door het plaatsen van bord D6R met OB 54 , wordt aangeduid dat bestuurders uitsluitend in de aangegeven richting mogen rijden met uitzondering van de op het onderbord aangegeven categorie weggebruikers.

Ingevolge artikel 24 van het B.A.B.W worden verkeersbesluiten genomen na overleg met de Korpschef van politie, gemandateerd aan de verkeersspecialist van de betrokken Eenheid.

Advies ten aanzien van Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid en Handhaafbaarheid

Verkeersveiligheid.

Deze maatregel komt de verkeersveiligheid ten goede.

Bereikbaarheid:

Deze maatregel heeft geen negatieve invloed op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de overige weggebruikers.

Handhaafbaarheid:

De maatregel uitgevoerd zoals aangegeven in het bebordingsplan is handhaafbaar.

De door de korpschef van politie gemandateerde medewerker van politie-eenheid Midden-Nederland, team Verkeer, cluster Stad-Utrecht, adviseert **positief** op onderhavig besluit.

Opmerkingen:

De in deze brief genoemde wegen zijn gelegen binnen de bebouwde-kom-grenzen van genoemde gemeente.

Genoemde wegen zijn in beheer/onderhoud bij onderhavige gemeente.

De in het advies genoemde verkeerstekens en borden zijn de verkeerstekens en-borden als bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en bijbehorende bijlage 1.

Aanbrengen van verkeerstekens en-borden dient te geschieden conform het gestelde in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de, krachtens artikel 14 W.V.W en de BABW, opgestelde uitvoeringsvoorschriften BABW.

De korpschef van politie, namens deze de politiefchef van de regionale eenheid Midden-Nederland, namens deze, de verkeersspecialist Midden-Nederland, cluster Stad-Utrecht

5.1.2E

Agenda bijeenkomst 20 mei 2020

19.00-19.15 Inloopmoment: test van verbinding (geluid en beeld)
Mocht dit niet lukken neem dan contact op met 5.1.2E (via 5.1.2E)

19.15 Start bijeenkomst en kennismaking.

Agenda

1. Inleiding en doel bijeenkomst 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
2. Waar staan we nu? 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
3. Tellingen en modelberekeningen 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
4. Schetsontwerp kruising Oudenoord-Kaatstraat 5.1.2E
 - a. Binnengekomen reacties.
 - b. Mogelijke aanpassingen.*Ronde voor vragen en opmerkingen.*
5. Mogelijke nevenmaatregelen op andere wegen 5.1.2E / 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
6. Eerstvolgende stappen / momenten van participatie 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
7. Planning. 5.1.2E
Ronde voor vragen en opmerkingen.
8. Afsluitende vragenronde.

Sluiting rond 20.30 uur.

VOORBLAD

Spreekuur wijkwethouder Dennis de Vries

Datum:	15 maart 2023
Naam	<p>§ 1.2E</p> <p>Zeedijk 3513 DA Utrecht</p> <p>§ 1.2E</p>
Onderwerp	Dhr. geeft aan dat in november 2022 door de gemeente het besluit is genomen tot afsluiting van de Zeedijk ivm sluipverkeer door Zijdebalen. Mede gelet op het draagvlak. In februari 2023 middels wijkbericht geïnformeerd dat de afsluiting niet zal plaatsvinden na bezwaren door bewoners Bemuurde Weerd Westzijde/Weerdzijde Westzijde. Dit zonder overleg en alternatief plan.
Toelichting vakambtenaar	<p>De afgelopen jaren is meermaals gesproken met bewoners van Zijdebalen. Tijdens deze gesprekken is duidelijk geworden dat de bewoners zich zorgen maken over de toename van gemotoriseerd sluipverkeer door de buurt. Wij hebben begrip voor deze zorg en hebben daarom besloten om de Zeedijk tussen de Korenschoofstraat en de Kaatstraat fysiek af te sluiten door middel van een paaltje. Hiervoor hebben wij in november 2022 een verkeersbesluit gepubliceerd.</p> <p>Op dit verkeersbesluit zijn een aantal bezwaren gekomen vanuit bewoners van de Bemuurde Weerd en Weerdsingel Westzijde maar ook vanuit de Kaatstraat (parkeergarage appartementencomplex). Deze bewoners geven hierbij aan dat het voor hen onmogelijk wordt om met de auto thuis te komen. Wij erkennen dat de gevolgen voor deze bewoners inderdaad buitenproportioneel zijn aangezien zij van de gehele wijk afgesloten worden, dit is onlogisch. Voor sommige bewoners gaat het om het omrijden van twee kilometer. Wij vinden het vervelend en jammer dat deze belemmering niet eerder is opgemerkt in de planfase.</p> <p>Wij hebben hiertoe een oplossing gevonden door het opnieuw openstellen van de Zeedijk en dus het verwijderen van de fysieke knip (paaltje) en het zo bereikbaar maken van de Bemuurde Weerd en Weerdsingel Westzijde. Door het instellen van een linksafslagverbod op de Zeedijk richting de Kaatstraat/Stenen Brug is het niet toegestaan om linksaf de Adelaarstraat in te rijden en biedt in die zin dezelfde oplossing als een fysieke knip. Daarnaast is de rijrichting op de Zeedijk tussen de David van Mollemstraat en de Jongeneelstraat aangepast. Hierdoor <u>kan men niet ismeer van de de rijrichting op de Zeedijk niet meer uniform David van Mollemstraat naar de Kaatstraat rijden via de Zeedijk. Hierdoor gaan we dus het Ook waardoor o...</u> Hierdoor sluipverkeer <u>wordt tegengegaan gelijk aan de eerder voorgestelde oplossing als een fysieke afsluiting wordt</u>. Voor <u>sluipgemotoriseerd</u> verkeer verwachten wij niet dat het logisch is om vanaf de Oudenoord via de Westerdijk en de Jongeneelstraat via de Zeedijk naar de Adelaarstraat te rijden. Deze straten zijn duidelijke woonstraten en niet gericht op doorgaand verkeer. Wij zijn in de overtuiging dat de <u>genoemde ze</u> twee maatregelen (<u>afslagverbod en omkeren rijrichting Zeedijk</u>) bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de bewoners Kaatstraat, Bemuurde Weerd en Weerdsingel Westzijde maar ook in het tegengaan van sluipverkeer vanaf de Oudenoord naar de Adelaarstraat. <u>Deze voorgestelde maatregel vormt hiermee een zo goed mogelijke oplossing middenweg voor alle wensen uit de omgeving.</u></p> <p>Zes maanden na de uitvoering gaan wij de maatregelen monitoren. Mocht blijken dat er toch sprake is van <u>ongewenste neveneffecten van de voorgestelde maatregelen, dan veel sluipverkeer over de Zeedijk naar de Adelaarstraat kunnen wij zo nodig extra maatregelen gaan nemen. Binnenkort gaan zullen wij de nieuwe verkeersbesluiten gaan publiceren. Het is het mogelijk om op deze besluiten bezwaar aan te tekenen.</u></p>
Reactie wijkwethouder	

Commented [§ 1.2E]: Ik zou dit schrappen, want als dit onlogisch zou zijn: waarom hebben we dit dan aanvankelijk als plan gehad? Ik neem aan dat we als gemeente geen onlogische plannen maken

Commented [§ 1.2E]: Ik zou deze tekst ook weglaten: vanuit beleid zijn er best plekken in de stad waar wij dit toepassen. Het argument dat men afgesloten wordt van de gehele wijk is voldoende

Commented [§ 1.2E]: Ik zou ook dit schrappen want het lijkt alsof we dit al uitgevoerd hebben.



Gemeente Utrecht

Afwikkeling	
Afspraken	
Bijzonderheden	
Afgerond d.d.	
Aanwezig van wijkbureau en/of vakafdeling	
Bijbehorende documenten	

Voorstel aan het college van B&W

Voorlopig Ontwerp Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat, 1^e fase

Beleidsveld	Mobiliteit
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	5.1.2E
Kenmerk	
Vergaderdatum College	29 maart 2022
Geheim	nee

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het Voorlopig Ontwerp “Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat 1^e fase” vast te stellen.
2. De gemeenteraad met de bijgevoegde raadsbrief te informeren over dit besluit.

Samenvatting

We vragen het college om het Voorlopig Ontwerp voor de “Eerste fase Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat (Eerste deel As Votulast) ” vast te stellen. Hierin zijn de te nemen maatregelen aan het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat en nevenmaatregelen op omliggende wegen verbeeld.

Context

Aanleiding

Het project is onderdeel van een breder plangebied waarbinnen ambities zijn geformuleerd voor herinrichting Oudenoord (Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord 2016) en de As Votulast (Verkenning Verkeersroute Votulast (2017). Het project richt zich op het eerste (westelijke) deel voor deze herinrichting, waarvoor de inzet van middelen vanuit het Economisch Investeringsfonds, is toegekend.

Op de route As Votulast zit veel doorgaand verkeer dat vanwege de negatieve effecten op de leefbaarheid in deze woonbuurten een andere route zou moeten nemen. Door het vele verkeer gebeuren op de route ongelukken waardoor ingrijpen urgent is. Een oplossing is het realiseren van een 30 km/uur regime. Dan ontstaat ook ruimte om de leefbaarheid van het gebied aan deze route te verbeteren door meer verblijfsruimte te creëren.

In het coalitieakkoord staat beschreven dat de gemeente de verkeersveiligheid van de As Votulast wil verbeteren door een afname van doorgaand verkeer via deze route. Daarbij kan het zijn dat een knip noodzakelijk is.

Studie Noordwest

Het project maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket uit de verkeersstudie Noordwest waarover de Raad op 29 mei 2020 per brief is geïnformeerd. Het is hierin opgenomen als maatregel om het doorgaand verkeer te weren en de verblijfskwaliteit binnen de wijk te kunnen verbeteren. Het afslagverbod van Oudenoord naar de Kaatstraat is vervolgens als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040 op 1 juni 2021 door de Raad vastgesteld

De Oudenoord is een drukke route voor autoverkeer. Deze drukte geeft overlast in de vorm van geluid en verkeersonveiligheid doordat er hard wordt gereden. De gemeente wil de verblijfskwaliteit op deze route verbeteren en zorgen voor een afname van het verkeer. Binnen de studie Noordwest zijn maatregelen opgenomen die de hoeveelheid verkeer op de Oudenoord zullen verkleinen.

Wanneer er minder verkeer over de Oudenoord gaat kan het profiel van de weg worden aangepast. Het profiel bevat nu twee rijstroken voor rechtdoor en daar kan er één van verdwijnen. De ruimte die hierdoor ontstaat kan, wanneer de doorstroming voor openbaar vervoer van voldoende kwaliteit is, worden ingezet voor de functies langzaam verkeer en groen.

Fasering

Zoals in het op 8 december 2020 vastgestelde IPvE/FO (dd. 30 november 2020) opgenomen kent het project een stapsgewijze aanpak waarbij we ons richten op het verminderen van het verkeer op de route Votulast door het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat aan te passen. Besloten is om dit in twee fasen te doen.

Het Voorlopig Ontwerp (VO) dat nu voorligt bevat de eerste fase voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat, waar de rijstrook op de Oudenoord voor rechtsaf (richting Kaatstraat) wordt vervangen door een aparte busstrook, waardoor autoverkeer niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatstraat in kan rijden.

Voorlopig Ontwerp 1^e fase

Het VO is op basis van het IPvE opgesteld dat op 8 december 2020 door uw college is vastgesteld en waar begin 2021 reacties op zijn gekomen (zie reactienota).

De voorgenomen maatregel, om het onmogelijk te maken om vanaf de Oudenoord rechtsaf de Kaatstraat in te slaan op het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat, is uitgewerkt in het VO (zie bijlage).

Daarnaast zijn in het ontwerp maatregelen opgenomen die we gaan uitvoeren in de David van Mollemstraat en Draaiweg om neveneffecten te voorkomen. Deze bestaan uit het opnemen van fietsstroken langs de hele route en het toevoegen van een aantal oversteekplaatsen (zie bijlage).

De reacties die zijn gekomen op het IPvE zijn relatief beperkt van toepassing op deze eerste fase van het ontwerp. Op het ontwerp van de busbaan zoals nu verbeeld zijn geen opmerkingen gemaakt. Op de te nemen maatregelen op de David van Mollemstraat en Draaiweg zijn opmerkingen gekomen die

hebben geleid tot een betere inpassing van de oversteekplaatsen en de fietsstroken.

De aanpassingen n.a.v. de reacties zijn:

- de Zeedijk (in de buurt van Kaatstraat) maken we doodlopend ter hoogte van de Kaatstraat. De rijrichting van de Zeedijk veranderen we niet.
- het verbreden van de oversteek voor fietsers in het verlengde van de Zeedijk.
- het beter inpassen van de fietsvoorziening nabij de kruising David van Mollemstraat-Oudenoord.
- het beter afschermen van de busstrook op het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat om ten opzichte van de rijbaan verkeerd gebruik te voorkomen.

Juridische context

Het college stelt conform het Utrechts Plan Proces (UPP3) het VO vast. Er is geen afwijking van de (financiële) kaders waardoor het voorstel niet aan de raad ter vaststelling hoeft worden voorgelegd.

Het college is bevoegd om het voorlopig Ontwerp vast te stellen op basis van artikel 160

Gemeentewet. Tegen dit besluit staat geen bezwaar of beroep open.

Beoogd effect

Het weren van doorgaand verkeer op de route Votulast vanaf de Oudenoord via de Kaatstraat naar de Kardinaal de Jongweg om daarmee de leefbaarheid (gebruiksruimte/veerkeersveiligheid) op de As Votulast te verbeteren. De vrij te komen verkeersruimten te gebruiken voor vergroening.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- Besluitvorming over de Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord (2016) en Verkenning verkeersroute Votulast (2017).
- Besluitvorming over de studie Noordwest (mei 2020) waarover de raad per brief d.d. 29 mei 2020 is geïnformeerd.
- Het college heeft in november 2019 besloten om een inloopavond te organiseren met als onderwerp het schetsontwerp voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd.
- Besluitvorming IPvE "Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat (Eerste deel As Votulast)" door college op 8 december 2020. De gemeenteraad is hierover per brief geïnformeerd.

Beslispunten, Argument(en) en Kanttekening(en)/Risico's

Beslispunt	
1	Het Voorlopig Ontwerp "Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat, eerste fase" met raming vast te stellen.
Argumenten	
1.1	<p><u>Dit VO is de eerste fase van de uitwerking van de in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen maatregel voor het afslagverbod naar de Kaatstraat.</u></p> <p>Het ontwerp bevat de binnen het plangebied te nemen maatregelen. Deze maatregelen zijn nodig om het afslagverbod vanaf de Oudenoord naar de Kaatstraat te realiseren, zoals bepaald binnen de ambities voor de As Votulast en de ambities voor Oudenoord. Daarnaast zijn maatregelen opgenomen voor de verkeersveiligheid op de alternatieve route via de David van Mollemstraat - Draaiweg.</p>
1.2	<p><u>Het VO is naar aanleiding van de reactie uit de inspraak aangepast ten opzichte van het IPvE.</u></p> <p>De reacties die zijn gekomen op het IPvE (zie bijlage Reactienota) zijn relatief beperkt van toepassing op dit VO voor de eerste fase. Op het ontwerp van het kruispunt Oudenoord – Kaatstraat met de busbaan zoals nu verbeeld zijn geen opmerkingen gemaakt. Op de te nemen maatregelen op de David van Mollemweg en Draaiweg zijn opmerkingen gekomen die hebben geleid tot een betere inpassing van de oversteekplaatsen en de fietsstroken. Aangezien het afslagverbod het uitgangspunt van het VO is, zijn opmerkingen van respondenten die het niet eens zijn met het afslagverbod wel genoteerd, maar is het ontwerp hier niet op aangepast. Deze maatregel staat niet meer ter discussie aan de hand van het Raadsbesluit over de maatregelen in het kader van het Mobiliteitsplan 2040. Op basis van het gedane onderzoek leidt de maatregel niet tot dusdanige overlast dat het onverantwoord is om de maatregel te nemen. Daarbij lost de maatregel op de Oudenoord- Kaatstraat het knelpunt van het verkeer op dat nu een ongewenste route (via de as Votulast) neemt om de stad uit te komen. Wel zijn nadere aanvullende maatregelen genomen voor de toename van verkeer via de route David van Mollemstraat en Draaiweg (die is aangegeven als stedelijke verbindingsweg).</p>

Kanttekeningen	
1.1	<p><u>Met het VO geven we alleen invulling aan de eerste fase van de herinrichting van het kruispunt Oudenoord - Kaatstraat.</u></p> <p>Het Voorlopig Ontwerp (VO) dat nu voorligt bevat de eerste fase voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat, waar de rijstrook op de Oudenoord voor rechtsaf (richting Kaatstraat) wordt vervangen door een aparte busstrook, waardoor autoverkeer niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatstraat in kan rijden.</p> <p>De tweede fase, waarin een van de rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer vervalt, voeren we uit op het moment dat ondersteunende maatregelen vanuit de studie Noordwest worden opgepakt; het Westplein (streven 2024) en de Catharijnesingel (2023). Als deze projecten worden opgepakt, vermindert het verkeer op de Oudenoord naar verwachting voldoende om van twee rijbanen voor rechtdoor naar één rijbaan over te gaan. Wanneer met één rijbaan voor rechtdoor de doorstroming voor openbaar vervoer van voldoende kwaliteit is, kunnen we deze omzetten naar een groene middenberm. Daarnaast integreren we de uitwerking van de tweede fase met het project Fietsroute om de Noord. Deze route loopt namelijk via de Kaatstraat over de kruising met de Oudenoord naar de Herenweg en vraagt om een verbeterde oversteek voor fietsers. Streven van de tweede fase is om in 2024/2025 tot uitvoering te komen.</p>
1.2.	<p><u>Bewoners hebben hun zorgen geuit over effecten op omliggend straten/buurtten</u></p> <p>Naar aanleiding van het IPvE hebben we veel reacties gekregen vanuit bewoners die aangeven dat zij denken dat het verkeer, door de maatregel, in hun straat zal toenemen en tot verkeersonveiligheid zal leiden. Deze zorg speelt met name bij bewoners van de David van Mollemstraat en Draaiweg. Door nevenmaatregelen te treffen gaan we ervan uit dit effect voldoende te mitigeren.</p>
Beslispunt	
2	De gemeenteraad met een raadsbrief te informeren over dit besluit.
Argumenten	
2.1	<p><u>Informeren van de raad over het VO en het nakomen van toezeggingen</u></p> <p>Gezien eerdere toezeggingen aan de raad over de stand van zaken van het project en de gevolgen van de maatregelen Kaatstraat voor de route David van Mollemstraat – Draaiweg, die binnen het project worden ingevuld, wordt de raad met een raadsbrief geïnformeerd.</p>
Kanttekeningen	
	-

Financiën

Voor het project As Votulast, dat in fases wordt uitgevoerd, is in totaal een budget beschikbaar van euro 1,9 miljoen binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB). De aanpassing van de eerste fase van het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat en de maatregelen op de route David van Mollemstraat – Draaiweg kunnen uitgevoerd worden binnen dit beschikbare krediet van euro 1,9 Mln.

Daarnaast is er binnen het project Fietsroute om de Noord euro 2,0 Miljoen beschikbaar voor de herinrichting van het deel van de fietsroute dat over de As Votulast loopt. Op basis van deze budgetten (in totaal 3,9 Mln) richten we de komende jaren het westelijke deel van de As Votulast (Kaatstraat – Adelaarstraat) in.

Vervolg

De planning voor het vervolg van deze eerste fase ziet er als volgt uit:

Q2 2022

- Informeren Raad
- DO/uitvoeringstekening/bestek
- Eventuele vergunningen en procedures (verkeersbesluit)
- Contractvorming, aannemersselectie

Q3/Q4 2022.

- Start uitvoering

Streven is om na de zomer van 2022 de uitvoering van de maatregelen te starten. Daarbij starten we met de maatregelen op de David van Mollemstraat en de Draaiweg, zodat deze klaar zijn wanneer het verkeer een andere route kiest.

Daarnaast integreren we de uitwerking van de tweede fase met het project Fietsroute om de Noord. Deze fietsroute loopt namelijk via de Adelaarstraat en Kaatstraat over de kruising met de Oudenoord naar de Herenweg en vraagt om een verbeterde oversteek voor fietsers. Het streven is om de tweede fase in 2024/2025 tot uitvoering te laten komen.

Voor het oostelijke deel van de As Votulast (Willem van Noorstraat/-plein – Antonius Mattheauslaan – Pieter Nieuwlandstraat) werken we binnen het beschikbare budget in het MBP aan een uitwerking van de verkenning uit 2017. Aan de hand van deze uitwerking komen we naar verwachting begin 2023 tot een voorstel voor fasering inclusief kostenraming van dit (oostelijke) deel van de As.

Participatie

Bij het komen tot het VO zijn omwonenden op verschillende manier betrokken. De volgende participatiemomenten zijn geweest of zullen nog volgen.

1. Eind 2019 heeft een inloopavond plaatsgevonden waar het schetsontwerp voor het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat is gepresenteerd.
2. Het schetsontwerp is gepubliceerd op de site voor het project.
3. Tijdens deze avond en de weken daarna (via de website) konden omwonenden en belangengroepen reageren op het schetsontwerp.
4. Op verschillende momenten heeft overleg plaatsgevonden met bewonersgroepen die zich op en na de inloop avond kenbaar hebben gemaakt.
5. De binnengekomen opmerkingen op het schetsontwerp zijn voorzien van een reactie van de gemeente en via de website en per email teruggekoppeld aan omwonenden.
6. Na besluitvorming over het IPvE is het plan voorgelegd aan bewoners(groepen).

7. Er is een tweede (digitaal) inloop moment als terugkoppeling van het IPvE en om input op te halen voor het voorlopig ontwerp georganiseerd.
8. De binnengekomen opmerkingen op het IPvE zijn voorzien van een reactie van de gemeente en via de website en per email teruggekoppeld aan omwonenden.
9. Het Voorlopig Ontwerp is via de website voorgelegd aan bewoners(groepen). Reacties die tot aanpassing van het ontwerp leiden worden in het definitief ontwerp verwerkt en bij behandeling van het verkeersbesluit voorgelegd.

Communicatie

Communicatie vindt plaats via de projectwebsite www.utrecht.nl/oudenoordkaatstraat en wijkberichten.

Bijlage(n)

Bijlagen besluitvorming

1. Voorlopig Ontwerp Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat, eerste fase.
2. Raadsbrief Voorlopig Ontwerp Herinrichting Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat, eerste fase.

Bijlagen informatief

- Reactienota kruising Oudenoord-Kaatstraat april 2021.

Deelnemers bijeenkomst 3 juni 2020

Bewonerscomité Kaatstraat

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

Buurtoverleg Pijlsweerd

5.1.2E

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd

5.1.2E

5.1.2E

Bewonersplatform Staatslieden en Lauwerecht

5.1.2E

5.1.2E

Bewonerscomité Zijdebalen-Zeedijk

5.1.2E

5.1.2E

Bewonerscomité Zijdebalen-David van Mollemstraat

5.1.2E

5.1.2E

Gemeente Utrecht

5.1.2E (projectmanager)

5.1.2E (wijkverkeersadviseur 5.1.2E)

5.1.2E (wijkverkeersadviseur 5.1.2E)

5.1.2E (notulist)

5.1.2E (communicatie adviseur mobiliteit)

Deelnemers bijeenkomst 20 mei

Bewonerscomité Kaatstraat / Oudenoord

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

Buurtoverleg Pijlsweerd

5.1.2E

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd

5.1.2E

5.1.2E

Bewonersplatform Staatslieden en Lauwerecht

5.1.2E

5.1.2E

Bewonerscomité Zijdebalen-Zeedijk

5.1.2E

5.1.2E

Bewonerscomité Zijdebalen-David van Mollemstraat

5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E

Gemeente Utrecht

5.1.2E (projectmanager)

5.1.2E (wijkverkeersadviseur 5.1.2E)

5.1.2E (wijkverkeersadviseur 5.1.2E)

5.1.2E (notulist)

5.1.2E (communicatie adviseur mobiliteit)

Betreft : Verkeersstudie NW Utrecht – 2020

Aan : 5.1,2E

Datum : 21 april 2020

Van : 5.1,2E 5.1,2E 5.1,2E en 5.1,2E

Aanleiding

De gemeente Utrecht heeft in 2019 de verkeersstudie Noordwest uitgevoerd (door RHDHV). Deze studie heeft in 2020 een vervolg gekregen.

De ‘begrenzen’-variant, zoals de variant heet die nu voor ligt, heeft als voornaamste maatregelen een knip op de Catharijnesingel, een afslagverbod van de Oudenoord naar de Kaatstraat en daarnaast wordt de intensiteit op het Westplein en WSB hard begrensd door de inrichting van de weg. De ‘begrenzen’-variant lijkt daarmee heel erg sterk op het scenario 1 (lokale knips) van vorig jaar. Daarvan waren de geluidseffecten beperkt.

Om die reden is gevraagd welke effecten t.a.v. geluid er op netwerkniveau zijn van de ‘begrenzen’-variant. Dit ter controle of de effecten inderdaad beperkt zijn.

Beleids effect studie

Het betreft hier een beleids effectstudie waarbij geluidseffecten op netwerkniveau van een voorgenomen netwerkvariant in beeld worden gebracht. Dit is gebaseerd op de verkeersomvang, verkeerssamenstelling en verkeersverdeling. Het gaat hierbij om de majeure effecten op wegvakniveau en niet een wettelijke toets op woningniveau. Dat laatste zal dienen te gebeuren in de uitvoeringsprojecten welke volgen op een besluit over een beleids effectstudie. Wel zal op grond van de gesignaleerde effecten geadviseerd kunnen worden over de wenselijkheid (in termen van gezondheid en leefbaarheid) en uitvoerbaarheid (juridische haalbaarheid).

In een beleids effectstudie wordt een netwerk vergelijking gemaakt van de voorgenomen ‘begrenzen’-variant met zowel de situatie voorafgaand en de autonome toekomstige situatie. Op die manier ontstaat er inzicht in de leefbaarheidseffecten (geluidseffect t.o.v. nu) en de beleids effecten (geluidseffect t.o.v. autonoom 2030 – ombuiging als ware ten opzichte van vigerende beleid).

We presenteren voor het hele stedelijke wegennet per wegvak de effecten grafisch. We tonen de wegvakken met toenames/afnames met een bandbreedte van 1 dB. Dit met als doel om een goed inzicht te bieden in de te verwachten effecten.

Leefbaarheidseffecten

De leefbaarheidseffecten zijn de verandering in de geluidssituatie (in dB per wegvak) ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 1: de wegvakken met geluidveranderingen

Bovenstaande figuur laat de wegen zien waar een geluidsverandering optreedt. Deze verandering komt niet alleen door de wijziging van de verkeersstructuur maar ook door de generieke groei en als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Op de NRU is geen verschil aangegeven omdat de verkeersnetwerken afwijkend zijn. Bovendien is alleen een vergelijking van de hoeveelheid verkeer hier niet op zijn plaats omdat bij de aanpak van de NRU geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen (schermen en stil wegdek) waardoor de situatie er standstill is.

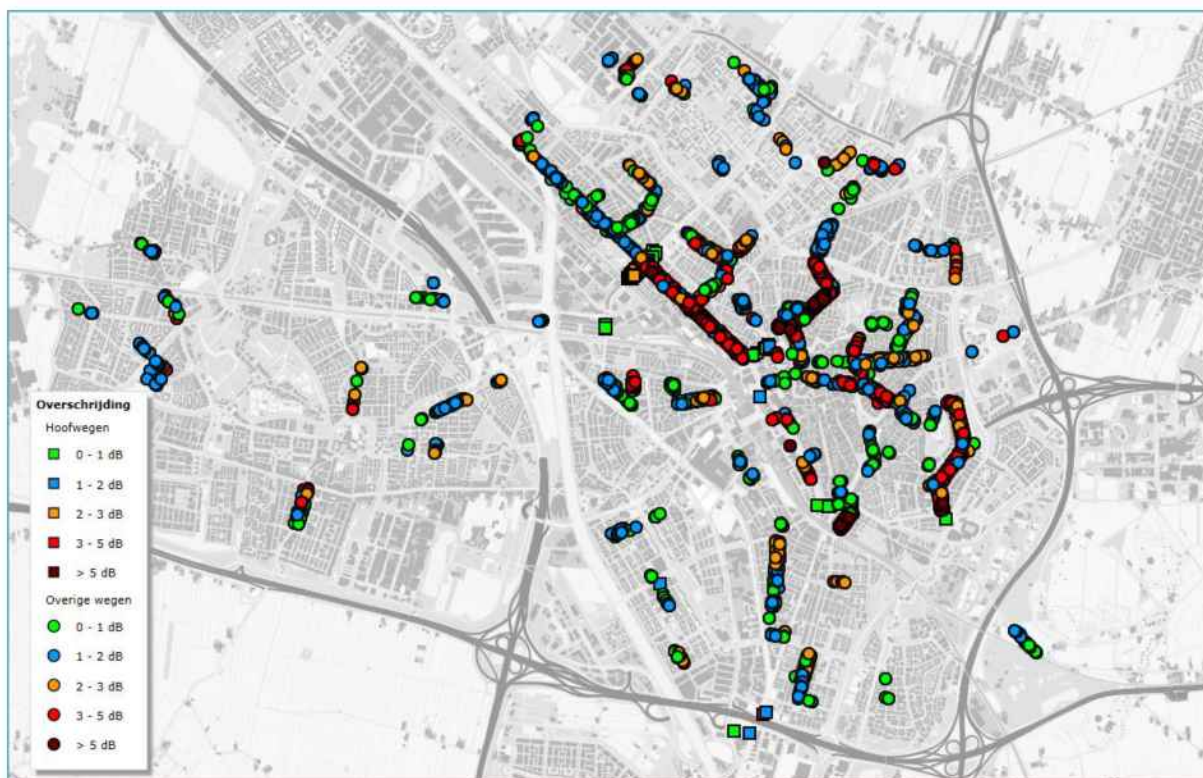
Op de lichtblauwe wegvakken, zoals o.a. route Graadt van Roggenweg–Westplein–Daalsetunnel, Vleutenseweg, Weerdsingel, Oudenoord Zuid, route Kaatstraat–Adelaarsstraat–van Noortstraat–Nieuwlandstraat–Matheuslaan, Laan van Chartoise en Van Egmondkade, is sprake van een wenselijke (lichte) afname van geluid. Op de Catharijnesingel is sprake van een grote(re) afname van het geluid. Op de Th à Kempisweg is sprake van een zeer sterke afname, welke natuurlijk komt door de plannen van de WSB, te weten het 'Fris Alternatief' (geen verkeer op Th à Kempisweg maar via de route Th à Kempisplantsoen – Vleutenseweg).

Op een groot aantal wegvakken is sprake van een lichte toename van geluid (geel op de kaart). Op een aantal wegvakken (oranje/rood) is echter sprake van een sterke(re) toename, te weten: de centrum/A2 zone van Leidsche Rijn (wat vermoedelijk samenvalt met de ruimtelijke ontwikkeling aldaar), de Wolfgang Pauliweg (NOUW) – welke voornamelijk over een industrieterrein loopt, Th à Kempisplantsoen – Vleutenseweg (Fris Alternatief effect), 2^e Daalsedijk (welke samenhangt met de gebiedsontwikkeling aldaar) en Croeselaan Noord.

Actieplan Geluid

Ten aanzien van de leefbaarheid zijn de geluidsknelpunten middels de EU-kartering in 2016 in de stad in beeld gebracht. Dit heeft geresulteerd in de vaststelling van het Actieplan Geluid Utrecht. In dit

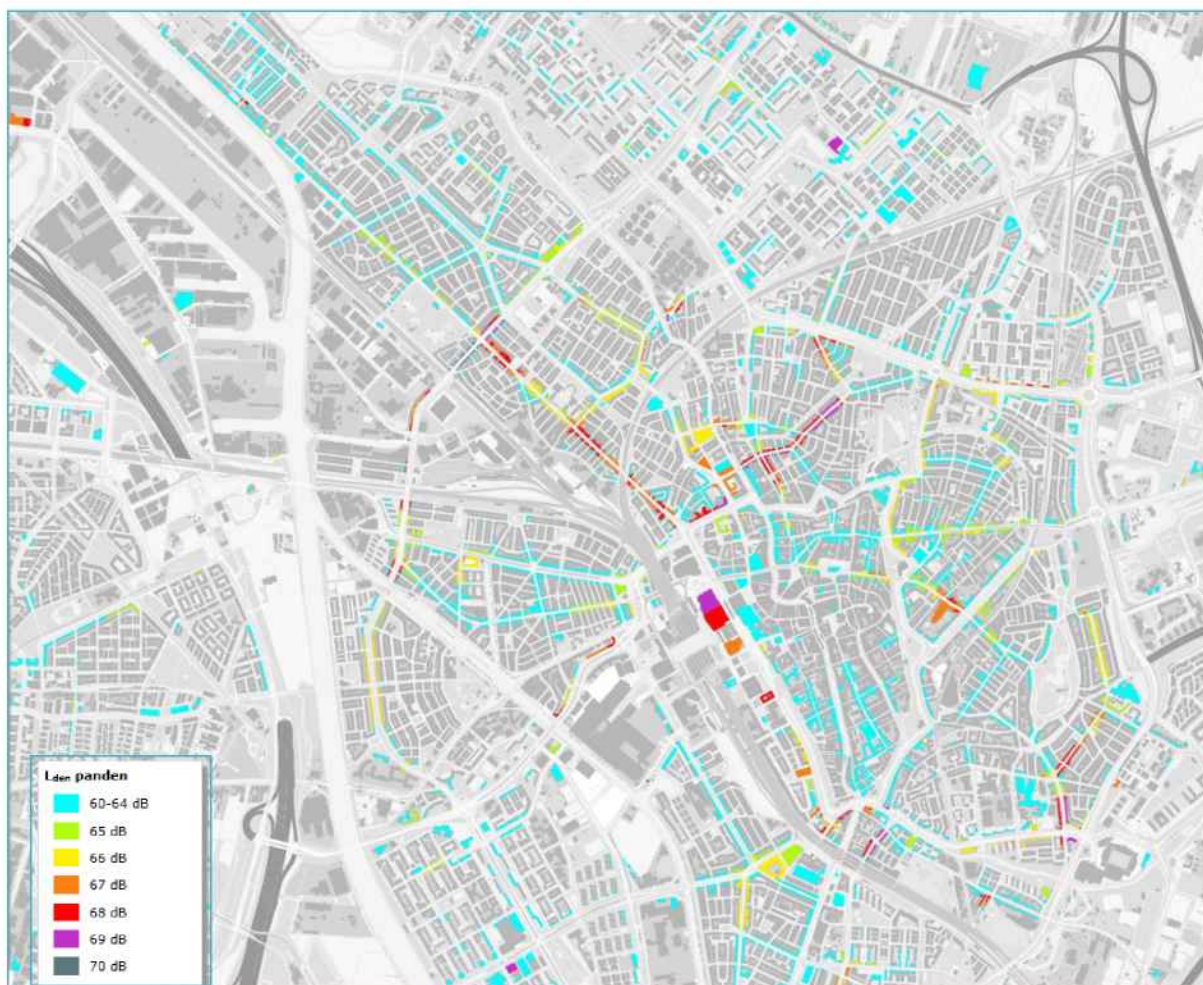
Actieplan zijn de aanwezige knelpunten opgenomen. Echter naast het oplossen van bestaande knelpunten moet vanuit leefbaarheid de introductie van nieuwe knelpunten of de vergroting van bestaande knelpunten worden voorkomen.



Figuur 2: Geluidsknelpunten EU kartering 2016

De gesignaleerde afnamen van geluid passen sowieso allemaal binnen de beleidslijn (verminderen of oplossen van knelpunten). Echter de wezenlijke vraag is of er op de wegvakken waar sprake was van een toename van geluid, nieuwe knelpunten bijkomen of vergroot worden. Te zien was op figuur 1 dat er op heel veel wegen sprake is van een lichte groei. Dit draagt zeker niet bij aan de vermindering of het oplossen van knelpunten.

Op de wegvakken met een sterke(re) toename, te weten: de centrum/A2 zone van Leidsche Rijn, de Wolfgang Pauliweg (NOUW), Croeselaan Noord en de 2^e Daalsedijk zorgt dit niet voor nieuwe knelpunten. Op het Th á Kempisplantsoen en de Vleutenseweg is weliswaar sprake van een sterke toename, maar in het kader van de WSB is reeds gebleken dat er (net) geen nieuw knelpunt ontstaat. Voor de Vleutenseweg ligt hier, mogelijk mede gerelateerd aan gebiedsontwikkeling, een opgave voor het project WSB om stiller wegdek toepassen. Op het Th á Kempisplantsoen ligt al stil asfalt.

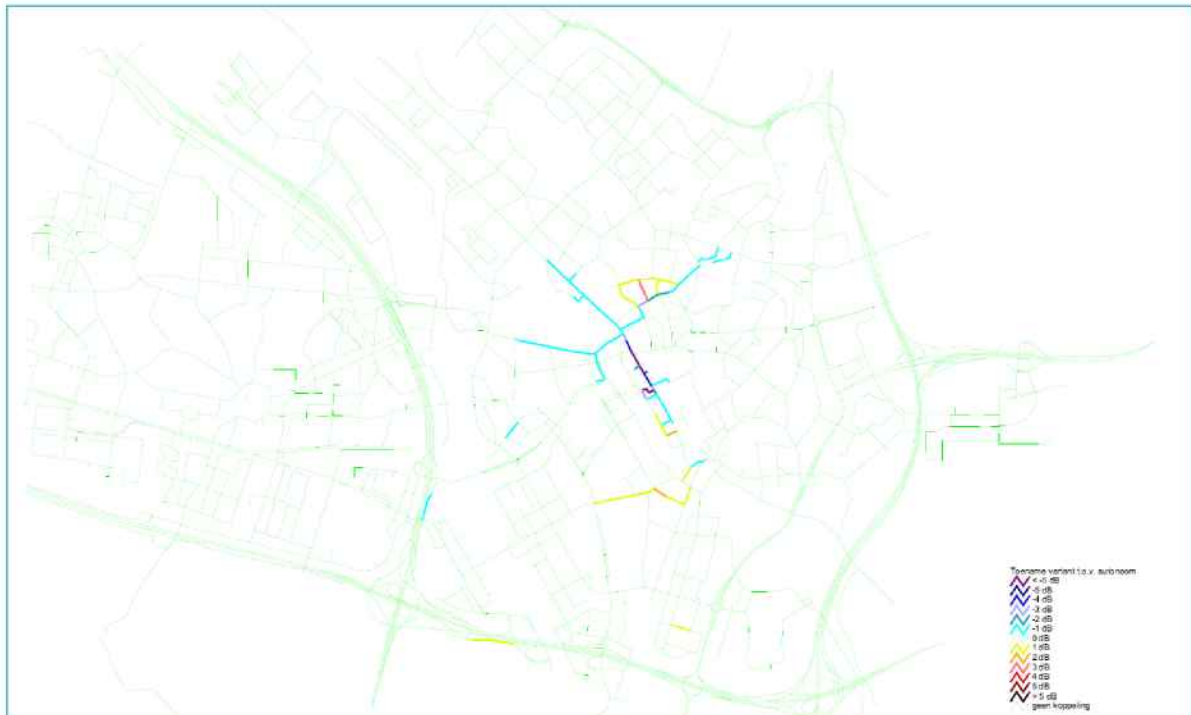


Figuur 3: Pandbelastingen EU kartering 2016

Bovenstaande figuur is gebruikt bij de beschrijving van de mogelijke effecten voor het oplossen, verbeteren, creëren of vergroten van knelpunten.

Beleids effecten

De beleids effecten zijn de verandering in de geluidssituatie (in dB per wegvak) ten opzichte van de autonome situatie. Omdat vergeleken wordt met autonoom speelt de groei van het autoverkeer geen rol. Hierbij wordt zuiver het verkeers- en geluidseffect van de maatregel in beeld gebracht. Te zien valt dan ook in figuur 4, dat het directe invloedsgebied veel kleiner is dan hetgeen in figuur 1 is te zien.



Figuur 4: de wegvakken met beleidseffectveranderingen

Als naar de effecten t.o.v. autonoom wordt gekeken is duidelijk dat de 'begrenzen'-variant zorgt voor een (lichte) afname van geluid op de Catharijnesingel midden en zuid, Vleutenseweg, Westplein, Daalsetunnel, Amsterdamsestraatweg zuid, de Weerdsingel, de route Kaatstraat – Kardinaal de Jongweg. Een grotere afname is te zien op de Catharijnesingel Noord.

Er is sprake van een toename van de geluidsbelasting op de Wilhelminalaan–Balijelaan, Bleekstraat, Oudenoord midden–Draaiweg–Draaiweg oost (door de wijk) en de Merelstraat. Met name op de Balijelaan en de Draaiweg is een toename vanuit leefbaarheid uitermate ongewenst. Op de Balijelaan wordt een knelpunt gecreëerd en op de Draaiweg e.o. wordt een bestaand knelpunt vergroot. Dit laatste is mede gezien het profiel van de weg en de functie zeker niet wenselijk. Mocht dit samengaan met een aanpassing aan de weg, is het maar de vraag of dit überhaupt juridisch kan. Om die reden zijn (flankerende) verkeersmaatregelen om het verkeer op deze routes te reduceren bij de verdere planuitwerking gewenst.

Conclusies en advies

Op grond van bovenstaande is duidelijk dat de aanpassing van de verkeerscirculatie in Noordwest effecten heeft zowel op het gebied van Leefbaarheid/gezondheid als het feit dat er Beleidseffecten optreden. Te zien valt enerzijds dat de groei van de stad zorgt voor een generieke lichte toename van geluid. Hiermee worden de benodigde inspanningen van het Actieplan Geluid groter om middels het oplossen van knelpunten de leefbaarheid te verbeteren.

Anderzijds is het goed om te bezien dat het separate beleidseffect van de 'begrenzen'-variant op een beperkt deel van het totale wegennet inderdaad zorgt voor een (gewenste) beleidsombuiging. Op de Catharijnesingel, Vleutenseweg, Westplein, Daalsetunnel, Amsterdamsestraatweg zuid, de Weerdsingel, de route Kaatstraat – Kardinaal de Jongweg is sprake van een verbetering van de geluidssituatie. Dit draagt ook bij aan de verbetering van lokale knelpunten. Echter de 'begrenzen'-variant laat ook nog een tweetal ongewenste neveneffecten zien. Met name op de Balijelaan en de

Draaiweg e.o. is een toename vanuit leefbaarheid uitermate ongewenst. Er wordt geadviseerd om bij de verdere uitwerking hiervoor aanvullende verkeersmaatregelen te treffen.

Al met al kan gezegd worden dat de 'begrenzen'-variant een bijdrage levert aan een lokale verbetering van de geluidssituatie. Echter op stedelijk niveau blijft er, mede gezien de generieke groei tot 2030, behoefte aan een stringenter beleidsomgeving. Hier zal het mobiliteitsplan SRSRSB2.0 mogelijk in kunnen voorzien.

Bijlage: Wetgeving

In deze bijlage wordt zeer kort de essentie van de geluidsregelgeving weergegeven. Omdat het hier om een beleidseffectstudie gaat, welke op termijn wordt omgezet in concrete projecten wordt zowel de huidige wetgeving (Wet geluidhinder) als de toekomstige wetgeving (Omgevingswet) kort gedomd. Momenteel is niet bekend wanneer de OMW van kracht wordt, maar 1-1-2021 zoals oorspronkelijk de bedoeling was, wordt niet gehaald.

Projecten waarvan de ruimtelijke of geluidsprocedure formeel is aangevangen mogen onder het oude recht worden afgemaakt. In de andere gevallen is de Omgevingswet van toepassing.

Wet geluidhinder / Wet ruimtelijke ordening

De (fysieke) wijziging van wegen dient getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Als de toekomstige geluidsbelasting zonder geluidsbeperkende maatregelen door de wijziging van de weg met meer dan 1.5 dB toeneemt dan de geluidsbelasting voor wijziging (of een eerdere hogere waarde) dan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Een toename van 1.5 dB correspondeert met een toename in verkeersintensiteit van 41%.

Er dienen dan maatregelen te worden onderzocht (stil wegdek, geluidsschermen, andere profilering of verkeersreductie) om de toename in zijn geheel teniet te doen. Lukt dat niet dan moet getoetst worden of de maximale norm niet wordt overschreden en dient het binnenniveau in de woning te worden gegarandeerd. Dat houdt in dat de woning bouwkundig moet worden onderzocht en als het binnenniveau hoger is dan de norm, ten laste van het project maatregelen worden getroffen.

Effecten buiten het gebied van wijziging, dienen bij de afweging (ook in kader goede RO) te worden betrokken.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing op wegen met een snelheid van 50 km/uur of meer. 30 km/uur wegen dienen in het kader van een verkeersbesluit of goede ruimtelijke ordening te worden onderzocht. Overeenkomstig de geluidnota Utrecht wordt dan aangesloten bij het gestelde in de Wet geluidhinder.

Omgevingswet

Onder de Omgevingswet wordt het onderdeel geluid heel anders ingericht. Ten aanzien van infrawijzigingen gelden twee hoofdregels; te weten:

Wijzigen van een weg:

Een herinrichting van een weg mag niet leiden tot een toename van de geluidsbelasting ten gevolge van alle gemeentelijke wegen samen. De situatie voor wijziging moet daarbij vergeleken worden met de situatie na wijziging (incl eventueel geluidmaatregelen). Er is sprake van een relevante toename als de geluidsbelasting met 0.5 dB of meer wijzigt. Een toename van 0.5 dB correspondeert met een toename in verkeersintensiteit van 12%.

Als de maximale norm niet wordt overschreden dient het binnenniveau in de woning te worden gegarandeerd. Dat houdt in dat de woning bouwkundig moet worden onderzocht en als het binnenniveau hoger is dan de norm, ten laste van het project maatregelen worden getroffen. Hier moet gekeken worden naar het gecumuleerde geluidsniveau van alle relevante bronnen (dus niet alleen wegverkeer).

Indirecte effecten van een plan:

Naast de directe effecten (zie wijziging van een weg) dienen onder de Omgevingswet ook de effecten van een plan op de omgeving te worden onderzocht en getoetst aan normen. Als de effecten op de omgeving van een plan (dus zonder fysieke wijziging van de weg) meer dan 1.5 dB is moeten geluidsbeperkende maatregelen worden onderzocht (stil wegdek, geluidsschermen, andere profilering of verkeersreductie).

Lukt dat niet dan moet getoetst worden of de maximale norm niet wordt overschreden en dient het binnenniveau in de woning te worden gegarandeerd. Dat houdt in dat de woning bouwkundig moet worden onderzocht en als het binnenniveau hoger is dan de norm, ten laste van het project maatregelen worden getroffen. Hier moet gekeken worden naar het gecumuleerde geluidsniveau van alle relevante bronnen (dus niet alleen wegverkeer).

Onder de werking van de Omgevingswet vallen alle wegen met een verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal . Snelheid is geen onderscheidende factor meer.

Bijeenkomst 3 juni 2020



Stand van zaken en
vervolg

Agenda

1. Inleiding en doel bijeenkomst.
2. Waar staan we nu?
3. Tellingen en modelberekeningen.
4. Schetsontwerp kruising Oudenoord–Kaatstraat.
5. Mogelijke nevenmaatregelen op andere wegen.
6. Eerstvolgende stappen / momenten van participatie.
7. Planning.
8. Afsluitende vragenronde.



1. Inleiding en doel bijeenkomst

- December 2019 inloop avond en mogelijkheid tot reactie via site.
- Naar aanleiding van de reacties ambtelijk en bestuurlijk overleg januari/februari over de reikwijdte van het project.
- Maart 2020 Corona maatregelen: op zoek naar nieuwe werkwijze.
- Doel nu:
 - bijpraten over de stand van zaken en het vervolg.
 - Corona heeft voortgang beperkt.
 - eerste aanzet voor maatregelen en reactie daarop.

1. Inleiding en doel bijeenkomst

Waarom?

- Studie Votulast:
 - In het mobiliteitsplan SRSRSB staan de opgaven tot 2025 voor mobiliteit en ruimte in Utrecht. De route door Votulast is hierin opgenomen als 30 km-gebied waar de leefbaarheid dient te verbeteren.
 - 30 gebied alleen mogelijk als er minder verkeer via de Kaatstraat gaat.
- Verkeersstudie Noordwest:
 - De verkeerscirculatiestudie Noordwest heeft tot doel om met ingrepen in de verkeerscirculatie de overmaat van auto's door Noordwest te verminderen.
 - Kruising Oudenoord–Kaatstraat opgenomen als noodzakelijke maatregel voor dit deel van de stad.

2. Waar staan we nu?

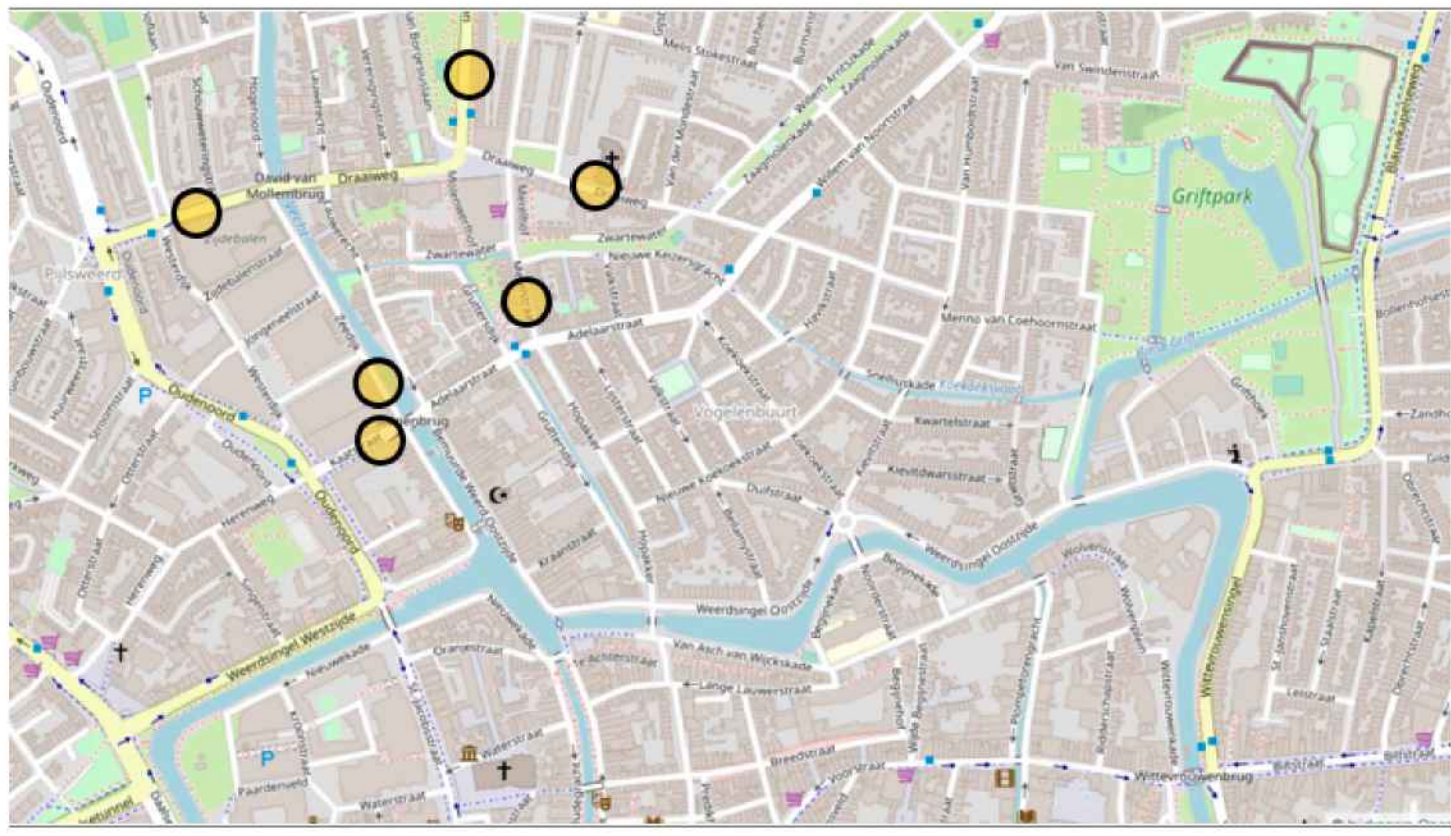
- bezig met voorbereiden publicatie van antwoord op binnengekomen reacties.
- Extra tellingen gedaan.
- Eerste aanzet voor maatregelen in omgeving bedacht.
- Nagedacht over participatie zonder fysieke bijeenkomsten.



Ronde voor vragen en opmerkingen



3. Tellingen en modelberekeningen



Ronde voor vragen en opmerkingen



4. Schetsontwerp kruising



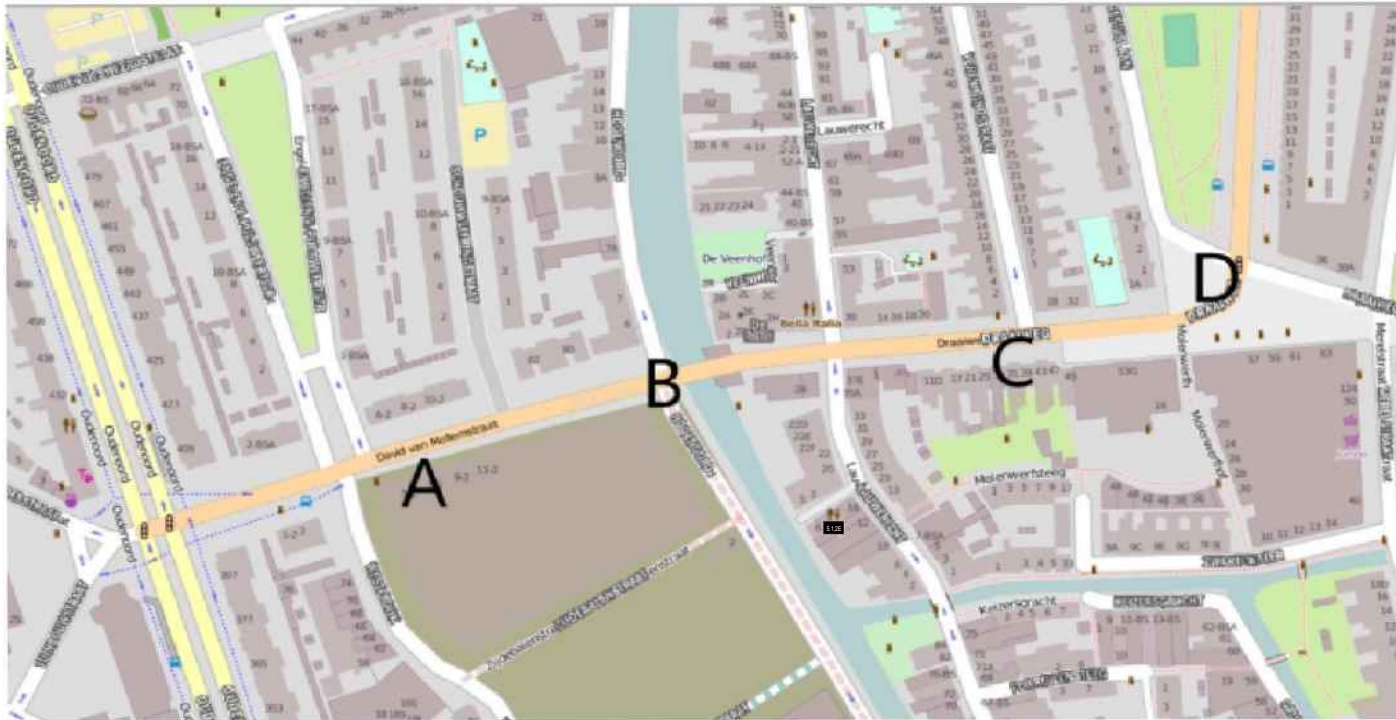
Ronde voor vragen en opmerkingen



5. Mogelijke nevenmaatregelen op andere wegen

Overzicht te bespreken wegen/kruisingen:

- A. David van Mollemstraat
- B. Hogenoord/Zeedijk – Draaiweg
- C. Verenigingsstraat – Draaiweg
- D. Draaiweg – Talmalaan



Toevoegen fietsvoorzieningen David v. Mollemstraat



Voorbeeld vrijliggende fietspaden



Fietsstroken David v. Mollemstraat



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

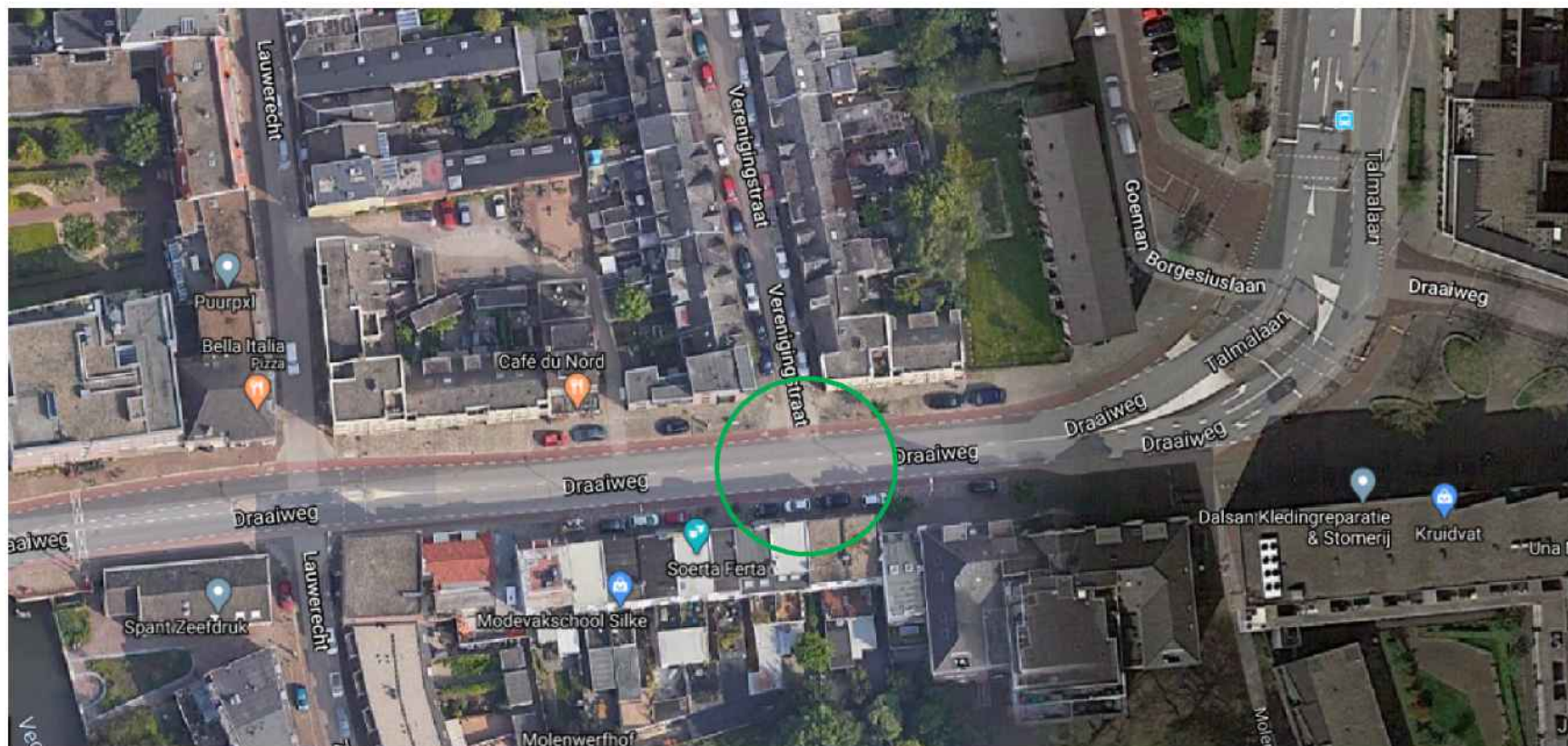
Extra middeneiland voor overstekende fietsers



Extra middeneiland voor overstekend langzaam verkeer



Extra middeneiland voor overstekende fietsers



Extra pijlen kruising Draaiweg-Talmalaan



Ronde voor vragen en opmerkingen



6. Eerstvolgende stappen / momenten van participatie

- Publiceren antwoorden op binnengekomen reacties.
- Opstellen Integraal Programma van Eisen (IPVE).
 - Beleidskaders
 - Ontwerpkaders
 - Functionele ontwerpen van de maatregelen
 - Ramingen
- IPVE bespreken met bewonersgroepen.
- IPVE voorleggen aan college en informeren gemeenteraad.
- 2^e inloopavond over IPVE (afhankelijk van mogelijkheden vanwege Corona).

Ronde voor vragen en opmerkingen



7. Planning totaal (1 van 2)

Q2/Q3 2020

- Maken IPVE en aanpassen schetsontwerp Kaatstraat naar FO.
- Ramen kosten voor maatregel Kaatstraat en maatregelen omgeving.
- Besluitvorming college over: FO en IPVE + voorgestelde maatregelen omgeving met benodigde middelen. Informeren raad.
- 2e inloop avond.
- Uitwerken maatregelen en verkeersbesluit door college. Informeren raad.



7. Planning totaal (2 van 2)

Q4 2020

- Voorbereiding van aanbesteding en uitvoering.

Q1 2021

- Aanbesteding en start uitvoering.

Oplevering

- Na zomerreces 2021



Ronde voor vragen en opmerkingen



Afsluitende vragenronde.



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl](https://www.utrecht.nl)

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	5.1.2E	Datum	
Doorkiesnummer		Kenmerk	9808402
E-mail	5.1.2E@utrecht.nl	Onderwerp	Raadsbrief Voorlopig Ontwerp Herinrichting Oudenoord-Kaatstraat, eerste fase
Bijlage(n)	Voorlopig Ontwerp Herinrichting Kruispunt Oudenoord-Kaatstraat	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Middels deze raadsbrief informeren wij u over ons besluit om het Voorlopig Ontwerp (VO) "Herinrichting Kruispunt Oudenoord-Kaatstraat (Eerste deel As Votulast)" (zie bijlage) vast te stellen. Met het vaststellen van het VO zetten we een belangrijke stap om onze mobiliteitsambities binnen Utrecht Noordwest te verwezenlijken.

Aanleiding

Het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat is onderdeel van de zogenoemde As Votulast (Kaatstraat-Adelaarstraat-Antonius Matthaeslaan). In de [Verkenning verkeersroute Votulast \(2017\)](#) is de ambitie vastgelegd om deze route meer verblijfskwaliteit te geven. De route wordt nu door doorgaand gemotoriseerd verkeer gebruikt om het centrum van Utrecht in en uit te komen van/naar de Kerkpleinweg. In het Mobiliteitsplan is de route Talmalaan-Draaiweg-David van Mollemstraat als stedelijke verbindingsweg aangewezen om dit doorgaande verkeer te geleiden.

Voor de Oudenoord is de ambitie, zoals verwoord in de [Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord \(2016\)](#), om de weg te transformeren naar een (groene) stadsstraat. Een straat die geen barrière is, maar die bijdraagt aan de gezonde stad en de leefkwaliteit van de buurt. Op de Oudenoord ligt de nadruk nu nog te veel op de verkeersfunctie. Hierdoor rijdt hier relatief veel autoverkeer dat geen bestemming of herkomst heeft in het gebied. Wel dient de Oudenoord een functie te blijven vervullen voor de doorstroming van het OV.

Het afslagverbod van de Oudenoord naar de Kaatstraat voor gemotoriseerd verkeer maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket uit de verkeersstudie Noordwest en het door uw raad op 21 juli 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. Het afslagverbod is bedoeld om het doorgaande verkeer te weren en de verblijfskwaliteit binnen de wijk te verbeteren. In de [brief van 29 mei 2020](#) bent u over de resultaten van de studie Noordwest geïnformeerd.

Voorlopig Ontwerp, eerste fase

De voorgenomen maatregel, het verbod om vanaf de Oudenoord rechtsaf de Kaatstraat in te slaan, is uitgewerkt in het VO.

Het project heeft binnen het op 8 december 2020 vastgestelde IPvE een bredere scope gekregen, waar we u per brief over hebben geïnformeerd. Hierdoor staan in het VO ook maatregelen om overlast door een toename van het verkeer op de route David van Mollemstraat-Draaiweg te beperken.

Gefaseerde uitvoering

Eerder hebben we u ook geïnformeerd over de fasering binnen het ontwerp voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat. We pakken als eerste fase het rechtsafverbod voor autoverkeer in combinatie met het realiseren van een busstrook en, zoveel mogelijk, extra groen op. Dit doen we samen met de maatregelen op de David van Mollemstraat en de Draaiweg.

De tweede fase, waarin één van de rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer op de Oudenoord tussen de Monicabrug en de Kaatstraat/Herenweg vervalt gaan we uitvoeren op het moment dat andere maatregelen vanuit de studie Noordwest worden uitgevoerd: het Westplein (streven 2024) en de Catharijnesingel (2023). Als deze projecten zijn uitgevoerd, vermindert het verkeer op de Oudenoord naar verwachting voldoende om van twee rijbanen voor rechtdoor naar één rijbaan over te gaan. Wanneer met één rijbaan voor rechtdoor de doorstroming voor openbaar vervoer van voldoende kwaliteit is, kunnen we deze omzetten naar een groene middenberm.

Daarnaast integreren we de uitwerking van de tweede fase met het project Fietsroute om de Noord. Deze fietsroute loopt namelijk via de Adelaarstraat en Kaatstraat over de kruising met de Oudenoord naar de Herenweg en vraagt om een verbeterde oversteek voor fietsers. Het streven is om de tweede fase in 2024/2025 tot uitvoering te laten komen.

Voor het oostelijke deel van de As Votulast (Willem van Noorstraat/-plein – Antonius Mattheauslaan – Pieter Nieuwlandstraat) werken we binnen het beschikbare budget in het MBP aan een uitwerking van de verkenning uit 2017. Aan de hand van deze uitwerking komen we naar verwachting begin 2023 tot een voorstel voor fasering inclusief kostenraming van dit (oostelijke) deel van de As.

Aanpassingen ten opzichte van het IPvE voor deze eerste fase

De reacties die zijn gekomen op het IPvE zijn zeer beperkt van toepassing op deze eerste fase van het ontwerp. Op het ontwerp van de busbaan zoals nu verbeeld zijn geen opmerkingen gemaakt. Op de te nemen maatregelen op de David van Mollemstraat en Draaiweg zijn opmerkingen gekomen die hebben geleid tot een betere inpassing van de oversteekplaatsen en de fietsstroken.

De voornaamste aanpassingen n.a.v. de reacties zijn:

- de Zeedijk (in de buurt van Kaatstraat) maken we doodlopend ter hoogte van de Kaatstraat. De rijrichting van de Zeedijk veranderen we niet.
- het verbreden van de oversteek voor fietsers in het verlengde van de Zeedijk.
- het beter inpassen van de fietsvoorziening nabij de kruising David van Mollemstraat-Oudenoord.
- het beter afschermen van de busstrook om ten opzichte van de rijbaan om verkeerd gebruik te voorkomen.

We hebben het voorlopig ontwerp in maart 2022 via de website gepresenteerd aan bewoners zodat zij konden zien wat er met hun opmerkingen is gebeurd en hierop konden reageren.

Vervolgproces

De volgende stap is de fase van voorbereiding en uitvoering. Het streven is om na de zomer van 2022 de uitvoering van de maatregelen te starten. We starten met de maatregelen op de David van

Burgemeester en wethouders

Datum	DATUM
Ons kenmerk	NUMMER

Mollemstraat en de Draaiweg, zodat deze klaar zijn wanneer we de route via de Kaatstraat onmogelijk maken en het verkeer een andere route kiest.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Reactienota als input voor het voorlopig ontwerp kruising Oudenoord-Kaatstraat

april 2021



Reactienota

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Reacties op het programma van eisen	4

Inleiding

Op 26, 27 en 28 januari 2021 heeft de gemeente Utrecht digitale inloopspreekuren gehouden met als onderwerp het door het college vastgestelde Integrale Programma van Eisen (IPvE) voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat. Ook is het IPvE via de projectwebsite beschikbaar gesteld, waarop via een antwoordformulier reactie kon worden gegeven.

In deze notitie zijn de reacties die tijdens de inloopavonden en via de website zijn gemaakt opgenomen met daarbij een antwoord van de gemeente. Daar waar reacties leiden tot aanpassingen van het ontwerp zal dit in het voorlopig ontwerp worden opgenomen.

Vanwege privacywetgeving zijn de reacties anoniem weergegeven en zijn adresgegevens verwijderd.

Reacties op het programma van eisen

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>1 Ik zou graag willen weten waarom ervoor gekozen is om de Kaatstraat af te sluiten in verband met de David van Mollemstraat? Ik wil mijn zorgen uiten over de gevolgen voor veiligheid, verkeersdrukte, leefklimaat. Het is al heel druk. Als het zover is en het verkeer neemt toen, hoe zit het dan met het leefklimaat en gezondheid. Het is nu al gevaarlijk met de maximale snelheid. Ik zou graag zien dat metingen, o.a. van de luchtkwaliteit, expliciet gemaakt worden.</p>	<p>De David van Mollemstraat zal, wanneer de Kaatstraat in één richting niet meer te gebruiken is, meer verkeer krijgen. Voor de veiligheid zijn diverse maatregelen in de plannen opgenomen. Het leefklimaat/gezondheid zal in een volgende fase gedetailleerder onderzocht worden.</p>
<p>2 Ik vind het heel mooi dat eraan gewerkt wordt om de stad steeds veiliger te maken en prettiger voor fietsers en voetgangers. Zelf woon ik aan de Lauwerecht en maak me echter zorgen zoals het plan er nu uitziet dat er veel sluipverkeer gaat komen via de Lauwerecht en Bemuurde Weerd Oostzijde tussen de Draaiweg en de Adelaarstraat. Ik zie hier nog niks over terug in de informatie. Mijn vraag is dus of dit (negatieve) effect ook meegenomen wordt? Op de Zeedijk wordt de rijrichting gedraaid om sluipverkeer te voorkomen, maar dan behoud je dit ongewenste effect alsnog op de Lauwerecht. Wat zal er gedaan worden om dit te voorkomen?</p> <p>Lauwerecht is een smalle straat met veel fietsverkeer waar we niet nog meer auto's doorheen willen hebben, lijkt mij. Door hard rijden zijn er al vaak genoeg gevaarlijke situaties.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>Graag zou ik willen vragen dat de Lauwerecht/Bemuurde Weerd Oostzijde ook wordt meegenomen in het plan.</p> <p>Ik woon met heel veel plezier aan de Lauwerecht en dus bij voorbaat dank voor het begrip.</p>	
<p>3 Meer Groen na jarenlang uit moeten kijken op o.a. armoedig uitziende kruising...wat mag dat inhouden? Graag bomen terug die er al stonden op de Oudenoord. En meer boompjes rechterkant van Kaatstraat En BLOEMBAKKEN aan de lantaarnpalen.</p>	<p>De gemeente werkt vanuit het inrichtingsprincipe 'groen tenzij...'. Er komen aan beide zijden van de Kaatstraat bomen. We zullen de wens om meer groen toe te voegen meenemen.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>4 Hierbij mijn punt voor het inloopspeelkruis waarvoor tot op heden (mijns inziens) niet voldoende aandacht is.</p> <p>Onder punt 5.4 van het programma van eisen wordt kort geschreven over de verwachte toename van sluipverkeer op het verlengde van de Draaiweg en de Merelstraat. Opmerking die daarbij gemaakt wordt is dat er niet meer verkeer verwacht wordt. Echter zoals in eerder mail contact met het projectteam ook al is aangegeven is (in ieder geval het verlengde van de Draaiweg) op dit moment al een sluiproute. De straat is nu al niet geschikt om veilig te fietsen/ rijden en vaak ontstaan er ruzies op straat omdat men elkaar niet kan passeren. Daarnaast leent de inrichting van de straat zich ervoor om hard door heen te rijden (veel harder dan 30).</p> <p>Het niet direct nemen van maatregelen in deze twee straten is mijns inziens onverantwoord en zal leiden tot nog meer gevaarlijke situaties en ongelukken. Deze straten zijn niet geschikt voor doorgaand verkeer en zeker niet voor meer verkeer. Echter door de aanpassingen bij de Adelaarsstraat/ Kaatstraat zal het verkeer in deze twee straten wel degelijk toenemen omdat men niet meer vanaf de Kaatstraat de Adelaarstraat kan bereiken. De Merelstraat en het verlengde van de Draaiweg zijn de enige alternatieven. Oplossing zou misschien eenrichtingsverkeer de andere kant op kunnen zijn of ook in deze twee straten om te leiden door de wijk zodat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt.</p> <p>Er moet niet alleen gemonitord worden, maar er moet ook meteen iets gedaan worden. Wat is grens van monitoren en wat gebeurt er dan?</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>5 Hoe wordt gekeken naar de hogere intensiteit op de Talmalaan, ook i.v.m. de nieuwbouw aan het einde van de Talmalaan? We hebben aantal keer aangegeven dat wij graag een keer een 0-meting willen, ook qua vervuiling. Aannee is dat er bij de bouw van deze nieuwbouw rekening met deze maatregelen gehouden wordt. Is dat ook zo?</p> <p>En dan nog een zijvraag, het fietspad dat hier zou komen, ik benieuwd of dat er gaat komen als de Kaatstraat afgesloten wordt. Wat gaat meer</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>verkeer voor het fietsverkeer betekenen? Wordt de Talmalaan wel meegenomen?</p>	<p>maanden na de uitvoering met u delen. Het fietspad langs de Talmalaan is niet gepland.</p>
<p>6 Helaas was ik niet eerder in de gelegenheid om mijn vragen door te mailen, hopelijk kunt u (enkele) vragen nog meenemen vanavond in de zoomsessie.</p> <p>1. Hoe wordt ervoor gezorgd dat verkeer dat afkomstig van de Oudenoord daadwerkelijk niet de Kaatstraat in rijdt? Hoe wordt dit gehandhaafd/gecontroleerd aangezien er geen busdrempel geplaatst wordt, of welke andere verkeerskundige ingrepen komen er om te verhinderen dat dit gebeurt?</p> <p>2. Is het de bedoeling dat hulpdiensten wel rechtsaf de Kaatstraat in kunnen rijden en via de Adelaarstraat/W van Noortstraat blijven rijden, of worden zij ook geacht via de David van Mollem/Draaiweg/Talmalaan te rijden?</p> <p>3. Zijn er plannen om ook van de andere kant (Kardinaal de Jongweg) het inrijden van de Anthonius Mattheuslaan te ontmoedigen/verhinderen om zo het sluipverkeer in de Willem van Noortstraat/Adelaarstraat te verminderen en zo ja: op welke termijn?</p> <p>4. Komen er snelheidsbeperkende maatregelen in de Adelaarstraat/Willem van Noortstraat aangezien hier erg hard gereden wordt? 30 km zone?</p> <p>Ik snap dat 3 en 4 mogelijk buiten de scope van de bijeenkomst liggen, maar mogelijk kan er toch een tipje van de sluier worden gelicht van het/een overall verkeersplan voor de betreffende straten.</p>	<p>1. Het rechtsaf afslagverbod naar de Kaatstraat wordt door bebording aangegeven.</p> <p>2. Hulpdiensten kunnen noodzakelijkerwijs gebruik blijven maken van de Kaatstraat.</p> <p>3. Er zijn geen extra maatregelen nodig op de Anthonius Mattheuslaan de stad in.</p> <p>4. De gemeente wil op de langere termijn van de gehele route Votulast een 30 km/u zone maken. Daar is nu nog onvoldoende budget voor, maar daar wordt een reservering voor gemaakt door de raad om dit uiteindelijk uit te kunnen voeren.</p>
<p>7 Ik ben voor deze maatregel. Er moet meer een leefgebied van gemaakt worden. Het kan niet snel genoeg en goed genoeg. Mijn vraag is meer op proces niveau. Als ik mee kan denken over verdere oplossingen doe ik dat graag.</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>8 Graag zou ik op als aanvulling op het programma van eisen een openbaar toilet toevoegen. Dit is een kruispunt met een doorgaande fietsroute en er is geen openbaar toilet in de omgeving. Resultaat: wildplassen in de wijk. Alvast bedankt voor het toevoegen van een openbaar toilet.</p>	<p>Dit verzoek kunnen we niet in dit project meenemen, maar we leggen het voor aan de afdeling die hierover gaat.</p>
<p>9 Uw IPvE heb ik gelezen en heb enkele vragen;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auto's, die vanuit de stad de Oudenoord op rijden gaan best wel hard en dat is zacht uitgedrukt. Het lijkt soms een racebaan. Zeer gevaarlijk als men blind over die kruising de Oudenoord op rijden. Met name s' avonds en in de nacht vindt dit plaats. Wordt met de voorgenomen herindeling hier ook wat aangedaan. In de vorm van bv drempels? Uw document voorziet hier niet in. Of lees ik er overheen? 2. U meldt dat u sluipverkeer in Zijdebalen gaat aanpakken, door de rij-inrichting op de zeedijk te veranderen. Vanaf de David van Mollemstraat lukt dat. Maar heeft u ook gedacht, dat auto's de Westerdijk oprijden, vervolgens de Jongeneelstraat naar rechts ingaan en op de zeedijk terechtkomen, naar rechts richting de Kaatstraat en vervolgens weer de Adelaarstraat op kunnen? <p>Uw document voorziet hier niet in. Of lees ik er overheen? Zie plaatje.</p> <p>3. Ik hoor graag uw reactie.</p> <p>Tevens heb ik nog 4 situaties beschreven. Vanuit het oogpunt van de Westerdijk en Oudenoord.</p> <p>Situatie 1. De garage van het eerste complex (Korenschoofstraat) mondt uit aan het begin van de Westerdijk. Hieruit komen fietsers die richting de stad willen fietsen. Dit zou een tweerichtingsfietspad moeten worden.</p> <p>Situatie 2. De garage van het eerste complex (Korenschoofstraat) mondt uit aan het begin van de Westerdijk. Houdt u ook rekening met het feit dat deze auto's richting de stad de singel op willen om naar de snelweg te willen gaan.</p> <p>Situatie 3. Eigenlijk hetzelfde verzoek. Fietsers vanuit de Westerdijk (Fit for free) die richting de stad willen en dan tegen de richting in moeten fietsen. Graag tweerichtingsfietspad van maken.</p> <p>Situatie 4. Dat zijn auto's die van de kant van de Nijenoord de Oudenoord (ri het centrum) op gaan en die de garage in willen gaan van het complex van de Korenschoofstraat). Graag ook hiermee rekening houden.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het streven is om de Oudenoord in de toekomst aan te passen zodat de snelheid omlaag zal gaan, bijvoorbeeld door te versmallen naar één rijbaan. 2. Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen. De door u beschreven 4 situaties vallen buiten de scope van dit project, maar we zullen in de uitwerking van het ontwerp van de kruising de door u aangegeven aanpassingen, waar mogelijk verwerken.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>10 Ik woon op de Stroomstraat en moet voor werk vaak verschillende kanten op het land in. Het wordt mij lastig gemaakt om dat makkelijk te kunnen doen. Ik kan moeilijk de wijk in en uit. Ik doe er bijna langer over om op de snelweg te komen, dan bij de klant zelf. Kunnen we het verkeer niet beperken, maar vooral de doorstroom verbeteren, dus niet knijpen? Als bewoner wil ik niet weggepest worden. De kosten van de parkeervergunningen gaan ophoog, er zijn minder parkeerplekken en je kan maar op één manier wijk in en wijk uit.</p>	<p>De routes wijzigen, de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer (bewoners) wordt nog steeds voldoende gewaarborgd. We willen doorgaand verkeer binnen het gebied beperken en dat leidt in sommige gevallen voor een iets langere route voor bestemmingsverkeer.</p>
<p>11 De reactietijd om een antwoord te geven is gezien de huidige coronatijd erg kort dit had langer gemogen. Uit een schouw met verkeerskundige bleek dat er allerhande problemen zijn met de afwikkeling van het verkeer vanuit de David van Mollemstraat Draaiweg Talmalaan. Echter in het ipve wordt dit alles buiten beschouwing gelaten alsof het probleem daarmee niet meer bestaat en vervolgens volstaan met het aangeven dat ze denken dat het zo'n vaart niet loopt zonder enige onderbouwing. In het Schetsontwerp kruising Oudenoord-Kaatstraat staat voornamelijk dat de meeste zaken nog moet worden onderzocht waaruit men kan concluderen dat dit plan slecht doordacht is.</p> <p>In de Verkeersstudie Utrecht Noordwest RHDHV lees ik; Afname van het verkeer bevorderlijk is voor de leefomgeving en kwaliteit van OV langs de route via de Draaiweg en Talmalaan. Op deze routes heeft het OV namelijk geen busbanen en rijdt met het verkeer mee. Een afname van verkeer langs deze OV-routes is positief, Is het nog wel voldoende om maar één weg (route via Talmalaan/Draaiweg/Oudenoord) aan te wijzen als stedelijke verbindingsweg Leefbaarheid geluid Niet berekend lucht Niet berekend</p> <p>Toelichting op rapportage Verkeersstudie Utrecht Noordwest van RHDHV Het wordt drukker op de route David van Mollemstraat-Draaiweg en er is een risico op sluipverkeer door de wijk. Dit is een aandachtspunt in de uitwerking.</p> <p>Raadsbrief Uitkomsten Verkeersstudie Noordwest Eerste uitkomsten van het onderzoek De combinaties van maatregelen bieden voordelen voor de leefomgeving, gezondheid en levert minder geluidsoverlast voor bewoners. De doorgaande automobilist geweerd,</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen. Ook binnen de studie Noordwest is de maatregel om de Kaatstraat éénrichting te maken als voorkeursalternatief meegenomen.</p>

En zo zijn er nog veel meer studies, onderzoeken adviezen welke niet of nauwelijks worden meegenomen.
Men maakt zich grote zorgen over de leefomgeving, gezondheid en verblijfskwaliteit van de bewoners langs de Votulast route.
Maar laten deze buiten beschouwing voor de bewoners langs de David van Mollemstraat Draaiweg en Talmalaan.
In o.a. de Verkeersstudie Utrecht Noordwest RHDHV lees ik zelfs leefbaarheid geluid Niet berekend lucht Niet berekend.
Men gaat ook voorbij aan de vele afspraken welke de gemeente heeft gemaakt wat betreft leefbaarheid schone lucht gezondheidseffecten
Dit is een kwalijke zaak en hierover maak mij grote zorgen.

- 12 Met genoeg heb ik de informatiebrief gelezen over de herinrichting Oudenoord-Kaatstraat.
- Wonende in Zijdebalen (complex 1) kunnen wij de auto in de ondergrondse parkeergarage kwijt. Echter is daar maar plek voor 1 auto per appartement, waardoor wij (en meerdere bewoners van dit complex) hun tweede auto parkeren op het privé parkeerterrein aan de Kaatstraat.
- Nu luidt de vraag: is er rekening gehouden met dit bestemmingsverkeer? Kunnen wij de nieuwe buslaan gebruiken om 100m na de afslag naar rechts het parkeerterrein op te rijden aan de Kaatstraat?
Zo niet, dan zal er een flink stuk omgereden moeten worden voor ons als bewoners om op onze eigen parkeerplaats te komen. Het beste 'alternatief' zou dan de sluiproute worden via de Draaiweg-Merelstraat worden, maar ik neem aan dat dit ook niet jullie voorkeur heeft.

Buiten de hulpdiensten en het openbaar vervoer maken wij geen uitzonderingen om gebruik te maken van de strook vanaf de Oudenoord rechtsaf de Kaatstraat in.

- 13 Met schoolgaande kinderen zijn wij erg blij dat de route op de David van Mollem veiliger wordt gemaakt (verbreden en afscheiding). Om deze reden laten we onze dochter (5,5) nog niet zelf fietsen naar school. Er is echter nog een punt welke niet meegenomen wordt in de plannen, maar waar wij graag een veiligere oplossing zouden zien: het kruispunt Draaiweg, Troelstralaan en Merelstraat. Hier is het in de ochtend erg druk, niet altijd duidelijk wie er eerst mag, een vrij breed kruispunt en auto's rijden daar nog vrij hard vanaf de Merelstraat (ondanks start fietsvriendelijke straat). Evt. Veranderen van haaiantanden, een rotonde

Op de Draaiweg nemen we over de hele lengte een fietsstrook op. De kruising met de Merelstraat zit niet in de scope van dit project. Mocht uit monitoring blijken dat hier aanpassingen nodig zijn dan zal de gemeente deze op een later moment oppakken.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen

Antwoord

of een stopbord vanaf Merelstraat zou dit veiliger maken denk ik. Ook is er geen duidelijke fietsstrook begin draaiweg, zou fijn zijn als dit doorgetrokken zou kunnen worden. Alvast dank voor uw reactie.

14 De Willem van Noortstraat is te druk en auto's rijden te hard. Wij zijn dan ook erg blij als de Kaatstraat niet meer toegankelijk is vanuit de stad. Dit zou eigenlijk al klaar moeten zijn (begin 2020). Wij vinden het erg vervelend dat de plannen steeds doorschuiven en gaan ervan uit dat het nu wel echt gaat gebeuren.

Het project kent al een lange geschiedenis en ook de nu te nemen stappen kosten veel tijd. We willen op een zorgvuldige wijze tot een ontwerp komen waarbij de belangen van bewoners van dit deel van Utrecht gewogen moeten worden, omdat ze niet altijd hetzelfde zijn. Het kost tijd om tot draagvlak te komen. Voor de in het programma van eisen opgenomen maatregelen is voldoende budget beschikbaar voor de uitvoering.

15 Ik heb de volgende vragen:

1. Verdeel de last - Eerlijkheid,

Ik kan de getallen niet helemaal duidelijk krijgen maar het lijkt erop dat het aantal auto's per 24u door de Kaatstraat/Adelaarstraat nog altijd significant lager is dan die door de D.v.Mollemstraat/Draaiweg/Talmalaan. Klopt dat? Kunt u de cijfers delen?

Waarom dan de Kaatstraat afsluiten en nog meer verkeer door de Draaiweg-route?

Waarom wordt de kwaliteit van de leefomgeving van de mensen die aan de Draaiweg-route wonen opgeofferd voor die aan de Kaatstraat route?

De Draaiweg en zijn bebouwing/omgeving/inrichting is, zeker in ons geval, niet beter bestand tegen de overlast van veel verkeer dan de Kaatstraat/Adelaarstraat terwijl we al heel veel verkeer hebben.

Dat de Draaiweg een veeel bredere weg zou zijn met veel minder huizen dicht aan de straat en daardoor geschikter is een veel gehoord argument in de reacties van bewoners aan de Kaatstraat/Adelaarstraat maar dit volgens mij onterecht.

De aanwijzing van deze route als "hoofdstructuur" kan geen reden zijn om het als verkeers-afvoer-putje te gebruiken alsof het een industriegebied betreft - dit is net zo goed een woonwijk als de Vogelenbuurt e.o.

2. Draaiweg maatregelen

Vanwege bovenstaande zijn bij het uitvoeren van dit plan ingrijpende maatregelen nodig voor de Draaiweg route, om het leefbaar voor ons en onze kinderen te houden.

1. Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.

2. In het programma van eisen zijn maatregelen op de Draaiweg meegenomen. De uitvoering van de werkzaamheden op de Draaiweg zal aansluiten op die op de Kaatstraat. Voor de in het programma van eisen opgenomen maatregelen is voldoende budget beschikbaar.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen**Antwoord**

De voorgestelde maatregelen zijn een goed begin en ik ben erg blij dat er nu aandacht voor "ons" is, maar het moet veder - gescheiden fietspaden en smallere auto-gedeelte b.v.

Het mag dan de hoofdstructuur zijn maar dan hoeft het toch geen racebaan van 6m20 breed te zijn?

Vragen:

Wat is de relatie van de Draaiweg aanpassing en het Kaatstraat project?

Worden ze zeker weten samen uitgevoerd? Welke garanties kunnen de bewoners hiervan krijgen?

Wat is de kans dat het Kaatstraat project wel wordt uitgevoerd en vervolgens de Draaiweg aanpassingen niet omdat het geld op is b.v.

- | | | |
|----|--|---|
| 16 | <p>Al lang woon ik op de Gietershof achter de Adelaarstraat. Ik heb goed nagedacht over een oplossing.</p> <p>Om te voorkomen dat door afsluiten van de Oudenoord ri Kaatstraat de Zeedijk en Lauwerecht het verkeer vanaf de Draaiweg niet aankunnen lijkt het mij de allerbeste oplossing om n knip te zetten op de Adelaarstraat NA de Hopakker wellicht in de vorm van een bussluis. Hierdoor kunnen bewoners in t gebied Zijdebale, Lauwerecht, Bemuurde Weerd en omgeving Hopakker, zonder problemen via de Kaatstraat naar huis en belasten Zeedijk en Lauwerecht niet.</p> <p>Het verkeer Hopakker rechtsaf ri stad zal niet drukker worden want is niet aantrekkelijk, de stad ri Neude is niet voldoende toegankelijk, Voorstraat ook niet meer.</p> <p>Merelstraat linksaf vanaf Kaatstraat kan ook niet, eenrichtingsverkeer.</p> <p>Als er n bussluis komt na de Hopakker als knip, kan het busverkeer vanaf Kaatstraat doorgaan ri Willem van Noortplein.</p> <p>Op deze manier zijn alle problemen opgelost. Ook de druk op de David van Mollemstraat is niet te groot.</p> <p>Ik hoop dat ik t duidelijk heb kunnen uitleggen anders kunt u mij altijd benaderen.</p> <p>Overigens de situatie ongewijzigd laten is ook prima wat mij betreft. Nooit last van gehad en nooit problemen of t als n gevaarlijke situatie ervaren. Gewoon goed opletten maar dat geldt altijd in t verkeer.</p> | <p>Een ingreep op de Kaatstraat heeft een groter effect dan dit alternatief en is daarom in een eerdere analyse, zoals opgenomen in de 'Verkenning verkeersroute Votulast' uit 2017, als voorkeursalternatief naar voren gekomen.</p> |
| 17 | <p>In het algemeen verbaast het mij hoelang het duurt. We hebben al heel lang die rails (tijdelijke betonnen rand) op de Oudenoord liggen richting</p> | <p>Het project kent al een lange geschiedenis en ook de nu te nemen stappen kosten veel tijd. We willen op een zorgvuldige wijze tot een ontwerp komen</p> |

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>het stoplichten (tussen Monicabrug en kruispunt). Funding was er, dat we nu horen wat de funding er misschien nog niet is. Er zou budget zijn om die rand aan te pakken, maar lees nu dat er voor de ontwikkeling misschien niet genoeg budget is.</p>	<p>waarbij de belangen van bewoners van dit deel van Utrecht gewogen moeten worden, omdat ze niet altijd hetzelfde zijn. Het kost tijd om tot draagvlak te komen. Voor de in het programma van eisen opgenomen maatregelen is voldoende budget beschikbaar voor de uitvoering.</p>
<p>18 Ik woon op de Bemuurde Weerd O.Z. Het verraste me in het plan dat deze straat niet genoemd en gezien wordt. En ik verbaas me om de actie op de Zeedijk, het omdraaien van het verkeer. Dan is de eerst volgende weg om naar de Adelaarstraat te gaan de Bemuurde Weerd, het smalle straatje van ons. IK zou willen dat er geen sluipverkeer toegevoegd wordt aan de straat, maar vooral dat de straat leefbaar wordt gemaakt.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>19 Ik vind het onzin om auto's niet meer door de Kaatstraat te laten rijden, de auto's moeten dan om rijden om daar te komen meer benzine en elders wordt het ergens anders drukken met auto verkeer onzin</p>	<p>Uw reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>20 Naar aanleiding van uw wijkbericht wil ik graag de volgende zaken onder de aandacht brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door de wijziging van rijrichtingen op de Zeedijk, wordt de draaihoek van de Zeedijk naar de Zijdebalenstaat niet meer mogelijk, de trottoirband is hier 90 graden en niet ingericht om in te rijden vanaf die kant. Indien de rijrichting van de Zeedijk aangepast wordt verzoeken wij u de straat en trottoir zo in te richten dat deze bocht gemaakt kan worden. Vraag is of hiervoor genoeg trottoir langs het witte huisje aanwezig is om een goede inrichting te maken. - De detectielus van onze parkeergarage aan de Zeedijk werkt beter vanuit de rijrichting David van Mollemstraat dan vanuit richting Kaatstraat. Bij aanpassing van de rijrichting zal ook de detectielus moeten worden aangepast. - Door de parkeergarage vanaf de Kaatstraat richting in te rijden zal bij het inrijden en uitrijden de rijbaan grotendeels geblokkeerd zijn. Auto's zullen dwars op de weg moeten staan om te wachten op het opengaan van het hek bij het inrijden. Bij het uitrijden moeten auto's ook weer een grote draai maken en niet de binnenbocht zoals nu het geval is. Hierdoor 	<p>Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen. Voor de uitritten van de parkeergarages, gesitueerd op de Kaatstraat, verandert de situatie dus niet.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>zullen de fietsers meer worden gehinderd. En verwachten we ook een afname van de verkeersveiligheid.</p> <p>- Uiteraard zijn wij ook bezorgd over mogelijk sluipverkeer in de wijk Zijdebalen door het afsluiten van de Kaatstraat maar zien het afsluiten van de Zeedijk als een nog groter probleem. Ons voorstel zou zijn om de inrichting van de wijk Zijdebalen zo te houden en vooral te meten hoe het gaat met sluipverkeer en pas na gebleken toename aanvullende maatregelen te nemen in nauw overleg met de bewoners van Zijdebalen.</p>	
<p>21 Ik woon aan de Weerdsingel W.Z. Hoe blijft dat bereikbaar, gewoon via de Kaatstraat? Met name voor de auto. En qua aantal parkeerplekken, blijft dat hetzelfde?</p>	<p>De routes wijzigen, de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer (bewoners) wordt nog steeds voldoende gewaarborgd. We willen doorgaand verkeer binnen het gebied beperken en dat leidt in sommige gevallen voor een iets langere route voor bestemmingsverkeer. Het aantal parkeerplekken op de Weerdsingel WZ wijzigt niet.</p>
<p>22 Als bewoners van de Bemuurde Weerd O.Z. zijn we uitgenodigd voor inloopsprekuren over de herinrichting van Oudenoord-Kaatstraat (de 'Votulastroute').</p> <p>Vooruitlopend op de inloopsprekuren eind januari, willen wij het volgende alvast onder uw aandacht brengen.</p> <p>Vorig jaar hebben wij als groep bewoners van de Bemuurde Weerd O.Z. gereageerd op de wijkopgave Noordoost. Zie e-mail hieronder. Ons verzoek, dat al enkele jaren loopt, behelst het opheffen van enkele parkeervakken in het smalste en onveiligste stuk van de Bemuurde Weerd O.Z., waar wij ons grote zorgen maken over veiligheid en leefbaarheid.</p> <p>In navolging van onderstaande e-mail zijn wij gebeld door de wijkmanager, die aangaf dat er mogelijk een herinrichting zou plaatsvinden in onze straat (o.a. vergroening d.m.v. een aflopend talud met gras aan de Vecht, t.h.v. ijssalon Il Mulino). Onze wens zou mogelijk meegenomen kunnen worden in die ontwikkeling. Sindsdien is het stil gebleven en hebben wij niets meer gehoord.</p> <p>Onze verbazing was dan ook groot toen we het concept programma van eisen voor de herinrichting van Oudenoord-Kaatstraat lazen. Hierin wordt</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Omdat deze buiten de scope van het project valt, nemen we over het door uw aangedragen voorstel nog contact met uw op. 2. Deze is niet meegenomen omdat dit buiten de grenzen van het project is gelegen. 3. Het is niet onze intentie om sluipverkeer te faciliteren. We zullen monitoren of er ongewenste routes ontstaan. 4. Omdat deze buiten de scope van het project valt, nemen we over het door uw aangedragen voorstel nog contact met uw op.

met geen woord gesproken over de situatie in onze straat. Sterker nog, het omdraaien van de rijrichting op de Zeedijk leidt tot de situatie dat de Lauwerecht/Bemuurde Weerd O.Z., vanaf de Draaiweg, de eerste mogelijkheid zal zijn voor sluiptverkeer om alsnog op de Adelaarstraat terecht te komen. Dat is onacceptabel voor ons.

Wij hebben voor nu de volgende vragen:

1. Wat is op dit moment de status van ons al langer lopende verzoek voor het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het smalste stuk van de Bemuurde Weerd O.Z.?
2. Kunt u aangeven in hoeverre de situatie in onze straat is meegewogen in het programma van eisen voor de herinrichting Oudenoord-Kaatstraat? Waarom wel/niet?
3. Bent u met ons van mening dat, los van de aard en de hoeveelheid sluiptverkeer, de Zeedijk zowel technisch gezien (nieuw asfalt) als qua inrichting (brede stoepen) meer geschikt is om eventueel sluiptverkeer te verwerken dan ons deel van de Bemuurde Weerd O.Z.? Zo nee, waarom niet?
4. Kunt u aangeven of, en zo ja hoe, u ons al langer lopende verzoek wilt meenemen in deze of eventuele volgende ruimtelijke ontwikkelingen in onze buurt?

Soms geldt $1 + 1 = 3$. We hopen daarom dat u deze herinrichting te baat neemt om echt werk te maken van ons verzoek om het smalste deel van de Bemuurde Weerd O.Z. veiliger, toegankelijker en leefbaarder te maken.

We kijken uit naar uw reactie!

- 23 Als bewoners van de Bemuurde Weerd O.Z. maken wij ons zorgen over al het verkeer dat naar de achterliggende buurt gaan zoals de Hopakker, Bemuurde Weerd W.Z. die uit westen komen en naar huis gaan via de Bemuurde Weerd, Lauwerecht, Merelstraat. Daardoor neemt de druk op die straten toe.
- Het laatste voorstel om de rijrichting op de Zeedijk om te draaien, dus dan je niet meer de Zeedijk op kan, houdt ook in dat Bemuurde Weerd, Lauwerecht en Merelstraat drukker worden. Neemt de verkeerdruk toe op straten zoals de Lauwerecht, Merelstraat, etc?

Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>24 Als ik het goed heb begrepen wordt de Adelaarstraat voor verkeer geblokkeerd. Dat zal dan naar de Draaiweg gaan, is dat de bedoeling? Wat is het idee daarachter? Hoe gaat de inrichting eruit zien en hoe wordt de veiligheid van fietsers gewaarborgd?</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>25 Voor ons lastig om vanuit de stad thuis te komen. We moeten dan omrijden via de Merelstraat of Lauwerecht. Kan de knip niet verderop gelegd worden ter hoogte van het kruispunt van de Kaatstraat en de Merelstraat. Ons idee is om de knip net voorbij de Hopakker komt. En je zou eventueel ook de rijrichting op de Merelstraat om kunnen draaien, zodat mensen op de Keizersgracht terecht kunnen.</p>	<p>Een ingreep op de Kaatstraat heeft een groter effect dan dit alternatief en is daarom in een eerdere analyse als voorkeursalternatief naar voren gekomen.</p>
<p>26 Hierbij wil ik graag mijn bezwaren uiten bij de Votulast plannen en dan specifiek de fietsersbrug en asfaltering van de Weerdsingel.</p>	<p>De plannen voor de Weerdsingel vormen geen onderdeel van dit project. We geven uw reactie door aan de verantwoordelijken binnen de gemeente.</p>
<p>27 Het afslagverbod naar de Kaatstraat heeft grote gevolgen voor de omgeving. Uit de Verkeersstudie Utrecht Noordwest RHDHV blijkt bij de Draaiweg (brug) het verkeer met meer dan 20% te stijgen (10.627 naar 12.990). Dat het alternatief knip op de Monicabrug enkele jaren geleden afgekeurd is door de politiek is een te simpele reactie. Uit de studie blijkt immers dat dit een kansrijke oplossing is. Dat het afslagverbod naar de Kaatstraat een no-regret maatregel genoemd wordt is niet uit de analyse van de studie op te maken, in bijlage 1.4 staat zelfs dit: Nagenoeg besloten als maatregel door te voeren in Votulast studie, Draaiweg in Votulast drukker Uit de studie blijkt dat de knip bij de Catharijnesingel ook al tot extra verkeer leidt op de Draaiweg. Kortom een besluit dat niet juist is afgewogen ten opzichte van een knip op de Monicabrug of mogelijk ook een afslagverbod naar de David van Mollemstraat.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen. Op uw verzoek kunnen we niet ingaan. Uw opmerkingen over de kruising zullen we waar mogelijk meenemen.</p>

Onze huizen zijn helaas zo gebouwd dat er twee slaapkamers richting de Talmalaan en 1 richting de rustigere Troelstralaan. Hier heeft de gemeente te kort geschoten, aangezien dit niet conform de wet geluidhinder is (zoveel mogelijk slaapkamers aan de geluidsarme zijde realiseren). Mocht het afslagverbod doorgang vinden dan zouden wij gecompenseerd kunnen worden door het mogelijk te maken dat wij een extra slaapkamer op de derde verdieping aan de achterkant kunnen realiseren. Bij de realisering van windturbines in Rijnenburg wordt ook als eis gesteld dat omwonenden een vergoeding geboden wordt. Een verkeerstoename van 20% is mogelijk van meer invloed dan een windturbine in de buurt, in dat kader verwacht ik dan ook een compensatie. Dit kan door afgifte van een gratis omgevingsvergunning (aan de bewoners van de Talmalaan nummer 3 t/m 51) om een extra slaapkamer op de derde verdieping aan de achterkant te realiseren. Met betrekking tot de inrichting van kruisingen wil ik het volgende meegeven, hier schiet het huidige ontwerp ernstig tekort:

- zorg dat fietsers geen verkeer van rechts voorrang moeten geven voor of na het passeren van een groen licht.
- zorg dat fietsers ook in één keer linksaf kunnen, net zoals auto's. In plaats van twee keer door een verkeerslicht te moeten.
- geen rare kronkels, zoals nu bij kruising Kaatstraat het geval is (einde Herenweg eerst rechts dan links, waarom niet aan het einde van de Herenweg opstellen?
- voldoende opstelruimte
- verkeerslicht van voldoende afstand zichtbaar

28 Naar aanleiding van het gesprek dat is gevoerd op 26-1-2021 met een aantal bewoners en vertegenwoordigers van de gemeente, wil ik mijn vragen nogmaals op papier zetten.

Vraag 1: Milieu

Heeft de gemeente rekening gehouden met de luchtkwaliteit en geluidskwaliteit bij de eerder gemaakte rapporten? En wordt de David van Mollebrug hier ook bij meegenomen in verband met geluidsoverlast trillingen?

Uit eerdere rapporten blijkt dat de luchtkwaliteit én de geluidsoverlast nu al te hoog zijn.

1. Luchtkwaliteit zal in een volgende fase onderzocht worden.
2. Er zal afstemming plaatsvinden met de open/dicht tijden voor de pleziervaart.
3. Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp.
4. zie 3.
5. zie 3.
6. In het ontwerp is het groen opgenomen.
7. Dit valt buiten de scope van dit project.
8. Er is voldoende budget om de maatregelen die zijn opgenomen in het programma van eisen uit te voeren.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<ul style="list-style-type: none"> • https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/gezonde-leefomgeving/luchtkwaliteit/ • Actieplan geluid = • https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/gezonde-leefomgeving/geluid/actieplan-geluid/ • Verkeerstellingen gemeente Utrecht= • http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/ 	<ol style="list-style-type: none"> 9. We gaan de fasering nog uitwerken. De werkzaamheden zullen aansluitend worden uitgevoerd. 10. De frequentie van de bussen verandert niet. 11. De David van Mollemstraat is in het mobiliteitsplan als stedelijke verbindingroute opgenomen. 12. Uit de analyse van mogelijke maatregelen is de maatregel aan de Kaatstraat als beste naar voren gekomen.
<p>Vraag 2: David van Mollebrug Wordt er rekening gehouden met de toename van pleziervaart van de Vecht (periode 1 april-1 november) in verband met het openen en sluiten van de David van Mollebrug voor deze scheepsvoertuigen? Hierbij moet u dus weer denken aan een toename van geluid en vervuiling door fijnstof in dit gebied door optrekkend/ stilstaand verkeer.</p>	
<p>Vraag 3: Herinrichting David van Mollemstraat Is het mogelijk om een voorstel plattegrond/tekening te maken van de herinrichting van de David van Mollemstraat straat vanaf Oudenoord tot en met de Draaiweg? De huidige doorsnede is niet representatief voor het hele traject.</p>	
<p>Vraag 4: Vervolg vraag herinrichting David van Mollemstraat Hoe denkt de gemeente een veilige verkeerssituatie te creëren met de combinatie van een verbreed fietspad, veilige oversteekplekken en genoeg ruimte voor zwaar verkeer (zoals bussen/vrachtwagens) in één weg? Bij de huidige weg indeling wijken bussen bij tegemoetkomend zwaar verkeer al uit en rijden gedeeltelijk over het fietspad.</p> <p>Vraag 5: Snelheid beperkende maatregelen Op welke manier worden er snelheid beperkende maatregelen getroffen in de David van Mollemstraat?</p>	
<p>Vraag 6: Groen Op welke manier wordt de belofte ambitie om de omgeving groener te maken gerealiseerd?</p>	
<p>Vraag 7: Adverteren Parkeergarage binnenstad Is de intentie om het verkeer buiten de binnenstad te houden nog van toepassing? Aangezien op de Kardinaal de Jongweg wordt gepromoot</p>	

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>voor parkeermogelijkheden in de binnenstad (La Vie en Paardenveld). Dit verkeer wordt via de David van Mollemstraat gestuurd.</p>	
<p>Vraag 8: Begroting Financiën en plan van aanpak A: Hoeveel geld is er beschikbaar voor het project en op welke manier gaat dit ingezet worden B: Hoe ziet het plan van aanpak er dan uit? (Uit meerdere hoeken horen wij dat er te weinig geld is voor het project om het volledige project te realiseren.)</p>	
<p>Vraag 9: Is de gemeente van plan om de David van Mollemstraat eerst aan te pakken (asfalt, geluid, snelheidsbeperkingen, brug, groen) voordat al het verkeer hier naartoe geleid gaat worden?</p>	
<p>Vraag 10: Bus frequentie Gaaf de bus frequentie hetzelfde blijven in verband met de toevoer van het verkeer?</p>	
<p>Vraag 11: Andere routes Is er een mogelijkheid om verkeer via andere routes dan via de David van Mollemstraat te sturen, om zo het verkeer in de binnenstad te minderen? Denk hier bijvoorbeeld aan de verbinding met de Vleutenseweg en Kardinaal de Jongweg.</p>	
<p>Vraag 12: éénrichtingsverkeer Is er ooit gedacht aan éénrichtingsverkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg waarbij de bussen en diensten wel twee richtingen hebben?</p>	
<p>29 Uiteraard zijn we blij dat de drukte af zal gaan nemen met uw plannen. Ook zijn we blij dat sluiproutes worden afgeremd. Maar... wij hebben een restaurant en onze punt van aandacht:</p> <p>al onze aanvoer van groente en fruit en vlees en vis komt NU vanuit het stationsgebied met een vrachtauto. Hoe komen deze auto's nu dagelijks bij ons zonder veel om te hoeven rijden???</p>	<p>We zijn ons er van bewust dat de aanvoer van goederen naar uw restaurant via een andere route zal moeten. Dit ongemak weegt naar ons idee niet op tegen de verbetering van de situatie op de route Votulast waar u, zoals u zelf al zegt, ook profijt van heeft.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>via Draaiweg en Lauwerecht is echt te smal?? en dan wordt het Merelstraat is dat jullie bedoeling??</p>	
<p>30 Om in de nieuwe situatie sluipverkeer tussen David van Mollemstraat richting Adelaarstraat te voorkomen wordt de rijrichting voor het éénrichtingsverkeer voor auto's op (een deel van) de Zeedijk omgekeerd. Sluipverkeer richting via Draaiweg/Merelstraat wordt gemonitord en worden eventueel aanvullende maatregelen genomen. Wat hierin ontbreekt is de sluiproute vanaf Draaiweg via Lauwerecht/Bemuurde Weerd OZ naar Adelaarstraat. Deze route wordt nu ook al als sluiproute gebruikt terwijl het profiel van de (smalle) straat hier volledig ongeschikt voor is. Nu al komen auto-verkeer en fietsverkeer regelmatig in conflict, en ontstaan onveilige situaties voor voetgangers (inclusief de kleine kinderen die in deze straat wonen). Ik voorzie dat deze route in de nieuwe situatie in toenemende mate als sluiproute gebruikt gaat worden terwijl deze daar nog veel minder voor geschikt is dan Zeedijk en Merelstraat. Ik wil in de plannen graag aandacht hiervoor omdat ik hier anders nog meer onveilige situaties zie ontstaan. Meer dan in de straten waar nu wel aandacht aan wordt besteed.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>31 Complimenten dat de David van Mollemstraat meegenomen wordt in de stukken bij het kijken naar het kruispunt. Is er kans om de David van Mollemstraat ook aan te pakken en te verbeteren? Voor mij is niet helder wat het snelheidslimiet is. En het is nu al krap voor fietsers. Dat komt door de manier hoe weg is ingedeeld, door middenstuk wel wat ruimte. Als ik het plaatje bekijk zie ik dat er geen vrijliggende fietsstroken zijn, waar de bussen nog wel overheen kunnen rijden. Hoe gaan jullie de fasering doen van Votulast naar de David van Mollemstraat? Waar ga je beginnen?</p>	<p>Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Uitgangspunt zijn bredere fietsstroken en een betere oversteekbaarheid. De uitvoering van de ingrepen zal aan elkaar verbonden zijn, we hebben nog geen fasering opgesteld.</p>
<p>32 Hoe gaat u handhaven dat de rechtsaf Oudenoord Kaatstraat als die is omgezet naar busstrook niet door automobilisten gebruikt blijft worden? Vrachtwagens die nu in Vogelenbuurt Tuinwijk moeten zijn en via de Oudenoord de Kaatstraat in komen moeten straks via de Kardinaal de</p>	<p>Het rechtsaf verbod Kaatstraat wordt door bebording aangegeven. Hulpdiensten kunnen noodzakelijkerwijs gebruik blijven maken van de Kaatstraat. Vrachtwagens moeten altijd de officiële route rijden, dit houdt in dat zij in de nieuwe situatie via de Kardinaal de Jongweg de wijk inrijden en deze ook</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>Jongweg de buurt in, gaan die rondjes rijden om er weer uit de komen bv AH op Willem van Noortplein?</p> <p>Gemeente wil n fietsbrug over de Weerd sluis om het rondje singel voor fietsers te sluiten, kunnen we route Votulast niet als alternatief traject voor dit stuk singel route nemen? Van de Oudenoord naar de Pieter Nieuwlandstraat ben je ook bij het Griftpark Blauwkapelseweg?</p>	<p>moeten uitrijden. Het kan zijn dat zij dan moeten omrijden of hun route vooraf zodanig kunnen afstemmen op de nieuwe verkeerscirculatie.</p>
<p>33 Zoals ik afgelopen donderdag in het inloopspreekuur heb doorgegeven maak ik me erg veel zorgen over het waterbed-effect waarbij verkeer naar steeds minder geschikte straten dan de Kaatstraat wordt verdreven. Dit verkeer betreft dan in ieder geval de bewoners van vlakbij de Kaatstraat die toch gewoon thuis zullen moeten komen en om zullen moeten gaan rijden. Door protesten vanuit Zijdebale wordt kennelijk de richting van de Zeedijk omgedraaid. Hierdoor wordt het verkeer nog onhandiger verplaatst naar het Lauwerecht en de Merelstraat. Lauwerecht is smal en nu al een heel onprettige en onveilige verkeerssituatie als fietsers en auto's elkaar passeren. Meer verkeer door de Merelstraat is ook onveilig door de chaotische drukte rondom de Jumbo. Ik wil daar helemaal niet rijden maar de gemeente dwingt me er dan onvrijwillig toe om voortaan om te gaan rijden via ongeschikte wegen. Houd als het zo moet die afslag maar open, dat is echt per saldo minder slecht dan dit. Kom er eens kijken dan begrijpen jullie wat ik bedoel.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>34 Denkt er eigenlijk iemand binnen deze gemeente na over het vestigingsklimaat voor bedrijven en het behouden van banen in deze stad?</p> <p>Gaat u lekker zo door met uw eindeloze strijd tegen de automobilist en de bereikbaarheid. Door dit soort gepest ben ik er helemaal klaar mee; ik vertrek met mijn bedrijf en al haar banen.</p>	<p>Uw reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>35 Mijn vraag gaat over de periode totdat de boel opnieuw wordt ingericht. Het is al een paar keer uitgesteld en ondertussen is de situatie dat er verschrikkelijk hard gereden wordt op de Willem van Noortstraat. Zijn er opties voor de periode tot de herinrichting, zoals bijv een zebapad,</p>	<p>Op dit moment worden er geen tussentijdse maatregelen uitgevoerd voor de route Votulast. We reserveren budget om te komen tot een uiteindelijke herinrichting van de route Votulast. Onze insteek is om ook de overige delen van de route Votulast zo snel als kan op te pakken. Het plaatsen van smiley's kunt u</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
matrixbord, etc? Veel verkeer komt vanuit de Koekoekstraat naar de Adelaarstraat en Willem van Noortstraat. Kan er ter hoogte van de Albert Heijn op het Willem van Noortplein een zebepad geplaatst worden? Of een bord met van die smiley's als gedragsbeïnvloeding?	bij het wijkbureau aanvragen op basis van een tekening met de door uw gewenste locatie.
36 De aangekondigde maatregelen Draaiweg/Zeedijk helpen niet om de extra verkeersdruk op bijvoorbeeld de Talmalaan, met alle gevolgen van dien, tegen te gaan. In dit gebied is de verkeersdruk al toegenomen door de bouw van meer woningen en zal in de toekomst alleen nog maar toenemen. Het verkeersplan lost een probleem op voor een deel van de Votulast door het probleem te verschuiven naar een ander deel van de wijk. Dit kan toch niet de bedoeling zijn? Het verkeersprobleem is in heel de wijk groot en dat wordt niet door knippende, knijpende maatregelen of door het verplaatsen van het probleem opgelost. Graag dan ook een andere oplossing waarbij de leefbaarheid van de hele wijk als eerste doel in het plan wordt opgenomen.	De Talmalaan is in het mobiliteitsplan (2016 en ook 2040) door de raad als stedelijke verbindingsweg aangewezen wat betekent dat we deze weg zien als route naar en vanuit de wijk.
37 *Hoe gaat de snelheid gehandhaafd/gereguleerd worden op de Oudenoord. *Hoe wordt sluipverkeer in Zijdebalen voorkomen? *Het fietspad lijkt langs de tuin van otterstraat 115 te lopen en langs de uitgang van de tuinen van de nummers 109, 111 en 113. Hier zou nog een trottoir aangelegd moeten worden. Adriaen van Ostadelaan als voorbeeld nemen voor de inrichting van de Oudenoord. Een kruising met shared space en meer groen.	Ambitie van de gemeente is om ook Oudenoord aan te pakken waarbij de rijbaan smaller zal worden en snelheid verminderd. Op de Zeedijk zullen we maatregelen nemen om doorgaand gemotoriseerd verkeer te ontmoedigen. Het trottoir aan de Otterstraat is buiten de scope van dit project.
38 Ik hoop dat deze aanpassing voor ons wat gaat verbeteren. Wat ik mis is wat er op termijn nog meer gaat gebeuren in de Willem van Noortstraat. Bijvoorbeeld betonblokken neerzetten zodat auto's bochten moeten maken. Hoe lang moet het nog duren? Kan het bijvoorbeeld ingericht worden als 30 km zone? Voor mij gevoel is dat niet heel moeilijk.	We reserveren budget om te komen tot een uiteindelijke herinrichting van de hele route Votulast. Onze insteek is om ook de overige delen van de route Votulast zo snel als kan op te pakken.
39 Met interesse heb ik kennisgenomen van het programma van eisen. Wat mij opvalt is dat een verbetering op de route Votulast gepaard gaat met	Het streven is om de Oudenoord in de toekomst aan te pakken waarbij de rijbaan smaller zal worden zoals in de visie Oudenoord-Nijenoord staat

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>een verslechtering op de route Oudenoord-Draaiweg omdat de verkeersdrukke en overlast hier zal toenemen. Dit heeft te maken met de fasering en in het gebreke blijven van de uitvoering van de visie Oudenoord-Nijenrode. Ik lees in het programma van eisen echter helemaal niks over compenserende maatregelen die de toename van de verkeersoverlast op de Oudenoord voorbij de kruising Kaatstraat beperken in de fase totdat de rest van de Oudenoord is aangepakt. Ik wil ervoor pleiten dat dergelijke maatregelen in het programma van eisen worden opgenomen en hoor graag wat deze maatregelen zijn.</p> <p>Daarnaast wil ik pleiten voor een snelle uitvoering van de visie Oudenoord-Nijenrode. Graag hoor ik van u wanneer de aanpak van de Oudenoord voorbij de kruising Kaatstraat gepland staat en waarom dit zo lang moet duren?</p>	<p>beschreven. De voorgestelde aanpassing van de kruising is hier een eerste stap in. Wanneer dit zal gebeuren is nog niet bekend.</p>
<p>40 Wat fijn dat we hier met zn alle aan gaan werken. Dit werd echt tijd! Ik wou alleen extra aandacht vragen aan de situatie Draaiweg-Johannes de Bekastraat. Dit is momenteel een sluiproute richting de Jumbo vanaf de Adelaarstraat. Ik kan me voorstellen dat we deze straat ook naar eenrichtingsverkeer willen omzetten, dit om te voorkomen dat auto's deze doorgang gaan gebruiken als alternatief.</p> <p>Daarnaast is de weg op sommige punten erg smal (vooral de Johannes de Bekastraat) en passen auto's vaak lastig langs elkaar. Fietzers zijn hier vaak de dupe van. Ook wordt de 30km pu zone erg slecht na geleefd, dit omdat na de herbestrating van 2019 de drempels zijn weg gehaald en/of verlaagd.</p> <p>Graag vraag ik dus uw aandacht voor de overige routes rondom dit besluit. Het besluit ziet er verder goed uit, maar graag wel aandacht voor de rest, anders verleggen we het probleem.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>41 Wij zijn blij met de ontwikkelingen. We hebben ook een rondje langs buurtbewoners gedaan, die zijn ook blij. Kan het niet versneld worden ingevoerd, zoals voorbeelden uit Europa. Het zou mooi zijn als dat kan. Toen we het rondje langs de buur deden hebben we begrepen dat het al lang speelt, 7 jaar geleden kwamen de eerste plannen. Votulast op de mat. Hebben jullie tips om dit op de politieke agenda te krijgen?</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>42 Als bewoners van de Bemuurde Weerd OZ maken we ons, binnen de context van de gepresenteerde plannen mbt herinrichting Kaatstraat/Oudenoord, ernstig zorgen over de te verwachten toename in verkeersdruk in de Lauwerecht/Bemuurde Weerd OZ tussen de Draaiweg (David v. Mollebrug) en de Adelaarstraat (Stenenbrug). Lauwerecht/Bem. Weerd OZ is een smalle woonstraat (met ouderen en kinderen), zeer smalle en schuin aflopende stoepen, en diverse bottlenecks. In deze bottlenecks is het bruggetje dat beide straten verbindt een structureel, maar beeldbepalend, element. Op diverse plekken rijdt het verkeer heel dicht langs de huizen. Zwaar verkeer geeft angstaanjagende trillingen in de huizen. Vruchtverkeer rijdt zich regelmatig vast en is schadelijk voor de integriteit van wegdek, bruggetje, kelders en huizen. Paaltjes om de stoep af te bakenen worden met wekelijkse regelmaat omver gereden. Het is daarnaast voor fietsers (in beide richtingen) en bezorgverkeer al een intensief gebruikte route. We verwachten bezwaarlijke extra negatieve effecten als gevolg van de te verwachten druk van verkeer vanaf het kruispunt Kaatstraat / Oudenoord met bestemming Vogelenbuurt en Binnenstad. Dit zal route Lauwerecht/Bem. Weerd OZ als eerste mogelijkheid tegenkomen, zeker gezien de voorgenomen omdraaiing van de rijrichting op de Zeedijk. We kunnen ons goed voorstellen dat dit argument evenzeer geldt voor de route Merelstraat, of Draaiweg/Johannes de Bekastraat. We lopen daar een serieus risico van beleidsconcurrentie: beperkingen in de ene straat heeft een direct verhogend effect op verkeer in de andere straten. Een alternatief zou zijn om de gehele as van Kaatstraat t/m Anthonius Mattheuslaan een 30km zone te maken, met stukken waar de max. snelheid verlaagd is naar 15km. Dit houdt de wijk bereikbaar, is ontmoedigend voor doorgaand verkeer en legt geen onevenredige druk op een van de oudste en smalste straatjes in dit deel van de wijk. We zien graag dat deze overwegingen worden meegenomen.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen. Dit project is de eerste fase om te komen tot een route Votalust die 30 km/uur is.</p>
<p>43 Voor het programma van eisen zijn een aantal dingen uitgewerkt die er erg goed uitzien en ik persoonlijk zeer te vrede over ben. Echter heb ik 2 voorstellen waar ik zelf vaker last van heb tijdens het gebruik van de kruising Oudenoord - Kaatstraat die misschien in het uiteindelijke ontwerp meegenomen kunnen worden.</p>	<p>Bij het komen tot het voorlopig ontwerp zal gekeken worden of uw verzoek voor aanvullende fietspaden gehonoreerd kan worden. Er zijn vooralsnog geen plannen om de door uw voorgestelde busbaan op te nemen.</p>

Het valt mij vaak op bij andere maar ook bij mijzelf dat er regelmatig fietsers uit de nieuwe wijk Zijdebalen of Pijlsweerd richting de Albert Heijn aan de Monicabrug willen komen van uit de Westdijk. Ook komen er veel mensen uit de Westdijk die graag richting het centrum willen. Nu is echter het fietspad aan deze zijde van de Oudenoord maar een richting waardoor veel mensen gaan spookrijden(fietsen). Ik vroeg mij dus af om de toegang van de AH en het centrum makkelijker te maken vanuit Zijdebalen en Pijlsweerd rond Noordsepark het fietspad tussen de Monicabrug en Westdijk (dus aan Kaatstraat zijde van Oudenoord) 2 richtingen gemaakt zou kunnen worden in het uiteindelijke ontwerp.

Verder staat in het plan dat de busbaan maar tot de kruising Oudenoord-Kaatstraat loopt. Terwijl bussen uit het noorden vaak tussen de kruising en Monicabrug vaststaan omdat veel autoverkeer wacht voor dat stoplicht. Met het oog op het promoten van bus gebruik boven autogebruik. Zou het handig en gewenst zijn dat de bussen tot de kruising Monicabrug en Weerdsingel West op een aparte busbaan kunnen rijden. Dan kan ook bij deze kruising wanneer er een bus is, de bus voorrang krijgen op het autoverkeer om door te rijden de stad in waarna het afwikkelen van het autoverkeer hervat kan worden. Hierdoor wordt het gebruik van het OV vanuit het noorden makkelijker dan de auto. Op dit moment levert deze situatie namelijk nog regelmatig vertraging op naar de binnenstad, centraal en de uithof. Dit is naar mijn mening een niet gewenste situatie. Zeker omdat een groot deel van het OV in het noorden afhankelijk is van het OV over de Oudenoord zoals ook is uitgelegd (Oudenoord is onderdeel van het HOV-netwerk) en zou dus naar mijn mening prioriteit moeten krijgen in dit gebied zowel naar het noorden als naar het zuiden.

44 Een prachtig plan! Snel uitvoeren. Hierna snel de Adelaarstraat oppakken. De Adelaarstraat heeft de uitstraling van een 100km weg door de stad. Sinds de jaren 70 is hier niks in geïnvesteerd. Een groene, veilige en sfeervolle straat is wat we wensen.

Dank voor uw reactie.

45 Mijn opmerkingen gaan voornamelijk over de kruising David van Mollemstraat met de nieuwe fietsstraat Hogenoord en Zeedijk. Aangezien over de Hogenoord een fietsstraat wordt aangelegd die het noorden van de stad verbindt met het centrum lijkt het mij erg belangrijk dat deze

Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Daarin zal zeker aandacht zijn voor de veiligheid van oversteekplaatsen (met de route) en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

straat zo makkelijk mogelijk gebruikt kan worden met de fiets. Ook aangezien volgens mobiliteitsplanning van de gemeente OV en fiets en voet voorgaan op auto's vind ik het design van deze kruising niet helemaal passen. Dit omdat de hoeveelheid auto's over de David van Mollemstraat gaan toenemen. Dit hoeft natuurlijk geen probleem te zijn en daarom is het fiets eiland natuurlijk in het ontwerp meegenomen. Echter het feit meenemende dat de snelheid 50km/u (dacht ik) is en veel auto's op dit gebied asociaal en hard rijden voornamelijk later op de dag lijkt mij de gebruiksvriendelijkheid van de kruising erg laag.

Ik wilde dan ook vragen en voorstellen:

- Waarom wordt de snelheid niet verlaagt naar 30 km/u en start de 50 km/u vanaf het stoplicht bij de Draaiweg. Hierdoor moet dit eerste stuk straat zo ingericht worden dat 30 wordt aangehouden wat strookt met het nieuwe beleid om alles binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk 30 te maken en zou de oversteek veiliger maken voor kinderen en zwakkere fietsers en ook fijner in gebruik die gebruik maken van de fietsstraat naar het centrum. De auto's kunnen namelijk langer van te voren aan zien komen.
- Ook vraag ik mij af waarom het niet mogelijk is de fietsers bij de oversteek voorrang te geven op de auto's. Hierbij wordt het gebruik van de fietsstraat nog gebruiksvriendelijker en word er voorkomen dat mensen die ook met het OV of fiets naar de stad kunnen dit niet zo graag meer met de auto willen doen. Dit draagt dus ook bij aan het reduceren van het auto gebruik binnen de binnenstad en een toename in het fiets gebruik vanuit het noorden naar de binnenstad.
- Bij het meenemen dat er vaak in de latere uren erg snel gereden wordt door auto's vaak harder dan 50 zou het helpen als er vlak voor het fiets oversteek punt snelheid heuvels of andere vertragende maatregelen worden genomen. Hierdoor moeten auto's afremmen voor ze het fietsverkeer kruisen. Dit zorgt voor een veiligere oversteek voor alle fiets en voetgangers en zou misschien ook het onnodig verkeer over de straat vanaf de Draaiweg reduceren. Zodat voornamelijk mensen die echt in deze woonwijken wonen nog met de auto zullen reizen.

Kortom, lijkt in het huidige design de auto voorrang te hebben op de fiets aangezien de oversteek voor de fiets alleen veiliger wordt gemaakt met het eiland (hartstikke goed en fijn) maar vervolgens wel voorrang moet geven aan het autovervoer terwijl de fiets bij een fietsstraat naar mijn

Reactie belangstellenden op het programma van eisen**Antwoord**

mening belangrijker zou moeten zijn. Dit strookt ook met het beleid dat auto's de laagste prioriteit in Utrecht zou moeten hebben.

- 46 Fijn dat er wordt gekeken naar slimmer inrichten van de stad. Hoewel ik weinig met de auto ga (ik heb zelf geen auto), zie ik wel een probleem als ik zelf met de auto een verplaatsing in de stad maak (wat ik soms doe als ik iets groots moet vervoeren): omdat ik niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatstraat op kan, zal ik moeten omrijden via de Merelstraat. Dit is een fietsstraat met al behoorlijk wat autoverkeer. Mijn zorg is dat de Merelstraat drukker wordt. Niet zozeer door sluipverkeer (dat zal via de kardinaal de Jong weg naar de snelweg rijden, maar door lokaal verkeer). Fietzers op de Merelstraat worden nu al door de auto's regelmatig de goot ingedrukt, en dit zal toenemen. De route via de Zeedijk leek mij een goede oplossing, maar ook die wordt door eenrichtingverkeer geblokkeerd. Hoe dit op te lossen? In het plan wordt voorgesteld om dit pas aan te pakken als er op de Merelstraat een probleem ontstaat. Dit is in mijn ogen te laat: dan is er al maanden overlast. Welke mogelijkheden zijn er om drukte op de Merelstraat te voorkomen?
- 47 Ik maak me zorgen over het toenemende verkeer en de geluidsoverlast en de fijnstofuitstoot die dit teweeg brengt, met name het toenemende verkeer op de Talmalaan, David van Mollemstraat en de Draaiweg. Het dichtzetten van de Kaatstraat voor verkeer betekent dat het verkeer over de Talmalaan gaat rijden om op de Kardinaal de Jongweg te komen. Ik ben daar tegen en vind dit geen goed plan. Dit levert namelijk een verschuiving van het probleem op. Daarnaast heb ik als werkende inwoner van deze wijk geen tijd om in detail en jarenlang te verdiepen in dit plan en alle alternatieven behalve dan dat ik eerder op het stadhuis mijn input heb geleverd. Dat vind ik jammer maar weet dat er meer inwoners in deze wijk zijn die daar wel tijd en energie in kunnen steken. Zij hebben, verwacht ik daardoor ook goede ideeën over hoe dit anders kan, zodat de bewoners van de Talmalaan en Draaiweg gehoord, gezien en ontzien worden in de verkeersstromen.
- Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.
- In de volgende fase van het project zullen we uw vraag beantwoorden. Naar verwachting zal dit rond de zomer zijn.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>48 Hierbij mijn twee vragen zoals ik die vanavond ook tijdens het inloopspreekuur heb gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wordt bij de herinrichting van het kruispunt Oudenoord - Kaatstraat ook de richting op het fietspad aan de oostzijde van de Oudenoord meegenomen? Ik woon in blok 1 van Zijdebalen en moet regelmatig vanuit de parkeergarage (ingang aan het begin van de Westerdijk - tegenover Servaas) met de fiets richting de Kaatstraat, en moet dan altijd tegen de richting in. Met mij vele anderen. Dit levert irritatie op bij fietsers die wel de goede kant op fietsen, daarnaast is het verkeerslicht niet te bedienen vanaf die kant. Als ik wel de juiste rijrichting zou volgen, zou ik via de Otterstraat moeten gaan en 2x de Oudenoord moeten oversteken om in de Kaatstraat te komen, dus dat is ook geen reële optie. Kan dit fietspad tweerichtingsverkeer worden? - Voor auto's die in diezelfde parkeergarage moeten zijn (of elders aan de Westerdijk) is er nu een provisorische mogelijkheid om linksaf te slaan van de Oudenoord (als je vanuit de Draaiweg of Nijenoord komt) naar de Westerdijk. Volgens mij is een voormalige rijstrook van de Oudenoord afgezet met betonblokken en is dat nu de voorsorteerstrook voor linksaf geworden. Ik steek hier soms met gevaar voor eigen leven de rijbaan van de Oudenoord die uit de richting van het centrum komt over (vanwege auto's / motoren die een zeer hoge snelheid bereiken op het korte stukje weg tussen de verkeerslichten ter hoogte van de Kaatstraat en Servaas). Kan dit ook meegenomen worden in de herinrichting? 	<p>We kunnen niet alle fietsstromen in alle richtingen faciliteren. Bij de verdere planvorming zullen we kijken of er ruimte is om de beschreven fietsstromen in te passen via de kruising Oudenoord-Kaatstraat. Het is overigens niet toegestaan om op de fiets vanaf de Oudenoord linksaf te slaan naar de Westerdijk.</p>
<p>49 Mijn vraag gaat over verkeer dat nu niet over de Kaatstraat en de Adelaarstraat de wijk in gaat, maar pakken dan de Merelstraat en het verlengde van de Draaiweg. Ik woon op het laatste stukje van de Draaiweg. Het is daar heel smal, je kan elkaar haast niet passeren. Ik lees in paragraaf 5.3 dat jullie gaan kijken naar de verkeerstoename/monitoren. Welke norm wordt gehanteerd bij de monitoring van het verkeer, wanneer gaan jullie er iets aan doen? Hoeveel kijken jullie vooruit? Kan het niet meteen meegenomen worden als verkeersluwe maatregel om verkeer via Talmalaan en Kardinaal de Jongweg weg te krijgen.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>50 Ondoordacht broddelwerk! De bewoners van de Talmalaan e.o. krijgen, volgens deze plannen, de volle laag aan fijnstof.</p>	<p>Uw reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

- 51 Uit het dashboard voor Gezond Stedelijk Leven voor iedereen kan al direct één conclusie worden getrokken. Het RIVM prognosticeerde in 2017 (op basis van cijfers 2015 en vooruitblikkend op technische ontwikkelingen) dat de overschrijdingen voor stikstof, fijn- en ultrafijn stof en roet tegen 2030 met 50% zouden zijn afgenomen. Ze zouden dan overigens alsnog voor het hele Utrechtse areaal boven de advieswaarden van de WHO liggen (Van Alphen et al, p 41), terwijl Utrecht zich heeft voorgenomen deze waarden aan te houden als streefwaarden.
- Deze geprognosticeerde daling is blijkens het Dashboard zes jaar later nog niet waarneembaar, integendeel. De gemeente heeft zich voorgenomen om onder de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit uit te komen. De gemeente dient zich aan zijn eigen voornemens te houden. Kan gemeente Utrecht de eigen voornemens, zoals vastgelegd door zijn deelname aan het Schone Lucht Akkoord op 13 januari 2020, zich houden aan de afspraken als het verkeer toe gaat nemen? De gemeente heeft een presentatie gehouden bij de NSG-themabijeenkomst 2019 over de gezondheidseffecten van geluidsbelasting. Op die bijeenkomst in 2019 werd duidelijk gesteld dat de huidige geluidsnormen die gehanteerd worden, niet toereikend zijn. De WHO-normen, waar Utrecht zich aan wil committeren, liggen onder de vigerende richtlijnen.
- 6% van de ziektelast in Nederland te wijten is aan slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast.
- Ref verslag: Slimme en gezonde stad: "Dit gaat gepaard met grote maatschappelijke kosten en gaat ten koste van geluk en welvaart van de burgers",
- Gemeente Utrecht dient zich te houden aan RIVM de operationalisering: "Een gezonde leefomgeving een leefomgeving".
- Doel is zoals verwoord in Maak je stad: samenwerken aan een gelijk speelveld voor lokale initiatieven en bewoners ten opzichte van gemeente en marktpartijen om te sturen op maatschappelijke waarden bij gebiedsontwikkeling.
- Maak een Leefbaarheidseffectrapportage voordat verdere besluiten en actie worden genomen.
- Werk met nieuwe trends! Voortschrijdend inzicht.
- In de volgende fase van het project zullen we uw vraag beantwoorden. Naar verwachting zal dit rond de zomer zijn.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>52 Ik heb vragen over HOV op de Oudenoord. Wat betekent het voor het profiel? En wat voor groen wordt het, klimaatadaptatie zoals op de Eykmanlaan?</p> <p>In een ander kaartje is in het Mobiliteitsplan is een tramlijn richting Overvecht over de Oudenoord te zien. Dat zie ik niet in het document van herinrichting terug. Misschien komt het op een later moment, maar wordt er al rekening mee gehouden?</p>	<p>Met een HOV lijn kunnen we op dit moment geen rekening houden in het ontwerp van de kruising Oudenoord-Kaatstraat omdat niet zeker is of deze er komt en in welke vorm.</p>
<p>53 In 2017 ben ik namens de Wijkraad NO intensief betrokken geweest bij het onderzoek WvNoortplein/ Kaatstraat. Dit project is gekozen als pilot inzake burgerparticipatie (instrumenten uitproberen). Dat bleek een enorm succes. Bij alle bijeenkomsten heb ik aangegeven dat dit onderzoek breder moet als de gemeente uiteindelijk conclusies gaat trekken. Vragen van bewoners uit andere buurten, die toevallig over het onderzoek hoorde en naar bijeenkomsten kwamen, werden stelselmatig genegeerd. Daarna bleef het heel lang stil.</p> <p>Tot mijn grote verbazing is en wordt er nu nog steeds nauwelijks tot niets gedaan. De gemeente is laat en traag.</p> <p>Waar blijft de effectmeting op David van Mollem/ Draaiweg/ Talmalaan? Ivm Covid19 is dat nu bijna niet te doen immers het verkeer is verre van "normaal"</p> <p>In onze omgeving is een:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toename van ruim 2300 woningen • Meer verkeer, waardoor de leefbaarheid bij ons achteruit. Het waterbed effect! • Oversteken is nu al gevaarlijk en wordt nog moeilijker • Toename: CO2, Fijnstof, Lawaai <p>Het verplaatsen van verkeer is niet acceptabel. Ik voel mij gebruikt als ex wijkraadlid! Gelukkig hebben wij een buurtcomité Stalau en wij zullen er alles aan doen om verandering in de plannen voor elkaar te krijgen. Dit is niet eerlijk en transparant.</p>	<p>Het college heeft besloten om de Kaatstraat naar een éénrichtingsstraat om te zetten om zo minder doorgaand verkeer op de route Votulast te krijgen. Zoals bij iedere keuze wijzigen hierdoor inderdaad verkeersstromen en is er een toename van verkeer in onder andere de David van Mollemstraat verwacht. De David van Mollemstraat heeft vanuit de wegencategorisering een andere status dan bijvoorbeeld de Kaatstraat. Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>54 Is er ooit een verwachting op geld/budget? Is dit iets waar jaarlijks een klein budget voor wordt gereserveerd? Ik heb het idee dat er over de plannen wel is nagedacht, maar is er wel genoeg geld? Ik heb nog een</p>	<p>Het project kent al een lange geschiedenis en ook de nu te nemen stappen kosten veel tijd. We willen op een zorgvuldige wijze tot een ontwerp komen waarbij de belangen van bewoners van dit deel van Utrecht gewogen moeten worden, omdat ze niet altijd hetzelfde zijn. Het kost tijd om tot draagvlak te</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>andere suggestie, het zou fijn zijn om eerder een update te geven als de planning verschuift.</p>	<p>komen. Voor de in het programma van eisen opgenomen maatregelen is voldoende budget beschikbaar voor de uitvoering.</p>
<p>55 Ik ben met mijn buurman van de Bemuurde Weerd OZ aanwezig op het inloopspreekuur van 26 januari en we hebben de volgende vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er mag nog wel verkeer vanaf de Adelaarstraat naar de Oudenoord rijden? Zo ja, dan is er een kans dat de Lauwerecht als sluiproute wordt gebruikt. Zeker ook als het verkeer omgeleid wordt via de David van Mollemstraat en naar de Bemuurde Weerd Oost of Westzijde wil...hoe kijken jullie daar tegen aan? 2. hoe verwachten jullie in dit verkeersplan dat de bewoners van BW wz en oz 1ste gedeelte en Gruttersdijk gaan rijden als ze uit het westen komen? <p>Welke betekenis heeft jullie antwoord voor de te verwachten nieuwe verkeerssituatie voor het traject Lauwerecht- Bemuurde Weerd Oostzijde (vanaf de David van Mollemstraat) naar de Adelaarstraat?</p> <p>N.B.: Ons straatplaveisel is in deplorabele staat, er is geen/nauwelijks plaats voor de voetgangers. Toename verkeersdruk leidt tot gevaarlijke toestanden en een onleefbare straat.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen. 2. Alle adressen binnen de wijk blijven ook nadat de kruising is aangepast bereikbaar.
<p>56 Heel mooi dat de Adelaarstraat in de toekomst autoluwer gemaakt gaat worden doordat je vanaf de Oudenoord niet meer af kan slaan naar de Kaatsstraat/Adelaarstraat.</p> <p>Waar ik wel bang voor ben is dat men de sluiproute Draaiweg/Johannes de Bekastraat gaat gebruiken om alsnog op de Adelaarstraat en de wijken daarachter te komen.</p> <p>We merken al enige jaren (waarschijnlijk door digitale navigatie als Google Maps etc) dat onze straat (Johannes de Bekastraat/Draaiweg) een doorrijroute/sluiproute is vanuit beide kanten. En hier wordt soms ook hard gereden!</p> <p>Ik opper al langer met het verzoek om hier of eenrichtingsverkeer van te maken (want twee auto's kunnen elkaar überhaupt nauwelijks passeren in onze straat) of om de weg ergens in de doorloop te blokkeren door middel van een paaltje.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>

Graag vraag ik jullie deze route te bekijken en mee te nemen in jullie plannen.

- | | | |
|----|--|---|
| 57 | <p>Wij maken ons als bewoners van de Bemuurde Weerd OZ ernstig zorgen over de gepresenteerde plannen mbt herinrichting Kaatstraat/Oudenoord, ernstig zorgen. De gepresenteerde plannen zullen naar verwachting leiden tot toename in verkeersdruk in de Lauwerecht/Bemuurde Weerd OZ tussen de Draaiweg en de Adelaarstraat.</p> <p>Lauwerecht/Bem. Weerd OZ is een smalle woonstraat met zeer smalle en schuin aflopende stoepen, en diverse bottlenecks. Het verkeer rijdt er dicht langs de huizen. Zwaar verkeer geeft angstaanjagende trillingen in de huizen, rijdt zich regelmatig vast en is schadelijk voor de integriteit van het wegdek, het bruggetje, de kelders en de huizen. Paaltjes op de stoep worden met wekelijkse regelmaat omver gereden. Het is daarnaast een intensief gebruikte route voor fietsers en bezorgverkeer.</p> <p>Bij het omdraaien van de rijrichting op de Zeedijk verwachten we extra verkeer vanaf het kruispunt Kaatstraat / Oudenoord met bestemming Vogelenbuurt en Binnenstad. De route Lauwerecht/Bem.Weerd OZ is immers de eerste mogelijkheid om van de Draaiweg naar de Adelaarstraat te rijden. We kunnen ons goed voorstellen dat dit argument evenzeer geldt voor de route Merelstraat, of Draaiweg/Johannes de Bekastraat. De beperkingen in de ene straat verhoogt de verkeersdruk in de andere straten.</p> <p>Een alternatief zou zijn om de gehele as van Kaatstraat t/m Anthonius Mattheuslaan een 30km zone te maken, met stukken waar de max. snelheid verlaagd is naar 15km en zwaar vrachtverkeer verbieden op de Lauwerecht/Bem. Weerd OZ. Dit houdt de wijk bereikbaar, is ontmoedigend voor doorgaand verkeer en legt geen onevenredige druk op een van de oudste en smalste straatjes in dit deel van de wijk. We zien graag dat deze overwegingen worden meegenomen.</p> | <p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p> |
| 58 | <p>Ik mis volledig de invloed van navigatiesoftware op de gereden routes door doorgaand verkeer. En de analyse of er bestaande oplossingen zijn</p> | <p>Dank voor uw input. Het is erg moeilijk om als gemeente invloed uit te oefenen op deze software.</p> |

om route berekeningen van TomTom Apple en Google en anderen te beïnvloeden. Of dat is via meldingen, klassificatie van wegtypes of anderszins. Als het niet bestaat dan moet dat, landelijk, worden opgezet maar een gemeente moet het voortouw nemen.

59 Mijn reactie op het voorstel is 6-ledig:

1. 24% verkeerstoename op een al onleefbare Draaiweg is onacceptabel. Wij vinden een toename van het verkeer met 24% (van 10.300 per etmaal naar 12.700, jullie eigen cijfers waarvan de herkomst en methodologie volstrekt onduidelijk is) een ongekennde toename van verkeer op de Draaiweg. Dit zal een zeer negatieve en intensieve impact hebben op de leefomgeving van de Draaiweg, en dit is exact waarom wij aan de bel hebben getrokken. Voor mij persoonlijk is dit onacceptabel. De negatieve impact op de leefomgeving is ongekennd, van een fijne wijk (met een extreem onveilige verkeerssituatie) worden we een soort derderangs buurt. Persoonlijk zorgt dit ervoor dat we gedwongen worden te verhuizen en we zullen een waardedaling van ons huis op de koop toe moeten nemen. Voor mij is dit gegeven alleen genoeg om tot aan de hoge raad te gaan procederen op deze plannen. Een toename van 24% in de drukste straat van de wijk. Ik weet niet waar jullie denken dat dit goed beleid is, maar dit is wat we bedoelen met "het probleem verplaatsen".

2. Wel de Kaatstraat afsluiten maar nu al weten nooit budget te hebben voor 30km/h zone op Adelaarstraat is wanbeleid
Zoals ik bij 5.1.2E al 2x eerder kenbaar gemaakt heb, is het ongehoord dat we wel de Kaatsstraat gaan aanpassen, het verkeer gaan terugbrengen, maar er geen budget is om stap 2, het terugbrengen naar 30km/h van de straat te realiseren. Dat is in mijn ogen wanbeleid. Want je stelt iets voor, wil naar 30km/h, maar weet nu al dat dit nooit gaat gebeuren door budget beperking. Dit ondermijnt het hele plan. Wie A zegt, maar al weet dat ze B niet kunnen zeggen, moet niet eens de moeite nemen A te zeggen. Maar goed. Wellicht mis ik iets? Ik zie in ieder geval graag zwart op wit wanneer en hoe jullie denken over budget te gaan beschikken voor het terugbrengen van de snelheid naar 30km/h op de Adelaarstraat. Ik zie in dit plan al een datum voor bomen in 2027 staan....je gaat mij niet vertellen dat de 30km/h zone pas daarna aan de beurt is! Want in dat

1. Het college heeft besloten om de Kaatstraat naar een éénrichtingsstraat om te zetten om zo minder doorgaand verkeer op de route Votulast te krijgen. Zoals bij iedere keuze wijzigen hierdoor inderdaad verkeersstromen en is er een toename van verkeer in onder andere de Draaiweg verwacht. De Draaiweg heeft vanuit de wegcategorisering een andere status dan bijvoorbeeld de Kaatstraat. Met het uitgevoerde onderzoek op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien zorgwekkend zijn. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.
2. Het aanpassen van de kruising is de eerste stap binnen het naar 30 km/uur omvormen van de route Votulast waar ook de Adelaarstraat deel van uit maakt. Voor de overige delen van de Votulast route wordt, omdat de intentie om deze aan te pakken door het college is geuit, bekeken wanneer er budget vrij gemaakt kan worden.
3. –
4. Het opschuiven van de oversteek is doordat deze dan dicht bij de bocht komt te liggen geen gemakkelijke optie. Bij de uitwerking van de oversteek zullen we nagaan wat mogelijk is.
5. We zullen in de volgende fase nagaan of beperkte aanpassingen van de kruising Draaiweg/Talmalaan mogelijk zijn.
6. Bij de uitwerking zullen we rekening houden met de bestaande parkeerplaatsen en er voor zorgen dat deze nog gebruikt kunnen worden.

geval ben ik van mening: laten we eerst de verkeersveiligheid regelen voordat we over luxe problemen als bomen planten gaan praten. Maar goed, voor mij is dit plan dus in dat opzicht nog incompleet. Ik hoor graag van jullie.

3. Gelukkig behoort aanpassingen Draaiweg nu wel tot het Kaatsstraat project

Dat gezegd hebbende: ik ben blij dat de situatie op de Draaiweg nu meegenomen wordt in het plan van aanpak! Dit was eerst niet zo, en nu wel, dus dank daarvoor, het voelt alsof we gehoord zijn. De voorgestelde herinrichting van de Draaiweg begrijp ik echter uit de tekening niet volledig. Er is mijns inziens geen probleem met het in- en uitrijden van de Verenigingstraat (ik kijk er de hele dag vanuit mijn werkkamer op uit) waarom daar een middenberm moet komen is mij onduidelijk. Dat neemt niet weg dat we een middenberm wel toejuichen om de snelheid uit het verkeer te halen.

4. Oversteekplaats op de verkeerde plek

Dat er daarbij een oversteekplaats komt bij de middenberm ter hoogte van de Verenigingstraat zijn wij het mee oneens, deze eindigt recht tegenover ons huis en zorgt voor een exponentiële toename van voetverkeer voor onze deur en op een stoep die sinds de opening van Zijdebalen het voetverkeer al niet aankan. Daarnaast fietst men met grote regelmaat over deze smalle stoep. Dit moet eerst opgelost worden voor we er meer voetgangers op loslaten. Maar belangrijker, waarom maak je de oversteekplaats niet ter hoogte van de ingegraven prullenbak en recht tegenover het oude schoolgebouw waar de stoep om zijn breedste is? Als je dat doet, en je neemt mijn vorige punt mee, dan los je in 1 keer twee problemen op? Dit is ons inziens een veel logischere en betere plek voor de oversteekplaats, en daarnaast: dit is waar men nu al de hele tijd oversteekt!

5. Herinrichting kruispunt Draaiweg/Talmalaan nog steeds niet inbegrepen terwijl dit de hoogste prioriteit heeft

Wij begrijpen niet waarom de middenberm niet ook gemaakt wordt aan het einde van de bocht tussen de Talmalaan en de Draaiweg. Ons inziens is het essentieel om de snelheid van het verkeer uit die bocht te halen, en tevens het illegaal oversteken van fietsen daar in te dammen. Wij pleiten ervoor het hele verkeersplein te verhogen en van rood asfalt

te voorzien. In de nacht worden hier met grote regelmaat snelheden van 100+ km/h behaald, dit moet echt aangepakt worden. Daarnaast moet ook het fietsen over het plein, met 1 kleine wijziging, opgelost worden. Ik wil graag om tafel voor een integraal andere inrichting van dit plein. Er gebeurt daar teveel, het is werkelijk wachten op het eerste dodelijke ongeluk. Ik kijk er iedere dag op uit, en zie het minimaal 3x per dag 'bijna' misgaan. Dit kan niet wachten tot later. En wat zeker niet kan, is het verkeer met 24% laten toenemen en dit ongemoeid laten!! Dus blij dat de Draaiweg mee wordt genomen in het plan, nu nog het herinrichten van het verkeersplein bij de Draaiweg/Talmalaan!

6. Te weinig rekening gehouden met parkeren van bewoners
Het parkeren op de Draaiweg is veel te weinig voor de huidige bewoners door alle gesplitste woningen en mini-appartementgebouwen die een vergunning van de gemeente hebben gekregen in het verleden. Ik kan het niet goed ontleden uit de tekening maar het lijkt erop alsof de parkeerplaatsen worden terug gebracht op de Draaiweg, dit is onacceptabel. Daarnaast wordt het parkeren sowieso heel moeilijk omdat auto's er niet meer omheen kunnen tijdens het inparkeren door de middenbermen. Het parkeren moet hier altijd achteruit gebeuren want de plekken zijn te klein om vooruit in te parkeren, dit gaat het verkeer blokkeren (ook stadsbussen) en voor veel opstootjes en ongeduld zorgen. Dit is voor ons te overzien, maar wel iets wat aangetekend moet worden.

Kortom: enerzijds ben ik blij dat herinrichting van de Draaiweg nu meegenomen wordt in het afsluiten van de Kaatsstraat. Dat is winst. Maar we zijn er nog niet. Dit kan nog beter, laten we daar ook een buurt initiatief van maken en wellicht een sessie voor plannen. Maar ik blijf bij mijn initiële bezwaar: 24% meer verkeer voor mijn deur in een straat die al een lage leefbaarheid heeft, dat kan niet!

60 Op de inrichtingsplankaarten staan groene vakjes op en rond het kruispunt. Hierbij verzoek waar mogelijk de opwarming van de stad bij de klimaatverandering tegen te gaan, de biodiversiteit te versterken, en het aanzien van het kruispunt zo aangenaam mogelijk te maken voor omwonenden, door te onderzoeken wat de hoogst mogelijke groen/natuurwaarden zijn die in het plangebied kunnen worden

De gemeente werkt vanuit het inrichtingsprincipe 'groen tenzij...'. We zullen de wens om meer groen toe te voegen meenemen in het voorlopig ontwerp.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>gerealiseerd. En deze effectief te realiseren. Bijv. door waar mogelijk groene (ofwel deels open) bestrating, zodat de grond regenwater kan opnemen en er wat kan groeien, i.p.v. de huidige asfaltvlaktes.</p>	
<p>61 Op de Lauwerecht is er een oversteekplaats waar een paal op staat. Die paal wordt er minimaal 2x per maand uit gereden. Het zicht is ook heel slecht als je wil oversteken vanuit de stad. Ik ben ook benieuwd naar de cijfers. Het was 8.000 auto's, maar de capaciteit is 12.000 auto's. Maar is dat voor of na Zijdebalen geturfd?</p>	<p>Het verkeersmodel houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen binnen de wijk zoals een toename van het aantal woningen.</p>
<p>62 Graag zou ik op de Draaiweg minder verkeer zien, niet meer, max 30 km, eenrichtingsverkeer, bredere trottoirs (ze zijn nu op sommige plekken echt erg smal, 1.5 meter afstand is zeker niet mogelijk). Meer parkeerplekken Minder straatverlichting Ik zou graag zien waar de oversteekplaatsen precies komen en hoe die eruit komen te zien.</p>	<p>De oversteekplaatsen zijn ter hoogte van de Zeedijk en de Verenigingstraat opgenomen. Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>63 Wij hebben net het inloopspreekhalftje gehad, waarbij we een aantal problemen hebben aangegeven. Deze wil ik graag nogmaals benadrukken, ook omdat niet op alle vragen antwoord is gegeven i.v.m. tijd. Voorop gesteld, we zijn niet tegen het plan, wel maken we ons grote zorgen om de volgende punten die nu al spelen en ons inziens alleen maar erger gaan worden: 1. Snelheid verkeer David van Mollemstraat. Nu wordt daar al vaak 70-80 gereden. Wat gaat hier aan gedaan worden? Alleen een snelheidswaarschuwing (welke er nu staat) lijkt nu al niet te helpen. Kan hier geen 30 weg van gemaakt worden en/of drempels worden aangelegd dat harder dan 50 onmogelijk maakt? 2. Trillingen en geluidsoverlast van de brug, deze wordt veroorzaakt met name bij hoge snelheden en zwaar(vracht)verkeer. Welke acties worden hier voor ondernomen? Dit gaat met meer verkeer alleen maar erger worden.</p>	<p>Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Daarbij is aandacht voor de veiligheid voor de fietsers/voetgangers en de oversteekbaarheid.</p>

3. Veiligheid: voor het oversteken (best gek om verkeer om te gaan leiden naar daar waar je ook juist een fietsroute de stad uit gaat leiden?).
 4. Veiligheid: voor voetgangers en fietsers langs de straat. Een aparte fietsstrook (autovrij) en bredere stoep is wenselijk. Nu zien we al dat de auto's gebruik maken van de fietsruimte, deze stroken specifieker maken, maar wel onderdeel van de straat werkt ook niet bij andere straten, waarom wordt er nu gedacht dat dit dan wel voldoende is?

- 64 Al in december 2019 (en ook al eerder) hebben we als bewoners uitvoerig gereageerd op dit plan.
- Wij, bewoners van het traject David van Mollemstraat/ Draaiweg/ Talmalaan, voorzien dat al het verkeer dat straks niet meer door de Kaatstraat kan dan deze route zal nemen. Daardoor wordt het bij ons voor de deur nog veel drukker, en het is hier al zo druk!
 We hebben hier al veel hinder van het (hardrijdende!) verkeer: luchtvervuiling door uitlaatgassen en geluidsoverlast en talloze keren per dag levensgevaarlijke situaties met overstekende fietsers en voetgangers.
1. Het gemeentebestuur is: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder luchtvervuiling en minder geluidsoverlast. Nergens in dit plan wordt de aansluiting gemaakt met dit gemeentebestuur.
 Het lijkt me logisch dat bij ieder deelplan dat de gemeente ontwikkelt deze criteria de maatstaf zijn.
2. Het is ronduit bizar dat al zo lang zo fanatiek de afsluiting van één stukje straat voorbereid wordt zonder dat gekeken wordt naar de impact daarvan op de buurt erom heen. Dat is blijkbaar een keer zo bedacht en dat kan niet meer terug getrokken worden?
 Net zoals ooit iemand een streep trok over het traject David van Mollemstraat/ Draaiweg/ Talmalaan en dat als doorgaande verbindingsweg bestempelde. Waarna wij daar ook nooit meer vanaf komen?
 Dwz: Op dit stuk mag hard gereden worden: auto's sjezen a 50 km/ph , maar vaak veel harder van stoplicht naar stoplicht. Hen levert dat geen enkele tijds winst op, maar het levert ons als bewoners wel veel overlast. Die overlast willen wij hier niet.

1. Het college heeft besloten om de Kaatstraat naar een éénrichtingsstraat om te zetten om zo minder doorgaand verkeer op de route Votulast te krijgen. Zoals bij iedere keuze wijzigen hierdoor inderdaad verkeersstromen en is er een toename van verkeer in onder andere de David van Mollemstraat. De David van Mollemstraat heeft vanuit de wegcategorisering een andere status dan bijvoorbeeld de Kaatstraat. In de verdere uitwerking van de plannen wordt er rekening gehouden met de veiligheid in de straten in het gebied.
2. Met het uitgevoerde onderzoek op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien zorgwekkend zijn. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.
3. Ons standpunt over de brug is niet veranderd.

We weten dat bv ook bewoners van de Blauwkapelseweg precies met dezelfde ellende kampen.

Wij missen een totaalplan: Waar werkt de gemeente Utrecht naartoe en hoe gaan we dat doen?

3. Ik vraag nogmaals apart aandacht voor de David van Mollebrug: het verkeer dat daar hard overheen rijdt veroorzaakt een enorm denderend kabaal. In het bijgestelde stuk staat dat een inspecteur constateerde dat dit geluid conform is voor dit type brug. Dat klinkt als afpoeieren.

Want mij lijkt dan dat dit type brug niet geschikt is voor een drukbewoonde straat. Kan daar opnieuw naar gekeken worden? Niet of het lawaai past bij de brug, maar hoe het lawaai voor bewoners gereduceerd kan worden?

Daarbij teken ik apart iets aan over de snelheid die OV-bussen aanhouden. NB ik ben een fanatiek voorstander van het OV. Maar ook voor die bussen geldt m.i. dat de hoge snelheid waarmee zij door de stad racen geen enkel doel dient. Ze besparen qua tijd weinig minuten, maar geven enorme overlast qua gevaar en lawaai. Kan dat wat rustiger. Mijn oplossing lijkt: in de hele binnenstad 30km ph als maximum snelheid op elke route voor elk verkeer. Graag met het traject David van Mollemstraat/ Draaiweg/ Talmalaan als pilot.

- 65 Wat ons op viel was het omdraaien van de rijrichting op de Zeedijk. Onze parkeergarage komt uit op de Zeedijk. Het inrijden hiervan zal moeilijk worden. De detectielus zal omgedraaid moeten worden. Het zal lastiger worden, wachtende auto's zullen de fietsstraat Zeedijk blokkeren. De bocht van de Zeedijk naar de Zijdebalenstraat kan je als de rijrichting op de Zeedijk anders wordt niet maken, daar moet dan ook de ook rijrichting omgedraaid worden. Er moeten meer ingrepen Westerdijk gedaan worden, daar ontstaat een sluiproute. Het is nu al gevaarlijk, maar wordt nog gevaarlijker en irritanter voor fietser. Je blokkeert de rijbaan van de Zeedijk als je wacht tot hek van de garage open gaat. Rondom de avond- en ochtendspits zijn er veel auto's.
- We hebben ook gelezen dat er plannen zijn om breder 30 km in te voeren. Waarom zou je het niet vanaf Kaatstraat 30 km maken? Houd alles zoals het is en maak alleen snelheidsbeperkingen op de Adelaarstraat en Kaatstraat. Met goede beperkende maatregelen.

Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen.

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>66 Nav uw wijkbericht vandaag wil ik vooral doorgeven dat het kruispunt Merelstraat-Draaiweg nog steeds gevaarlijk is voor fietsers. Met name auto's die rijden over de draaiweg (vooral komende vanaf de Adelaarstraat) hebben de neiging te hard te rijden en door te rijden, niet te stoppen bij de haaiantanden. Dit kruispunt blijft gevaarlijk. Zou fijn zijn als de gemeente daar nog wat aan kan doen (versmallen draaiweg? drempels? rotonde? verkeerslichten?) Fijn dat de boel aangepakt wordt!</p>	<p>Dit kruispunt is eerder vanuit het programma Verkeersveiligheid geanalyseerd en heeft onze aandacht. Met kleine aanpassingen is het de bedoeling dat de route over het plein minder aantrekkelijk wordt voor fietsen en scooters om over het plein te rijden.</p>
<p>67 Dit plan verschuift het probleem naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Draaiweg / Merelstraat. Bewoners van de wijken Vogelenbuurt en Tuinwijk die hun wijk vanaf de Oudenoord inrijden zullen niet helemaal omrijden via de Kardinaal de Jongweg, maar nemen de kortste route. Zeker ook met de aanpassing van de rijrichting van de Zeedijk zal deze sluiproute meer gebruikt worden. Beide straten zijn al erg smal en heel erg druk met onveilige verkeerssituaties. Dit gaat alleen maar erger worden. - In mindere mate geldt hetzelfde voor de Samuel van Houtenstraat. Deze zal drukker worden en zal meer onveilige situaties opleveren met de kruising met de fietsstraat Troelstralaan. In de huidige situatie is dit kruispunt al onveilig. <p>Dit heb ik al eerder aangegeven. Bijzonder teleurstellend dat dit genegeerd wordt, terwijl het zo voor de hand liggend is. Graag een integraal plan voor de hele buurt.</p> <p>NB. graag goede drempels leggen in de Samuel van Houtenstraat, Troelstralaan en Merelstraat. Ook hier wordt veel te hard gereden, gefaciliteerd door de gemeente Utrecht door het aanleggen van vlak asfalt en de situatie zal er niet op vooruit gaan.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>68 Het fietspad dat de Kaatstraat kruist moet 2 richtingen worden tot de Westerdijk. Als fietser is de route die je zou moeten volgen daar vrij bizar als uit de Westerdijk komt en bijvoorbeeld de Kaatstraat in wil, of naar de AH aan Oudenoord. In de praktijk gaat 15% van het fietsverkeer bij dat stoplicht/fietspad al in tegengestelde richting.</p>	<p>We kunnen niet alle fietsstromen faciliteren. Bij de verdere planvorming zullen we kijken of we de beschreven fietsstromen kunnen inpassen via de kruising Oudenoord-Kaatstraat</p>

- | | | |
|----|---|--|
| 69 | <p>1) Wat mij opviel is dat plan heel erg gericht is om het verkeer van zuid naar noord (de stad uit) een andere route te laten kiezen, terwijl ik veel meer overlast ervaar de andere kant op. Het staat vaak vast. Soms sta je wel een kwartier voor een stoplicht naar het zuiden.</p> <p>2) Wat is de verwachte extra hoeveelheid verkeer die langs komt rijden? En wat voor overlast kunnen we verwachten?</p> <p>Welk deel van het verkeer valt weg omdat ze hele andere route nemen en welk deel gaat door via David van Mollenstraat? Ik woon 20 meter vanaf Oudenoord, veel meer verkeer ga ik wel horen. Kunnen jullie de cijfers delen?</p> | <p>Het college heeft besloten om de Kaatstraat naar een éénrichtingsstraat om te zetten om zo minder doorgaand verkeer op de route Votulast te krijgen. Zoals bij iedere keuze wijzigen hierdoor inderdaad verkeersstromen en is er een toename van verkeer richting de David van Mollemstraat te verwachten. De Oudenoord en David van Mollemstraat hebben vanuit de wegencategorisering een andere status dan bijvoorbeeld de Kaatstraat. In de verdere uitwerking van de plannen wordt er rekening gehouden met de veiligheid bij de straten in het gebied.</p> |
| 70 | <p>Op basis van het plan heb ik twee grote zorgen en zie ik graag anders opgelost:</p> <p>1. De richting van de Zeedijk wordt omgedraaid. Autoverkeer dat komt van de westkant (Rivierenwijk tm Amsterdamsestraatweg) vd stad naar de Zuidwest kant van de Vogelenbuurt + Hopakker/Gruttersdijk/ Bemuurde Weerd Oost + verder het centrum in (Bemuurde Weerd e.o.). Hierdoor heeft dit verkeer naar deze wijken slechts keuze tussen 2 straten om thuis te komen: (A) Merelstraat of (B) Lauwerecht. Beide straten wil je absoluut GEEN verkeer vanwege (A) fietsstraat en (B) zeer smal voor een auto + 1 fietser. Deze straten belasten met meer autoverkeer is zeer gevaarlijk voor de aanwezige fietsers. Bovendien is het zeer onlogisch om te verwachten dat doorgaand verkeer zal kiezen voor een route David van Mollem - Zeedijk - Adelaarstraat - XXX - Kardinaal de Jong. Als je eenmaal bij David van Mollem bent, is het logischer om te vervolgen via Draaiweg/Talmalaan (helemaal als eerste optie 30kmh is). Als men dan al gaat afsnijden zal het eerder via David van Mollem - Draaiweg - Johannes de Bekastraat zijn. Verzoek om NIET de rijrichting van Zeedijk om te draaien vanwege gevolgen voor gevaar fietsverkeer.</p> <p>2. Jullie geven aan dat er minder verkeer over de Oudenoord gewenst is, maar de beoogde omrijdroute voor de Votulast-route zal er juist voor zorgen dat er over groter deel van de Oudenoord meer verkeer zal rijden. Ik zie in de plannen hier ook geen concrete oplossingen voor.</p> | <p>Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen. Vermindering van het verkeer op de Oudenoord en de vormgeving van de kruising Oudenoord-David van Mollemstraat valt buiten de scope van dit project.</p> |

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>Extra tip: maak van kruising Oudenoord-David van Mollem een rotonde om deze route toegankelijker te maken voor het verkeer in de voorgestelde omleiding.</p>	
<p>71 Geachte heer/mevrouw, in algemene zin onderschrijf ik de ambities van de gemeente en oplossingsrichtingen in het Programma van Eisen om het kruispunt Oudenoord-Kaatstraat groener en leefbaarder te maken. In overeenstemming met hoofdstuk 5.3 is het monitoren van een mogelijke verkeerstoename in de Merelstraat in het bijzonder relevant, aangezien dit een reeds een drukke rechte weg is (waar automobilisten hard rijden) met relatief veel voetgangers en fietsers. Extra verkeer dat de Vogelenbuurt via de Merelstraat wil bereiken is daarom in de huidige verkeerssituatie onwenselijk.</p>	<p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>72 De David van Mollemstraat en verder is 50 km per uur met een fietsstrookjes ernaast, is dat wel veilig? De Amsterdamsestraatweg is net zo druk, daar komen geen fietsstroken het blijven de losstaande fietspaden. Als het daar niet kan waarom wel bij de David van Mollemstraat?</p> <p>Op de Kaatstraat moeten we fietspaden voldoende verbreed worden. Als het al een beetje drukker is dan heel stil, dan moeten ze voldoende breed zijn om een stel te kunnen passeren. Daar heb je 3 meter voor nodig, dat is 2 keer zo breed als ze nu zijn.</p> <p>Het verkeer op de Oudenoord en Monicabrug is dusdanig weinig dat de kruising Kaatstraat-Oudenoord en de Monicaburg ook zonder verkeerslichten uitgevoerd kunnen worden. Wanneer de verkeerslichten niet meer nodig zijn dan wordt het een normale kruising en is er maar één rijstrook op de Oudenoord nodig en blijft er veel meer ruimte over voor fietsers.</p>	<p>Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase. Daarbij is aandacht voor de veiligheid voor de fietsers/voetgangers en de oversteekbaarheid. Uw opmerkingen over de fietsvoorziening nemen we daarbij mee. De kruising uitvoeren zonder verkeerslichten is een ambitie die we delen, maar dan moet het verkeer op de Oudenoord eerst voldoende zijn afgenomen.</p>
<p>73 Hoe voorkomt u dat de Westerdijk niet een sluiproute wordt van de DvM straat naar de Kaatstraat? De Zeedijk wordt om dit te voorkomen van richting omgedraaid, maar dan ontkomt men er niet aan dat ook te doen met de Westerdijk (omdat er anders niet rondom het blok Zijdebalestraat - Westerdijk - DvM kan worden gereden), waardoor een sluiproute ontstaat: DvM - Westerdijk - Oudenoord. De Westerdijk</p>	<p>Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen</p>

omdraaien tussen de Zijdebalenstraat en de Jongeneelstraat (naar het noorden) is ook geen oplossing omdat dat een sluiproute zou maken naar het noorden, vanaf Oudenoord - Westerdijk - Zijdebalenstraat - Zeedijk. In de kern is het probleem mijns inziens dat de DvM drukker maken er sowieso voor zal zorgen dat een sluiproute door de wijk Zijdebalen aantrekkelijk wordt. Op de Westerdijk tussen Zijdebalenstraat en DvM hebben we al last van geluid van verkeer, en die wordt alleen maar erger met de voorgenomen plannen met het kruispunt Kaatstraat, omdat de DvM dat verkeer moet ontlasten. Als er dan ook nog sluiproutes ontstaan zou dat veel overlast opleveren.

- | | | |
|----|---|---|
| 74 | <p>Kan dat niet anders, door een knip ofzo en niet een gehele afsluiting? Ik woon aan het Gietershof, ik moet 2 rondjes rijden om bij mijn huis te komen. Nu wordt er nog een rondje aan toegevoegd via de Oudenoord. We hebben aangedrongen bij de gemeente, maak een groter plan, geen waterbedeffect</p> | <p>Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p> |
| 75 | <p>Puntjes met betrekking tot mijn spreekuur Di avond:
 Zie een aantal slimme oplossingen zoals het omkeren van de rijrichting op de Zeedijk.
 a. Op de tekeningen zie ik nog geen details van de situatie bij de Stenen Brug/hoek Kaatstraat. Daar dit stukje van de Kaatstraat, naar ik begrijp, nog wel 2 richtingsverkeer blijft ivm tot parkeerplekken bewoners zuidkant Kaatstraat vraag ik mij af hoek de afslag Kaatstraat/Zeedijk vormgegeven gaat worden. Met name de dubbele belasting vanuit de Adelaarstraat van die afslag (nu al tricky ivm drukke fietsroute naar Oudenoord) lijkt er weinig ruimte voor een (auto) voorsorteervak en dus filevorming op de brug voor autoverkeer vanuit Adelaarstraat naar Zeedijk omdat je moet uitkijken voor voortrazende fietsers bij rechtsaf slaan. Graag toelichting.
 b. Begrijp ik dat niet de hele Zeedijk richting D. v. Mollemstr één richting wordt? Hoe wordt de indeling dan?</p> | <p>Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen.</p> |

c. Als bewoner van Zijdebalen aan de Westerdijk maak ik me zorgen over de sluiproute over die Westerdijk naar de D. v. Mollumstraat. Theoretisch is die afgesloten vanwege een stukje omgekeerd éénrichtingsverkeer tussen Zijdebalenstraat en Jongeneelstraat, maar als bewoner meld ik dan dat dit met name door snelheidsmonsters genegeerd wordt, wat het risico op ongevallen met overstekende voetgangers en kruisend verkeer bij de Otterstraat vergroot en de algemene veiligheid in de buurt (veel ouders met kleine kinderen) negatief beïnvloedt. Afsluiten van Westerdijk bij de Oudenoord zou dit voorkomen maar nadelig voor parkeerders in Blok 1. Wellicht zijn zij bereid omrijden via de Otterstraat voor lief te nemen voor betere verkeersveiligheid.

76 Doordat de Kaatstraat 1 richting wordt, wordt verkeer richting David van Mollemstraat geleid, maar is er ook een effect in ondiep, bijvoorbeeld bij Rode Brug
Het is op dit moment een draak om van het een punt om doorheen te komen met de fiets. Vanaf de Vecht richting station fiets je via het kruispunt wat nu aangepast wordt. Maar vanaf Ekko richting de Monicabrug, gebeurt daar iets mee waardoor dat een betere route wordt? Dit kruispunt is of kan goede schakel worden.

Omdat uw opmerking buiten de scope van dit project valt hebben we deze aan de wijkverkeersdeskundige voorgelegd. De wijkverkeerskundige zal hier nog op terug komen.

77 Als bewoners van de Weerdsingel westzijde, net om de hoek van de bemuurde Weerd westzijde, maken wij ons zorgen over de toegankelijkheid van onze wijk met de auto. Ons werk vereist bijvoorbeeld reizen op tijdstippen waarop het openbaar vervoer niet beschikbaar is en de auto derhalve essentieel. Ook voor minder validen, mensen met kinderen of verplaatsen van grote objecten danwel boodschappen is de auto belangrijk. Dit zijn slechts enkele van de vele legitieme redenen om de auto niet uit de stad te verbannen. De gemeente Utrecht richt zich er al geruime tijd op om de stad voor auto's nagenoeg onbegaanbaar te maken. Het signaal dat de gemeente hiermee uitzendt is niet positief (de automobilist kan de boom in/moet weggepest worden). Verkeersveiligheid en milieu zijn belangrijk maar een goede bereikbaarheid, ook voor auto's, ook.
Als bewoners hopen wij daarom dat de gemeente voldoende aandacht heeft voor het compenseren van de automobilist in ruil voor deze beperking van de toegankelijkheid.

Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.

Allereerst: de verkeersdoorstroming op de beoogde nieuwe route (Oudenoord - Draaiweg - Talmalaan) moet verbeterd worden; dat wil zeggen stoplichten langer op groen, meer ruimte voor auto's, geen extra (of minder) zebrapaden/stoplichten/wegversmallingen etc en geen verdere snelheidsbeperkingen.

Ten tweede hopen wij dat de gemeente de aanvoerwegen (met name de Kaatstraat) met rust laat, zodat de route Kardinaal de Jongweg - Willem van Noortstraat - Adelaarstraat - Kaatstraat de stad in beschikbaar blijft.

Ten derde zijn wij benieuwd naar de oplossing van de gemeente voor het verkeer dat vanuit bijvoorbeeld Lombok of Zuidwest. Ik verwacht hierbij niet vervolgens via een omweg (duurt lang / vervuilend / frustrerend) gestuurd te worden maar als ik het plan zo lees vrees ik hiervoor.

Als laatste is Utrecht niet alleen voor de rijdende maar ook voor de stilstaande auto een bijzonder onaangename plek. Als uw plan ongecorrigeerd doorgang vindt dan kunnen de bewoners van de Bemuurde Weerd westzijde en Weerdsingel westzijde welgeteld 1x door hun eigen straat rijden om een parkeerplek te zoeken en als alles dan bezet blijkt te zijn (helaas zeker geen zeldzaamheid) moeten ze een enorme omweg maken om het nog een keer te proberen of een parkeerplek verder weg van huis te accepteren. Dit levert gigantische frustraties en overigens ook onnodige vervuiling op. Daarom verzoeken wij u een oplossing te vinden voor bestemmingsverkeer in deze straten óf in het geheel een ander plan te bedenken.

Wij hopen dat de gemeente aantoonbaar daadwerkelijk naar de bewoners te luisteren en iets met onze bemerkingen doet en niet alleen voor de vorm onze mening te vraagt.

78 N.a.v. het PvE zijn er nog een aantal punten van aandacht die ik zou willen adresseren;

- Het argument om 'sluipgedrag' over de Zeedijk aan te pakken door het omdraaien van de rijrichting lijkt mij ook van toepassing op de inrichting van de Lauwerecht/ Bemuurde Weerd Oostzijde tussen Draaiweg en Kaatstraat/ Adelaarstraat. Deze straat is voor veel fiets- en

Op basis van het verkeersmodel zijn alle wegen die in het model aanwezig zijn berekend op de effecten voor de routes die het verkeer gaat nemen. Hieruit zijn geen verkeersaantallen naar voren gekomen die verkeerskundig gezien een knelpunt vormen. Wel neemt de route Draaiweg (iets) toe. De verkeersaantallen zijn verkeerskundig gezien niet zodanig dat dit tot problemen leidt. De gemeente zal de door de maatregel beïnvloede straten monitoren. Wanneer blijkt dat er significant meer verkeer over wegen gaat die dit niet kunnen verwerken dan zal

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>wandelverkeer een doorgaande weg naar het centrum maar door autoverkeer vaak te druk en daardoor onveilig.</p>	<p>de gemeente actie ondernemen. De uitkomsten van het monitoren zullen we 6 maanden na de uitvoering met u delen.</p>
<p>- Het oversteekpunt Draaiweg - Lauwerecht is een erg druk kruispunt en verdient, gezien de hoge snelheid waarop wordt gereden (op de Draaiweg) en de hoeveelheid fietsers wat hier passeert, meer aandacht dan in de huidige plannen opgenomen. De huidige situatie is op dit moment onveilig. Daarnaast is de huidige oversteekplaats al meermaals 'omver' gereden omdat automobilisten deze blijkbaar niet goed kunnen inschatten. Reden voor een goede evaluatie.</p>	
<p>79 Ik ben bezorgd over de veiligheid, maar ook de geluidoverlast op de David van Mollemstraat. Het is nu al heel druk en er wordt hard gereden. Het is onveilig voor kinderen en fietsers. Er wordt meer verkeer verwacht, daar zit mijn zorg voor de leefbaarheid. Wat wordt er dan met de snelheid gedaan en de veiligheid voor fietsers, bijv. oversteekplaatsen? Wat doe je en wat zijn de effecten?</p>	<p>Voor de David van Mollemstraat en Draaiweg is een schetsontwerp opgenomen met voorzieningen voor de fiets en extra oversteekplaatsen. Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Daarbij is aandacht voor de veiligheid voor de fietsers/voetgangers en de oversteekbaarheid.</p>
<p>80 Ik woon aan de David van Mollemstraat en ben dus gebruiker van de straat maar kan ook dagelijks uit mijn raam zien wat er gebeurt. Ik begrijp de reden van het plan en neem meer verkeer voor mijn raam voor lief, deze straat is er beter voor gemaakt dan de Adelaarstraat. Ik heb nog wel wat zorgen en 2 suggesties voor als de verkeersdruk toeneemt op de route DvM-Draaiweg die ik nu nergens in het plan zie terugkomen.</p> <p>1. Op de Zeedijk is de kruising met de Lauwerecht enorm druk met fietsers van en naar het centrum. Deze kruising is erg onoverzichtelijk vanwege de huizen die strak tegen de hoeken van de kruising aan staan. Verkeer de stad in ziet vaak niet eens dat er een kruising is en fietsers op de zijstraten zien het verkeer niet aankomen. Tegelijkertijd rijdt verkeer vanaf de David van Mollemstraat vaak veel te hard over de brug op de kruising af. En dan is de Lauwerecht ook nog eens een enorm drukke</p>	<p>Een gedetailleerder ontwerp voor de David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Daarbij is aandacht voor de verkeersveiligheid voor de fietsers/voetgangers en de oversteekbaarheid. We nemen daarbij uw suggesties waar mogelijk mee.</p>

fietsroute, de snelste route met de fiets vanaf Overvecht en omliggende wijken naar het centrum. Dit is met gemak de drukste kruising op de hele route naar de Kardinaal de Jong, en tegelijk de gevaarlijkste en minst overzichtelijke. Zelfs in de huidige situatie moet deze kruising drempels krijgen en een bredere stoep zodat de zichtlijnen beter zijn. De lauwerecht zou eigenlijk een fietsstraat moeten zijn, maar nu de draaiweg aangepakt wordt zou in ieder geval de kruising veiliger moeten.

2. De kruising David van Mollemstraat/Westerdijk is gevaarlijk. Veel bewoners van Zijdebaleen slaan hier linksaf de Westerdijk op. Omdat de kruising breder wordt richting Oudenoord (het gaat van 1 naar 2 rijstroken) passeert rechtdoorgaand verkeer vaak op volle snelheid het verkeer dat wacht om linksaf te slaan aan de rechterkant terwijl daar amper ruimte voor is. Fietsers en voetgangers verwachten dit niet. Tegelijkertijd rijden er ook nog veel bussen en is er een halte. Omdat de kruising maar een paar meter van de splitsing David van Mollemstraat/Oudenoord ligt heb je ook weinig tijd om aankomend verkeer vanaf die kruising aan te zien komen. Als dit de doorgaande route wordt, wordt dit punt een heel stuk drukker. Ik heb al veel (bijna) ongelukken zien gebeuren tussen auto's en langzaam verkeer die elkaar niet zien.

suggestie: linksafslaan vanaf de David van Mollemstraat naar de Westerdijk verboden maken en het eerste stukje Zeedijk vanaf de David van Mollemstraat wel toegankelijk houden. Verkeer dat normaal linksaf zou slaan naar de Westerdijk rijdt dan via Zeedijk - Zijdebaleenstraat. Om sluipverkeer te voorkomen kan er dan alsnog eenrichtingsverkeer op de rest van de zeedijk.

Hierdoor wordt de kruising Westerdijk - David van Mollemstraat veiliger, overzichtelijker en stroomt deze kruising en de splitsing met de Oudenoord beter door (geen linksafslaand verkeer op de DvM). Sluipverkeer over de zeedijk kan niet & op de brug over de vecht wordt minder hard gereden omdat hier afslaand verkeer is. Dat is meteen mooi voor de fietsers die willen kruisen via de Hogenoord & de Lauwerecht.

Als de situatie blijft dat verkeer vanaf de David van Mollemstraat linksaf de Westerdijk op kan, dan moet daar of een aparte strook voor linksafslaand verkeer gerealiseerd worden, of er moet een versmalling

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>komen zodat rechtdoorgaand verkeer zich er niet tussendoor wurmt waar fietsers dat niet zien aankomen.</p>	
<p>81 Kijkend naar het PvE voor de Oudenoord-Kaatstraat begrijp ik de overwegingen om dat kruispunt te herinrichten. Echter wil ik in deze reactie het belang benadrukken om verkeer op de David van Mollemstraat en de Draaiweg in harmonie met de andere verkeersgebruikers te laten zijn. Momenteel is het soms al gevaarlijk om, zeker in het donker, deze straat over te steken te voet of op de fiets (mede door structureel te hard rijdend verkeer). Mijn verzoek zou daarom zijn om meer straatverlichting te verzorgen, optische illusies te plaatsen, te handhaven (eventueel door middel van een flitspaal), en waar nodig de oversteken te verhogen op een verkeersdrempel. In het bijzonder de doorgaande fietsroute van de Lauwerecht, kruisend met de Draaiweg, zou een perfecte oversteek zijn om de fietsers en voetgangers voorrang te geven en de oversteek te verhogen. Voor additionele toelichting ben ik uiteraard beschikbaar.</p>	<p>Een gedetailleerder ontwerp voor onder andere de Kaatstraat, Oudenoord en David van Mollemstraat is voorzien in de volgende fase van het voorlopige ontwerp. Daarbij is aandacht voor de veiligheid voor de fietsers/voetgangers (ook verlichting) en de oversteekbaarheid.</p>
<p>82 Na ontvangst van uw wijkbericht over de herinrichting Oudenoord - Kaatstraat hebben we namens onze VVE blok 3 (gelegen aan de zijdebalenstraat en zeedijk) de volgende opmerkingen op het plan welke we graag verwerkt zien in de uitwerking, dan wel van u vernemen hoe u tegenover deze punten staat. We gaan indien wenselijk graag hierover met u in gesprek.</p> <p>1. Door de wijziging van rijrichtingen op de zeedijk, wordt de draaihoek van de zeedijk naar de zijdebalenstaat niet meer mogelijk, de trottoirband is hier 90 graden en niet ingericht op het maken van bochten. indien de rijrichting aangepast wordt verzoeken wij u de straat en trottoir zo in te richten dat deze bocht gemaakt kan worden. Vraag is of hiervoor genoeg trottoir langs het witte huisje aanwezig is om een goede inrichting te maken.</p> <p>2. Om sluipverkeer door de wijk te voorkomen verzoeken wij u de kruising Oudenoord/David van Mollemstraat zo in te richten dat rechtafslaand verkeer van de Oudenoord direct kan afslaan op de David van Mollemstraat. Indien hier lange wachttijden ontstaan verwachten wij meer sluip verkeer door de wijk door de gekozen rijaanpassingen in de wijk.</p>	<p>Naar aanleiding van de reacties gaan we de rijrichtingen rond de Zeedijk voorlopig niet aanpassen. In de plannen nemen we andere maatregelen op om doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Zeedijk te voorkomen. We zorgen bij de instelling van de verkeersregelininstallatie (VRI) dat de doorstroming gewaarborgd wordt.</p>

3. De detectielus van onze parkeergarage aan de Zeedijk werkt beter vanuit de rijrichting David van Mollemstraat dan vanuit richting Adelaarstraat. Wij verzoeken u voor kosten om deze lus uit te breiden / in te richten zodat als de rijrichting wijzigt we deze lus kunnen aanpassen om goed in onze parkeerkelder te komen.

4. De verkeersveiligheid wordt ons inziens nadelig beïnvloed als we in de parkeerkelder moeten draaien vanaf de richting Adelaarstraat op de Zeedijk dan nu het geval is. Door wijziging van de rijrichtingen maken we geen binnenbocht bij het in en uit rijden maar een buitenbocht. Ervaring leert ons dat fietser graag auto's passeren terwijl deze aan het indraaien zijn. Een buitenbocht leent het fietsers eerder tussen auto en garage door te rijden dan bij een binnenbocht. De binnenbocht wordt tenslotte afgesloten als we staan te wachten om de kelder in te kunnen, waardoor fietsers om de auto's heen rijden buiten de rijrichting. Wij vragen u om na te denken een juiste inrichting te maken ten hoogte van de toegang en uitgang van de parkeerkelder om ongelukken te voorkomen.

5. tenslotte vragen wij ons af waarom de rijrichting in de zeedijk omgedraaid moet worden? Wij zien geen directe noodzaak hiervoor, kunt u uw redentie hiervoor uiteenzetten?

6. Wij vroegen ons af of het verkeer vanuit het noorden op de Oudenoord een betere doorstroming krijgt richting het centrum? nu staan hier regelmatig zeer lange files (soms tot aan de kruising met de David van Mollemstraat). Wordt door de herinrichting ook iets gedaan aan een "groene golf" om dit verkeer beter te laten doorvloeien aangezien er minder verkeer vanuit de Adelaarstraat richting het centrum wordt verwacht?

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
<p>83 Het kruispunt tussen Oudenoord en Kaatstraat wordt aangepast. Dit is op zich prijzenswaardig. Vanuit de stad richting Oudenoord kwam ik hier pre-corona veel langs. De Oudenoord is zo'n racebaan omdat je snel weg moet rijden om voor je buurman de Oudenoord in te kunnen rijden.</p> <p>Ik snap dus niet waarom ervoor is gekozen om de twee opstelvakken voor rechtdoor vanuit de stad te handhaven. Ik reed daar regelmatig in de spits en ook voor corona was dit voor de doorstroming niet nodig. Volgens mij zijn er twee opties:</p> <ul style="list-style-type: none"> -de linker opstelstrook alleen voor linksaf, rechtse opstelstrook voor rechtdoor -de linker opstelstrook blijft gecombineerd. Voor de rechter opstelstrook trek je de busbaan op de Oudenoord door over het kruispunt, waarbij verkeer richting Zijdebalen van deze opstelstrook ook gebruik mogen maken voor het kruispunt. <p>Markering als dit alleen gespiegeld: https://www.google.com/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww.gratisrijbewijsonline.nl%2Fstrepenwet%2Fafbeeldingennl%2Fstrepenwetn1120.JPG&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.gratisrijbewijsonline.nl%2Fstrepenwet4.htm&tbnid=k8Y9kdMR1_2ruM&vet=12ahUKEwjP3a3xidDuAhWXk6QKHUp1CZAQMygFegUIARDWAQ..i&docid=dfbwylQ5JNf00M&w=296&h=221&q=pijlen%20wegmarkering&ved=2ahUKEwjP3a3xidDuAhWXk6QKHUp1CZAQMygFegUIARDWAQ Een soort situatie als op de Rubenslaan. In situatie 1 kan de oversteek versmald worden (en dus de cyclustijd verkort worden, en kruispunt vergroend), maar heeft wellicht de bus wat verliestijden. In situatie 2 zou links afslaand verkeer het verkeer kunnen ophouden, maar daar is juist wel opstelruimte in de nieuwe situatie. Zou u een van beide opties nog kunnen overwegen, waarbij situatie 1 het meest in lijn is met de eindsituatie.</p> <p>Ik vroeg me nog af waarom ervoor wordt gekozen de verharding van de rechtsaffer (busbaan) aan te passen. Zorg er voor dat je zo weinig mogelijk investeert in een tijdelijke oplossing. Zet gewoon een paar barrières neer pas de markering aan. Wat zijn de extra kosten van dit nu al vervangen? En hoeveel moet daarvan opnieuw bij een eventuele</p>	<p>De plannen voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat zijn een eerste stap om te komen tot een andere inrichting van de Oudenoord. Volgende stap is het terugbrengen van het aantal rijbanen. Deze stap kan pas worden gezet wanneer op het Westplein en de Catharijnesingel maatregelen zijn uitgevoerd waardoor er minder verkeer over de Oudenoord rijdt.</p>

Reactie belangstellenden op het programma van eisen	Antwoord
herinrichting van de Oudenoord? Gaat dit ten koste van de maatregelen aan de Oudenoord?	

Schetsontwerp kruising Oudenoord-Kaatstraat

september 2020



Reactienota
schetsontwerp

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Reacties op het schetsontwerp	4
Opmerkingen op het ontwerp.....	4
Sluiperverkeer	13
Effecten op andere wegen	26
Alternatieve oplossingen	47
Divers	50

Inleiding

Op 3 december 2019 heeft de gemeente Utrecht een inloop avond gehouden met als onderwerp het schetsontwerp voor de kruising Oudenoord – Kaatstraat. Daarna is het schetsontwerp via een internetsite beschikbaar gesteld, waarbij gedurende twee weken na de inloop avond, via een antwoord formulier, reactie kon worden gegeven.

Het heeft helaas langer geduurd dan we vooraf hadden gedacht en hebben gecommuniceerd met u. Dat komt onder andere doordat we het project hebben verbreed en extra onderzoek hebben gedaan naar de effecten van de maatregelen op de omgeving en mogelijke maatregelen in kaart aan het brengen zijn.

In deze notitie zijn de reacties die tijdens de inloop avond en via de site zijn gemaakt opgenomen met daarbij een antwoord van de gemeente.

De reacties zijn onderverdeeld in een aantal thema's.

Vanwege privacywetgeving zijn de reacties anoniem weergegeven en zijn adresgegevens verwijderd.

Reacties op het schetsontwerp

Opmerkingen op het ontwerp

Reactie belangstellenden op het schetsontwerp	Antwoord
<p>1</p> <p>1. Sinds de knip/knijp: wat is er veranderd aan het percentage auto's dat via het stoplicht van de Oudenoord naar de Weerdsingel gaat?</p> <p>2. Is het een idee om autostickers voor de aanwonenden in te voeren zodat die nog wel bepaalde zones in kunnen.</p> <p>3. Nu is er ruimte om aan het begin van de Oudenoord om met de auto de weg over te steken (onderbreking in afscheiding tussen twee de weghelften), graag zouden we deze mogelijkheid houden.</p> <p>4. Als alles verbouwd wordt kan dan onze uitrit weer meegenomen worden. Sinds de aanleg van het fietspad is deze smaller en hoger en kun je er niet normaal uit (90 gr bocht). Dus deze breder als het kan.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ik ben vergeten nog een vraag te stellen over de uitstoot van fijnstof e.d.: Is deze veranderd sinds de knip is ingevoerd op de Oudenoord en zo ja: Om welke waarden gaat het concreet? En welke percentages worden verwacht bij de nieuwe plannen?	<p>Het aantal motorvoertuigen op de Weerdsingel WZ was voor de knip 16.000 per etmaal en na de knip was dat 12.000 per etmaal.</p> <p>Uw voorstel voor autostickers voor aanwonenden is lastig uit te voeren, omdat er dan een grote handavingsopgave ontstaat.</p> <p>In het ontwerp voor de Oudenoord moet worden bekeken of het behouden van de uitrit een probleem oplevert. Oversteken naar de andere weghelft is hier alleen wenselijk als de intensiteiten op dit wegvak dit ivm de verkeersveilig toelaten.</p> <p>De luchtkwaliteit is verbeterd sinds de invoering van de knip. De luchtkwaliteit op de Weerdsingel WZ blijft nu onder de grenswaarde die Europees is vastgesteld. Dat was één van de doelstellingen van de knip, dus daarmee is het een succes.</p>
<p>2</p> <ul style="list-style-type: none">• Oversteekbaarheid vanuit hoek Kaat-Kaat voor fietsers en voetgangers wordt niet verbeterd. Er is meer ruimte nodig voor langzaam verkeer.• Vergroening Oudenoord is teleurstellend en niet conform eerdere beloftes.• Handhaving nodig straks?• Fietsstrook Oudenoord door laten lopen over Kaatstraat om doorgaande weg te markeren.	<p>Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd.</p>
<p>3</p> <ul style="list-style-type: none">• De fietsgebruiksituatie Kaatstraat-Oudenoord wordt onderschat qua intensiteit.• Weinig verkeerssnelheid belemmering.• Afslag Kaatstraat zal worden gereageerd door auto's (handhaving gebeurt niet).• Voorbeeld Arnhem Boulevard Heuvelink.• Alternatief: waarom geen bussluis op het midden Oudenoord.	<p>Het klopt dat het fietsgebruik daar hoog is. We willen de Kaatstraat-Oudenoord dan ook optimaal inrichten, zodat de situatie veilig is voor fietsers en voetgangers. In het ontwerp worden uw opmerkingen over snelheidsremmers en het negeren van het afslagverbod meegenomen.</p>
<p>4</p> <ul style="list-style-type: none">• Gebruik kentekenregistratie (camera's) voor de handhaving busbaan (en eventueel ook toepasbaar voor gebruikers/bewoners van twee parkeergarages)• In ieder geval veel beter handhaven op snelheid via camera's.	<p>Kentekenregistratie mag juridisch niet zomaar. Wel is dit het onderzoeken waard voor de handhaving van het rijden op de busbaan. Het handhaven op snelheid via camera's mag de gemeente niet doen, daarvoor zijn wij niet bevoegd. Dit is een taak die bij het Openbaar Ministerie ligt.</p>

- 5
- Onderbreking in afscheiding tussen twee de weghelften ook openhouden in groenstrook aan het begin van de Oudenoord.
 - Eikenbomen op de groenstrook in het midden.
 - Bomen planten aan weerszijden Oudenoord ivm hittestress in de zomer.
 - Bussluis voor afslag naar Kaatstraat of andere beperking die gehandhaafd kan worden.
- 6
- Zorg: handhaving van busbaan (flitspaal)
 - Vraag/zorg: blijven de parkeergelegenheden bij de Kaatstraat en Bemuurde Weerd WZ bereikbaar vanuit de richting Oudenoord/St. Jacobsstraat?
 - Het échte probleem is de noodzaak van een knip ergens op de Adelaarstraat/Kaatstraat. Daar biedt dit plan geen oplossing voor. Suggestie: zet de brug bij de Weerdsuis een maand open (of alleen voor autoverkeer afsluiten) en kijk wat er gebeurt.
 - Voorkom sluipverkeer in Zijdebalen.
 - Zorg: hoge snelheid op Oudenoord.
- 7
- Hoe gaat, bij de huidige plannen, voorkomen worden dat autoverkeer vanaf de Oudenoord toch rechtsaf de Kaatstraat in gaat rijden? Het "rechtsaf-verbod" gaat massaal genegeerd worden. Slecht een harde knip, evt een bussluis, gaat het probleem oplossen.
 - Een ander probleem is het verkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg richting Oudenoord, kan dat ook aangepast worden? Als bijv. het verkeer uit de Kaatstraat verplicht rechtsaf moet de Oudenoord op, wordt dit probleem mogelijk getackeld. Kleine extra ingreep -> 2 vliegen in 1 klap!
- 8
- De Oudenoord van zuid-noord wordt een rijbaan. Dat is wat krap als de doorstroming stagneert als bijv. de brug over de Vecht open is.
 - In de planvorming is niet zichtbaar wat gedaan wordt in de straten die dadelijk het bestemmingsverkeer te verwerken krijgen en 30 km zone oid.
 - Wordt de Zeedijk van noord naar zuid geschikt voor autoverkeer?
- 9
- Onderbreking in afscheiding tussen twee de weghelften aan het begin van de Oudenoord 'door groene middenberm' realiseren.
 - Graag onderzoeken of er een rij bomen in de 'groen middenberm' past of tpv langs een van de 2 of beide gevels.
 - Parkeerplaatsen parallel aan Oudenoord deels opheffen en vervangen voor groen + bomen. Tevens kan de '2e' uitrit van de parallelstraat opgeheven worden als de parkeervakken verdwijnen.

Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd.

Een flitspaal is niet iets dat de gemeente mag plaatsen. Het Openbaar Ministerie is bevoegd om flitspalen te plaatsen. Dit gebeurt met name voor situaties waar rood licht genegeerd wordt en waar te hard wordt gereden. Het afslagverbod houdt in dat gemotoriseerd verkeer niet meer rechtsaf mag van de Oudenoord richting de Kaatstraat. Vanuit de richting St. Jacobsstraat zou dan via de Oudenoord-Westerdijk-Korenschoofstraat-Zeedijk gereden moeten worden. Volgens onze berekeningen biedt het afslagverbod de oplossing, omdat het verkeer via de David van Mollemstraat-Talmalaan de stad uit moet rijden en dit ervoor zorgt dat het aantal motorvoertuigen in de Kaatstraat en Adelaarstraat sterk afneemt. Het voorkomen van sluipverkeer via Zijdebalen is zeker een aandachtspunt in de uitwerking van de plannen. Uw punt van zorg over de snelheid op de Oudenoord nemen wij ter harte. In het ontwerp van de Oudenoord moet hier rekening mee gehouden worden.

Uw zorg over het negeren van het afslagverbod nemen wij mee in de uitwerking van het ontwerp. Het doel is om de Oudenoord-Kaatstraat zodanig in te richten dat het duidelijk is welk gedrag acceptabel is en dat het onmogelijk wordt gemaakt om toch rechtsaf te slaan. De moeilijkheid zit erin dat bussen wel rechtsaf moeten kunnen. In de studie is tot nu toe alleen een rechtsaf-verbod van de Oudenoord richting de Kaatstraat meegenomen. Het aantal voertuigen op de Adelaarstraat en de rest van de route Votulast neemt door die ingreep zoveel af, dat dit in principe voldoende lijkt om de gestelde doelen te behalen. Wij nemen uw suggestie mee.

Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd.

Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd.

- | | | |
|----|---|--|
| 10 | Ik vind het een erg fijn idee om te weten dat groen terug gaat keren naar het kruispunt. Echter een strookje groen zal naar mijn mening niet veel doen om dit toch somber ogende kruispunt op te fleuren. Zelf denk ik dat het erg mooi zou zijn als er op de hoeken van het kruispunt of wel bomen geplaatst worden of hoge plantenbakken met bloemen om het uitzicht op hoge (saaie) nieuwbouw en straat wat te maskeren met meer fleurig groen. | Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd. |
| 11 | Graag weer bomen op middenberm Oudenoord. Er stonden indertijd sowieso 3 aan de overkant. Dat is Oudenoord Kaatstraatzijde. | Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd. |
| 12 | Ik ben woonachtig aan de Gruttersdijk en ik ben een voetgangster (ik fiets niet). De reden van de herinrichting kruispunt Oudenoord - Kaatstraat, is bedoeld om het veiliger te maken voor voetgangers en fietsers. Als voetgangster ben ik al vele malen bijna aangereden door fietsers. Men rijdt over trottoirs, de hoek om bijv. bij de Molen vanaf de Merelstraat naar Adelaarstraat, als 'short cut', i.p.v. op fietspad. Als ik toevallig ook voorbij de Molen wil lopen, stevent er nogal eens een fietser (ook grootouders en ouders met klein- kinderen) op me af en kan me dan nog nèt ontwijken. Met mij, zijn er meerdere bewoners, die zich hier aan storen, maar ook angstig om aangereden te worden. Tevens hoop ik op betere handhaving omtrent gedrag fietsers vanaf Kaatstraat, die diagonaal gewijs over de Adelaarstraat rijden, om vervolgens naar ander fietspad (aan de kant van de Molen) te fietsen, d.w.z. dat er van 2 kanten fietsers op 1 fietspad gereden wordt. Dus ook van de kant waar je geen fietser verwacht!! Ik benoem nu alleen fietsers, maar het betreft ook brommers en scooters. Wat als ik als voetgangster omver gereden wordt? | Erg vervelend om te horen dat er onveilige situaties ontstaan door fietsers en bestuurders van brommers en scooters. Goed dat u dit aangeeft. In de plannen voor de Adelaarstraat worden uw punten meegenomen. |
| 13 | Het is heel fijn dat het kruispunt op de schop gaat en er meer ruimte komt voor groen in de straat. Wat mij wel een beetje zorgen baart is het feit dat er in het basisplan (uit 2016) juist rond dit kruispunt veel meer aandacht zou zijn voor meer bomen, bredere trottoirs en fietspaden door minder rijbanen en geen middenberm. Vooral de compositiefoto tussen Monicabrug en Kaatstraat gaf goede hoop. Dat zie ik in deze opstelling niet meer terug. Mijn vrees is dat met de komst van de middenberm de bomen en de ruimte bij de gevels (trottoir en fietspaden) in de vergetelheid raakt. Ik begrijp dat er op dit moment niet genoeg geld is, maar heb eerlijk gezegd niet veel vertrouwen dat het nog een keer veranderd wordt als dit eenmaal staat. Weg idee van breed trottoir, bomen en fietspaden. Is de mogelijkheid overwogen om er een rotonde van te maken? Ik was helaas niet in de mogelijkheid om de info avond te bezoeken, wellicht had ik daar een antwoord op het vervolg kunnen vinden. | Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd. |

14	<p>Het ontwerp geeft aan dat autoverkeer uit het centrum, dus vanaf de Oudenoord uit het zuiden, onmogelijk wordt. Dit geldt al voor autoverkeer vanaf de Oudenoord uit het noorden. Prima.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat wordt de situatie voor autoverkeer vanuit de Kaatstraat naar de Oudenoord? Nu kan dat zowel rechtsaf naar het noorden als linksaf naar het zuiden de Oudenoord op. • Als dat ook wordt beperkt (niet vermeld in ontwerp, maar om Votulast te ontlasten zou dat logisch zijn), dan vrees ik sluipverkeer via Bemuurde Weerd WZ en dan de oostzijde van de Weerdsingel WZ. Weliswaar kan dat niet rechtdoor de rest van de Weerdsingel WZ op, maar wel via de Oudenoord en dan een U-bocht bij het stoplicht. • Is die beperking voor stadswaards verkeer inderdaad onderdeel van de plannen? En hoe wordt dan sluipverkeer voorkomen? • En als verkeer vanuit de Kaatstraat, zoals nu, de Oudenoord op blijft kunnen, hoe wordt dan verkeer in die richting op de Votulast-route verminderd? 	<p>Ten opzichte van de huidige situatie veranderd alleen dat het rechtsaf de Kaatstraat inrijden verboden wordt. De overige richtingen blijven hetzelfde.</p>
15	<p>Mooi ontwerp. En wat mij betreft mag de Kaatstraat helemaal afgesloten worden voor autoverkeer, voor zover dat mogelijk is.</p> <p>En als het mogelijk is, graag nog wat extra groen in de Kaatstraat.</p>	<p>Ons voornemen is om de Kaatstraat een eenrichtingsstraat te maken voor het deel tot aan de uitrit van het parkeerterrein. In de Kaatstraat staan nu aan één zijde bomen, deze zullen ook aan de andere zijde komen.</p>
16	<p>Ik ben op de inloop-avond geweest en zag het kaartje met het betr. kruispunt. Met kleuren: oranje: busbaan, roze: fietspad en groen: groene middenberm.</p> <p>Interessant en hoog tijd dat er wat gebeurt, i.v.m. de grote drukte vaak qua verkeer, het asociale verkeersgedrag van menigeen en de onveiligheid daardoor en de uitstoot van giftige en ongezonde afvalstoffen.</p> <p>Echter: wat op het stukje Oudenoord en de Kaatstraat gebeurt heeft veel te maken met de verbinding tussen Amsterdamsestraatweg en Oudenoord en het kruispunt Monicabrug!!!!</p> <p>Waarom is dat er niet in meegenomen? Dat kruispunt is gevaarlijk vanwege diverse auto's die verkeerd afslaan, waar dat niet mag (ondanks varkensruggetje), of het nu groen of rood is (verkeerslichten), en raar keren.</p> <p>De "Knijp" zorgt ervoor dat minder auto's op geoorloofde wijze van Oudenoord de Weerdsingel opgaan. (en meer ongeoorloofd)</p> <p>De "Knip", die oorspronkelijk de bedoeling was, is door de eis van VVD die toen in College kwam, vervangen door de Knijp. Zou geëvalueerd worden! Daar hebben we niets meer van gehoord !! Hoe is de evaluatie verlopen?</p> <p>De VVD zit nu niet in het College, laat de "Knip" alsnog gebeuren, of op z'n minst als realistisch plan verwerkt en besproken worden!!!</p> <p>Dat zal de druk op de Oudenoord richting noorden ook gaan</p>	<p>Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd. Daarnaast komen we nog met aanvullende maatregelen op wegen die als gevolg van de te nemen maatregel hinder ondervinden. We nemen daarbij uw suggesties mee.</p>

verminderen, te meer daar jullie plan behelst dat er één rijstrook rechtdoor richting Noorden over blijft!!

(en minder druk op David van Mollemstraat en verder naar Noorden)

Kaatstraat kan hoogstens belemmerd of versperd worden voor autoverkeer tussen hetzij sluis en de in-/uitgangen halverwege Kaatstraat naar parkeerplein/garage, hetzij tussen die in-/uitgangen en Oudenoord. Laatste optie hebben jullie, voor de richting Oudenoord - Adelaarstraat.

Waarom niet dat stuk voor beide richtingen afsluiten?! Maakt alles duidelijker en is minder druk uiteindelijk bij Votulast!!

De (oranje) busstrook, ik hoorde dat dit slechts visueel een busstrook wordt, zonder bussluis / anti-auto-drempels!? Gaat niet werken denk ik, gezien hoe aso nu al veel autorijders zijn, de stress bij veel autorijders en het gebrek aan Handhaving (we komen veel politie tekort!!!).

Waarom niet wel drempels ed? Weliswaar zodanig dat Hulpdiensten wel over de Kaatstraat kunnen in beide richtingen uiteraard!!

Dit in combinatie met goede informatie vooraf via media en borden langs de weg, goed verlichte info-borden als de busstrook er is, andere kleur wegdek van de busstrook, elektronische, visuele waarschuwings-signalen als auto's er toch op willen e.d.

Men is bang voor juridisch en financieel gedoe, mochten auto's schade rijden begreep ik. Lijkt me dat diverse info en waarschuwings-maatregelen dit kunnen tegen gaan!!

Fietspad; tussen Monicabrug en Kaatstraat zou fijn en veiliger zijn als dit gescheiden is van autoverkeer! Zijn de parkeerplaatsen daar wel nodig? Kan er ook niet meer groen?

Groene middenberm, fijn! Liefst met bomen erop (hangt deels af van wat, en hoe, er onder de grond ligt)!!

(Beetje jammer dat de doorgang, die er nu wel is in de betonnen middenberm, zodat auto's er aan het begin van de Oudenoord door kunnen, in de groene variant niet is ingetekend.)

Hoop dat groene middenberm door getrokken wordt verder Oudenoord op.

Verkeer wordt toch meer naar Noorden gedrongen. Prima, maar dan is het handig denk ik om de kruising Oudenoord - David van Mollemstraat, daar een rotonde van te maken!

David van Mollemstraat zelf is niet zo breed, er komt meer autoverkeer overheen, mede i.v.m. nieuwe bewoners Zijdebale en de andere verwachte (om-)bouw van appartementen langs de Oudenoord. Er rijden ook veel fietsers (scholieren en fietsers die uit de zijstraatjes komen)!! Er moet gezorgd worden dat deze veilig kunnen fietsen!!!

Ook is het handig dat verkeer snel weg kan, richting Talmalaan—

Kardinaal de Jongweg. Dan zou het ook erg handig zijn als de "Groene Golf" (qua verkeerslichten) op de Kardinaal de Jongweg begint bij kruispunt met de Talmalaan i.p.v. paar kruispunten verderop!!! Bovendien, "Groene Golf" werkt alleen goed als het consequent de hele dag aan staat i.p.v. slechts delen van de dag, zoals nu!!!

- 17 De busbaan lijkt me ervoor te zorgen dat de instroom in de Kaatsraat afneemt. Althans het verkeer dat de Votulast route gebruikt om de Kardinaal de Jongweg te bereiken. Een deel wordt gemotiveerd om de ring rond te rijden en aan via de A27 de stad in te rijden.

Ook lijkt dit voor een stukje in te spelen op mijn grootste punt van aandacht: de verkeersveiligheid.

Waar de Kaatstraat overgaat in de Adelaarstraat (na de Stenenbrug) zit namelijk ook een kruispunt. Het zal niet aan de officiële eisen voldoen omdat er geen stoplichten staan en de weg niet zo is ingedeeld, echter deze wordt wel intensief gebruikt met een onophoudende verkeersstrook uit 4 richtingen. Fietzers, bestelbussen en automobilisten.

Er is een enorme drukte wat leidt tot constante chaos, de fietsers doen maar iets, voetgangers staan voor de ijswinkel in de rij tot op straat en intussen wordt er behoorlijk hard gereden (als dat even kan natuurlijk). Is het mogelijk daar een zebrapad aan te leggen? Voetgangers krijgen daardoor een duidelijkere plek. En voor fietsend en rijdend publiek is dat een "visuele" aanmoediging om af te remmen.

Bij voorkeur gaat de straat voor automobilisten naar 30. En wordt er nagedacht om een deel van het fietsende publiek van de Bemuurde Weerd o.z. door te geleiden naar de Bemuurde Weerd Westzijde en de Zeedijk. Minder fietsverkeer op de Bemuurde Weerd o.z. is sowieso geen slecht idee, zeker vanwege het bijzonder smalle stuk aan de kant waar Lauwerecht begint (vanaf t bruggetje).

Heeft u er zicht op hoeveel ongelukken er zijn gebeurd op de Adelaarstraat en in welke richting werd gereden? Als bewoner lijken de heftige ongelukken te gebeuren in de richting naar de Kaatsraat. Er wordt eventjes hard opgetrokken vanaf de Irish pub en tegen de tijd dat men met 80(!) ter hoogte van de Bemuurde Weerd o.z. is zijn de voetgangers en fietsers vogelvrij.

Deze hardrijders verdienen echt aandacht en het is urgent. Het is gewoon ruk. Het centrum dijt uit richting deze kant en het gaat te vaak

De kruising bij de Stenen Brug waar u op doelt, is een voorrangskruising. Het verkeer op de Adelaarstraat heeft voorrang op het verkeer uit de zijstraten. Dat is duidelijk door de inritconstructies die daar liggen. U vraagt om het aanleggen van een zebrapad. Zebrapaden leggen wij niet zomaar aan. Dat doen wij alleen op locaties waar gedurende de hele dag veel voetgangers oversteken, zodat het overige verkeer ook echt rekening houdt met voetgangers. Uit onderzoek blijkt dat voetgangers minder goed uitkijken bij een zebrapad, waardoor de kans op ongelukken juist toeneemt. Voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, dus zijn wij voorzichtig in het aanleggen van zebrapaden. Fietzers zijn helaas niet snel geneigd om te stoppen voor een zebrapad. Wij verwachten dan ook dat het aanleggen van een zebrapad op deze plek niet zal bijdragen aan de verkeersveiligheid. Uw punt van zorg over de snelheid op het stuk tussen de molen en het verkeerslicht aan de Kaatstraat-Oudenoord is iets dat wij meenemen in de plannen voor de inrichting van de Kaatstraat en Adelaarstraat. Een bord waarop de gereden snelheid wordt aangegeven is iets dat wij toepassen om het gewenste gedrag te stimuleren. Dit passen wij in principe niet toe voor de lange termijn.

mis. Ook veel dat niet wordt gemeld. Vallende fietsers hebben we hier geregeld. Een zwakbegaafde man was zover ik weet het laatste slachtoffer en tekenend voorbeeld dat “zwakkere” verkeersdeelnemers hier helemaal kwetsbaar zijn.

Op de avond begreep ik dat een drempel niet mogelijk is. Is het wel mogelijk om een elektronisch bord op te hangen dat rood oplicht wanneer er harder dan 50 wordt gereden? Dat zijn simpele maar efficiënte maatregelen.

Tot slot: ik ben erg blij dat de gemeente aan de slag gaat met de Votulast route en nogmaals: de Busbaan lijkt me een erg goed begin. Slim gezien en erg effectief. Minder verkeersinstroom zal de gehele route richting de Kardinaal de Jonge ontlasten dus chapeau.

Hoop dat jullie mogen starten met deze stap.

- 18 Uitgangspunt: wij juichen toe dat de gemeente de doorgaande route Weerdsingel-Oudenoord-Kaatstraat-Adelaarstraat sterk wil verminderen van autoverkeer. Prima! Qua verkeersveiligheid, maar ook gezondheid! Wij zijn dus sterk voor.

Omdat je niet meer rechtsaf kan bij ON (Oudenoord), zien wij de volgende problemen:

- zijn we bang dat het verkeer de Weerdsingel Westzijde opgaat thv de Albert Heijn en dan tegen het verkeer doorrijdt via Bemurde Weerd Westzijde naar de Kaatstraat. We zien dit nu al met enige regelmaat gebeuren om het stoplicht te vermijden.
- rijdt het verkeer nu rechtdoor en gaat via de Zijdebalestraat en Zeedijk weer terug naar de brug en bij Kaatstraat linksaf richting Adelaar.
- Er is een gat in de provisorische middenstrook Oudenoord op dit moment (ter hoogte van Albert Heijn) die nu door sluipverkeer wordt gebruikt van auto's die via Bemurde Weerd WZ en Weerdsingel WZ de Oudenoord oprijden, en dan via dat gat oneigenlijk een U-turn maken zodat ze bij het stoplicht komen te staan voor rechtsaf de Weerdsingel Westzijde op te rijden richting Paardenveld
- Nu de inrichting zo is dat verkeer dat sluipt uit Adelaarstraat via Bemurde Weerd WZ en Weerdsingel WZ: auto's dan direct rechtdoor oversteken naar richting Paardenveld; zij gaan dan over de fietsinrichting en langs de paaltjes.
- Nu de inrichting ook zo is dat auto's die op Oudenoord vooraan

1. Dit is een stuk van bijna 300 meter. De meeste automobilisten zullen niet zo'n lang stuk tegen de richting in rijden. Wij verwachten dan ook niet dat dit tot problemen zal leiden. Wel is het zorgelijk om te horen dat dit nu af en toe gebeurt en we willen dit dan ook in de gaten houden. Fysieke maatregelen nemen is in deze situatie erg lastig, omdat de straat in de rijrichting zoals er gereden mag worden natuurlijk bereikbaar moet blijven.
2. Het is inderdaad mogelijk dat verkeer zal gaan sluipen door Zijdebale. Die route willen we dan ook onaantrekkelijk maken. Ook zullen we monitoren of dit veel gebeurt.
3. Dit punt wordt gecontroleerd door de 5.1.2E en als dit inderdaad voor verkeersonveilige situaties zorgt, nemen we maatregelen.
4. De situatie die u beschrijft van verkeer dat sluipt via de Adelaarstraat zullen we nagaan.
5. U noemt de situatie dat automobilisten die voorgesorteerd staan om rechtdoor te gaan, toch rechtsaf slaan. Die situatie is bekend. Hier kan met fysieke maatregelen niets aan worden gedaan, dat heeft te maken met motorrijders die er moeten kunnen blijven rijden en groot verkeer, waardoor we rekening moeten houden met de bochtstraal van groot verkeer. Hier zou een oplossing zijn meer handhaven, maar dat is niet 24/7 mogelijk.
6. De fietsverbinding tussen de Westerdijk en de oostzijde van de Oudenoord, aan de kant van de Albert Heijn, is inderdaad niet ideaal. We gaan na of we daar een verbetering in kunnen aanbrengen.
7. We onderzoeken momenteel hoe het rechtsaf verbod gehandhaafd kan worden.
8. Ook u als bewoner kan door deze maatregel niet meer rechtsaf slaan bij Oudenoord richting de Kaatstraat. U kunt een andere route kiezen.

gesorteerd staan voor rechtdoor de Jacobibrug over te gaan, deze positie gebruiken om snel rechtsaf te slaan

- Beetje ingewikkeld is hoe je moet fietsen vanaf de Westerdijk richting Oudenoord/kant van AH
- Hoe wordt het rechtsaf verbod gehandhaafd? Met bussluis, met camera?
- Een opmerking voor ons privé als bewoner met auto: hoe komen wij met onze auto nu bij de parkeerplaatsen voor het huis?
- Nog een idee: wellicht is het mogelijk om de hele busroute rechtsaf eruit te halen. Dat de bus een route over de Draaiweg neemt.

Dus naast het verkeer zelf en de maatregelen, gaat het ons ook om de manier waarop de inrichting vorm wordt gegeven, die is minstens zo belangrijk (doorlopende middenberm Oudenoord, paaltjes bij fietsersoversteek hoek Weerdsingel/Oudenoord etc etc).

Groot zorgpunt blijft dat het verkeer uit de Adelaarstraat via Kaatstraat naar Oudenoord ook nog op veel delen van de dag een enorme file kent. We hebben foto's dat het vanaf kruispunt Kaatstraat / Oudenoord de file ver voorbij de molen gaat, tot ongeveer de Nieuwe Koekoestraat!! Dat geeft natuurlijk enorme uitstoot. Hierover maken wij ons grote zorgen, aangezien die straat ook nauw is en als een vervuilde canyon kwijt fungeert, waarin de uitstoot niet weg kan (met alle gezondheidsrisico's).

Wij hopen dat de gemeente met deze opmerkingen verder kan en dat er een heel effectieve oplossing wordt ontworpen. Maar bovenal moet de gemeente blijven inzetten op een autoluw traject de twee kanten op (vanuit de Adelaarstraat richting Oudenoord en vv).

- 19 Tot 18 dec konden we reageren. <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/nieuwe-inrichting-kruispunt-oudenoord-kaatstraat/>
Op 18 dec is het verkeersplan voor Noordwest gepubliceerd. Die heeft hier wel invloed op. Vandaar dat we nu pas reageren op het plan. Gelukkig zien we in de planning dat u ook januari nog nodig heeft om de reacties te verwerken.

In het schetsontwerp wordt alleen de afslag naar de Kaatstraat verwijderd. Het stoplicht blijft.

Afhankelijk van het scenario in de plannen voor Noordwest dat uiteindelijk wordt gekozen, zal het doseren van verkeer ("Knijp Monicabrug") op termijn hopelijk niet meer nodig zijn. Dan kan het

9. Dank u voor de suggestie. Voor nu is dat niet wenselijk, omdat we als stad juist willen inzetten op goede verbindingen in het OV. Maar we begrijpen uw suggestie, het zou de afsluiting een stuk makkelijker maken.

Het betreft de eerste fase van de aanpassingen voor Oudenoord. In het eindbeeld zal meer ruimte zijn voor groen en zullen de fietsroutes worden verbeterd. Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheid om de verkeerslichten te verwijderen.

verkeerslicht verdwijnen, omdat het niet nodig is voor het doseren en omdat het verkeer zich vlotter afwikkelt zonder verkeerslicht. Bovendien zijn verkeerslichten de onveiligste kruispuntsvorm (bron:

<https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>).

Dan kunnen er meerder opstelstroken én de busbaan vervallen, ook bij de Monicabrug. Het (weinig) verkeer kan immers soepel doorrijden, er is dan geen reden meer voor een busbaan. Fietzers zullen het meest profiteren van het verdwijnen van verkeerslichten: zij hebben maar een paar seconden groen en dus relatief veel roodtijd.

Er zijn veel verkeerslichten die bij scenario 3 kunnen vervallen, inclusief de opstel- en voorsorteerstroken.

(<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1-PbgetjkZ5RYaeGGW1U5ATXL7E9A4RpJ&ll=52.096356329550034%2C5.100899300000037&z=14>)

De Hindersteinlaan in Vleuten, met pakweg 14.000 mvt/e functioneert al jaren zonder verkeerslicht.

<https://www.youtube.com/watch?v=XEpEpv6sjIE>

Met de herinrichting van het kruispunt Oudenoord - Kaatstraat moet er daarom rekening mee worden gehouden dat de verkeerslichten op termijn verdwijnen en de benodigde verkeersruimte veel kleiner wordt dan nu. Wie weet komt er zelfs wel ruimte vrij om te bebouwen.

Daarnaast willen we u de standaard-zaken nog meegeven: fietsstroken zijn alleen veilig als het verkeer echt niet harder gaat dan 30 km. Er dienen daarom voldoende snelheidsremmers aangebracht te worden in de Kaatstraat. Fietspaden dienen minstens 2,5 m breed te zijn volgens CROW. De minimummaat voor een fietsstrook is 1,75m.

We gaan er van uit dat er op de Draaiweg voldoende maatregelen worden getroffen om de toename van het verkeer daar veilig te laten plaatsvinden.

Sluiperverkeer

Reactie belangstellenden op het schetsontwerp	Antwoord
<p>20</p> <ul style="list-style-type: none"> • Door de afsluiting naar de Kaatstraat verwachten we dat bestemmingsverkeer in Votulast meer via Draaiweg - Johannes de Bekastraat zal gaan rijden. Dit deel van de Draaiweg is veel te smal en ook voor fietsers wordt het dan onveiliger (ook op de kruising Draaiweg-Troelstralaan-Merelstraat). De effecten van de afsluiting moeten vooraf goed worden geanalyseerd en evt nieuwe knelpunten elders moeten voorkomen of eerst opgelost worden! • Doorgaand verkeer over de Adelaar-Willem van Noortstraat kan wellicht ook opgelost worden door een knip in de route te leggen. 	<p>We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. Een knip rond het Willem van Noortplein is geen optie, omdat dit negatieve gevolgen heeft voor de straten daaromheen. Het doorgaande verkeer gaat dan via de Van Swindenstraat en de Pieter Nieuwlandstraat naar de Kardinaal de Jongweg rijden. Ook ligt daarmee de knip te ver, waardoor er nog steeds doorgaande verkeer de route door Votulast rijdt.</p>
<p>21</p> <p>De kans bestaat dat het verkeer rechtdoor door 'Zijdebalen' gaat rijden om verkeerslichten en/of drukte te vermijden.</p>	<p>We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p>
<p>22</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zorgen over sluipverkeer via Zijdebalen. • Zorgen over aansluiting fietsstraat (Zeedijk) met drukke Kaatstraat. 	<p>We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). De fietsroute is een aandachtspunt. We willen de verkeersveiligheid op de routes voor fietsers op orde hebben, voordat de maatregel op de Kaatstraat wordt uitgevoerd.</p>
<p>23</p> <ul style="list-style-type: none"> • Slecht plan. Dit gaat voor veel sluipverkeer zorgen in Zijdebalen en langs de Vecht. Dit zorgt voor onveilige situaties ook op de fietsstraat Zeedijk. • Er zijn huizen gebouwd in deze buurt en de bewoners moeten ook op een goede manier snel de buurt uitkunnen en met dit soort halve maatregelen worden niet alleen de doorgaande auto's tegengehouden, maar ook voor de buurtbewoners is het lastig om bij hun huizen te komen. 	<p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). De fietsroute is een aandachtspunt. We willen de verkeersveiligheid op de routes voor fietsers op orde hebben, voordat de maatregel op de Kaatstraat wordt uitgevoerd.</p>
<p>24</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe sluiproutes ontstaan: via Zeedijk, via Lauwerecht Bemuurde Weerd, via Merelstraat. Méér kilometers voor bewoners Bemuurde Weerd OZ, Hopakker enz. • Graag worden we op de hoogte gesteld van aantallen huidige "Kaatstraatrijders" die naar de Eykmanlaan rijden en die naar hun huis rijden op de Bemuurde Weerd OZ, Hopakker enz. • Overigens: snelle doorstroom en weren auto's uit binnenstad/woonwijk is prima. 	<p>We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p>
<p>25</p> <p>Prima plan. Verkeer is al jaren een probleem. Wel zorgen dat er geen sluipverkeer door Zijdebalen komt.</p>	<p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p>

26	<ul style="list-style-type: none"> • Door deze wijzigingen ontstaan er nieuwe/ongewenste sluiproutes via de Zeedijk, via Bemuurde Weerd OZ, Merelstraat. • Graag word ik op de hoogte gehouden. • Vreemd is dat er plannen worden gemaakt zonder nader onderzoek te doen en bewoners van de sluiproutes te horen. • In de sluiproutes ontstaat dan een ongewenste hoeveelheid verkeer en ook uitstoot van fijnstof. 	We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.
27	Hoe gaat voorkomen worden dat bestemmingsverkeer van de Vogelenbuurt via de Merelstraat en verlengde van de Draaiweg gaan rijden? Vooral Merelstraat (een fietsstraat) is nu al een gevaarlijke straat (veel hardrijders, dubbel parkeren voor de Jumbo). Dit zal met geplande afsluiting alleen maar meer worden.	We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.
28	Zijdebalen wordt een grote sluiproute. Of via Otterstraat, Jongeneelstraat en daarna Zeedijk. Of via Zeedijk (als die helemaal open is) en dan allemaal linksaf de Adelaarstraat in. Een heel slecht plan. Of eventueel de rijrichting Zeedijk andersom.	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
29	<ul style="list-style-type: none"> • Als bewoners van de Zeedijk maken wij ons ernstige zorgen over de beoogde afsluiting voor het doorgaande verkeer van Oudenoord rechtsaf de Kaatstraat op. • Wij zijn van mening dat hierdoor de verkeersintensiteit door de nieuwe woonwijk Zijdebalen en in het bijzonder de Zeedijk zeer zal toenemen. Sluipverkeer zal de kortste omweg zoeken naar de Kaatstraat en achterliggende wijk via de eerste afslag na de Kaatstraat, zijnde de Westerdijk en dan via Jongeneelstraat en Zeedijk alsnog naar de Kaatstraat rijden. • Als straks de Zeedijk geheel open is, zal bovendien vanaf de David van Mollemstraat via Zeedijk men ook de Kaatstraat op kunnen rijden. • Wij verzoeken u dan ook te onderzoeken hoe sluipverkeer door de wijk Zijdebalen is te voorkomen, door de rijrichting van Zeedijk en/of overige straten in Zijdebalen te veranderen. • Het is ons inziens geen optie om de beoogde verkeersmaatregel op de kruising Oudenoord/Kaatstraat door te voeren zonder een gedegen plan dat sluipverkeer door Zijdebalen kan voorkomen. • Wij merken nu al dat verkeer dat van Oudenoord naar de Kaatstraat wil rijden vanaf de noordkant, nu via Otterstraat, Jongeneelstraat en Zeedijk naar de Kaatstraat rijdt. Een gedeeltelijke verandering van rijrichting op de Zeedijk kan dit wellicht voorkomen. • Graag verzoeken wij u onze bezwaren mee te nemen in de definitieve besluitvorming over afsluiting van de kruising Oudenoord/Kaatstraat. • Wij worden graag op de hoogte gehouden van verdere ontwikkelingen in de besluitvorming over deze afsluiting. 	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

30	<p>Ik ben blij dat er meer groen komt, maar: Als ik met mijn auto van mijn huis wegga, wordt mij de Votulast-route aangeraden door mijn navigatiesysteem. Dit is veruit de snelste route naar de A27, maar in verband met de slechte doorstroming van Oudenoord rechtsaf naar Weerdsingel Westzijde (richting CS), is het zelfs de snelste route voor de A12 als ik naar Den Haag moet. Wanneer ik dus de Adelaarstraat in moet, betekent dit in de nieuwe situatie, dat ik de Bemuurde Weerd moet afrijden, de Oudenoord op, door het nieuwe Zijdebalen-complex en van daaruit linksaf richting Adelaarstraat. Dit zal zorgen voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Verkeersopstoppingen in de nieuwe wijk Zijdebalen. 2) Verkeersopstoppingen op het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat, omdat het inrijden van de Westerdijk niet goed zal gaan (onoverzichtelijk, dan veel veer verkeer, dus moeilijker inrijden). 3) Gevaarlijke situaties op kruispunt Oudenoord/Westerdijk en in de wijk Zijdebalen, ivm hard rijdende automobilisten, smalle straatjes, fietsers en kinderen. 4) De wens en reactie van automobilisten van de Bemuurde Weerd WZ om tegen de richting in, achteruit te rijden en zo de Adelaarstraat in te draaien. (Gebeurt nu al, niet regelmatig, maar ik vermoed dat dit vaker zal gebeuren). 5) Meer mensen die in de nieuwe wijk Zijdebalen zullen parkeren (ook al zijn de 'parkeerplaatsen' langs het water geen echte parkeerplaatsen), om makkelijker de wijk uit te kunnen. 	<p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).</p>
	<p>Een factor die uit zal maken hoe het verkeer dat de stad uit gaat zijn route kiest, is denk ik het verkeerslicht voor rechtsaf Oudenoord/Weerdsingel Westzijde (tegenover de AH): Langer op groen = betere doorstroming vanaf Oudenoord, dus eerder geneigd die route te kiezen (lijkt me dat dit de wenselijke route is, als ik het rapport lees).</p> <p>Zelf maak ik mij zorgen over de bereikbaarheid van onze straat, ik ben bang dat ik in de toekomst regelmatig om zal moeten rijden om bij mijn huis te komen, waarna ik nog een aantal (uitgebreide) rondjes dien te rijden om een parkeerplaats te vinden.</p>	
31	<p>Ik ben heel blij met het plan, mede omdat er naar mijn idee te veel (hard rijdend) autoverkeer en daarmee ook veel CO2 (brug) is op de Adelaarstraat. Ook het aanleggen van groen zal een grote verbetering zijn. Ik ga ervan uit dat er voldoende maatregelen worden genomen om ongewenst sluipverkeer tegen te gaan.</p>	<p>We gaan mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p>
32	<p>Is vragen om sluipverkeer in Zijdebalen.</p>	<p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p>

- | | | |
|----|--|---|
| 33 | <p>Inmiddels zijn we weer een paar maanden verder en de Zeedijk gaat binnenkort open. Een noodzaak voor een oplossing vraagt zich zeer binnenkort.</p> <p>Ter herinnering: vanaf augustus 2018 probeer ik aandacht voor dit punt te krijgen.</p> <p>Ook bij de bijeenkomst van het voornemen om ook nu bij de andere rijrichting op de Oudenoord de afslag naar de Kaatstraat te verwijderen heb ik geen nieuwe inzichten hierover vernomen. De Zeedijk gaat binnenkort open, deze weg ontziet de Oudenoord van haar verkeer en geeft gemotoriseerd verkeer de gelegenheid om te gaan naar de Adelaarstraat. Dit kan toch niet de bedoeling zijn, de afslag Oudenoord noordzijde -> Kaatstraat is niet voor niets afgesloten.</p> <p>De Zeedijk wordt een ontmoeting van een uitgang parkeergarage, wandelend verkeer naar huis, naar en van restaurant aan de Zeedijk, fietsers vice versa en een prachtige weg voor snel, gemotoriseerd verkeer. Los van het feit dat de Zeedijk ook nog ingericht wordt met bankjes aan het water.</p> <p>Om issues te voorkomen volstaat 1 simpele oplossing en dat is het plaatsen van een 'paal' die doorgaand autoverkeer voorkomt, deze kan op de hoek Kaatstraat/Zeedijk worden geplaatst.</p> <p>Het idee om de rijrichting voor gemotoriseerd verkeer van de Zeedijk te veranderen lijkt ook logisch, maar dit zal ook sluipverkeer vanaf de Adelaarstraat geven richting Oudenoord geven, aanvullende maatregelen worden hierbij gewenst.</p> <p>Graag denk ik mee, mijn medebewoners van Zijdebalen zijn ook zeker hierin betrokken.</p> | <p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).</p> |
| 34 | <p>In de Kaatstraat zijn twee grote parkeergarages/terreinen. Een in het Korenschoof complex en een aan de andere zijde van de Kaatstraat. Het is voor ons erg ongemakkelijk dat we niet meer vanaf de Oudenoord centrumzijde onze parkeerplek kunnen bereiken. In mijn optiek valt het wel mee met het sluipverkeer. Via de David van Mollemstraat is de Kardinaal de Jongweg in ieder geval makkelijker bereikbaar en dan zijn er ook nog diverse sluiproutes via de Zijdebalen waar dan ook weer maatregelen moeten worden getroffen. Niet doen dus!!! (Veel) meer groen op de Oudenoord vind ik wel een goed plan en het wordt ook tijd dat er maatregelen komen tegen squats en motorrijders die door de straten scheuren en voor veel geluidsoverlast zorgen.</p> | <p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.</p> |
| 35 | <p>Dit veroorzaakt sluipverkeer in de wijk Zijdebalen!</p> | <p>We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).</p> |

- 36 Ik heb begrepen dat er plannen zijn om de Kaatstraat vanaf de Oudenoord eenrichtingsverkeer te maken. De hoop is dat verkeer via de David van Mollemstraat naar de Kardinaal de Jongweg omrijdt, om de Vogelenbuurt te ontzien. Ik hoop echter niet dat de Zijdebalen hiermee een mooie sluiproute wordt. De Zijdebalen als sluiproute kan overigens nog versterkt worden als de Zeedijk open gaat komend jaar.
- Er schijnt een voorstel te zijn de Zeedijk af te sluiten dmv een door hulpdiensten te bedienen paal. Lijkt me een mooie oplossing. Ook ik als automobilist zal dan iets meer moeten omrijden maar de Kaatstraat is gewoon zwaar overbelast (in beide richtingen) dus verkeer via David van Mollenstraat omleiden lijkt me niet meer dan terecht.
- Wellicht kan dit probleem ook in de plannen worden meegenomen
- 37 Ik ben bewoner van Zijdebalen en woon aan de Zeedijk. Langs deze weg wil ik langs deze weg mijn zorgen uitspreken over de mogelijke gevolgen van de plannen van de herinrichting Oudenoord/Kaatstraat.
- Laat ik beginnen met de mededeling dat ik de herinrichting in de basis een goed plan vind. De Kaatstraat/Adelaarstraat is veel te druk en er wordt vaak ook te hard gereden.
- Maar voor ons als bewoners aan de Zeedijk zijn de gevolgen mogelijk groot. Er is nu al veel sluipverkeer en veel automobilisten respecteren de snelheidslimiet niet. Regelmatig zien we automobilisten vanuit de Kaatstraat de Zeedijk inrijden (een deel zal vast bewoners zijn overigens...). We vrezen al het moment dat straks de Zeedijk helemaal open gaat. En daar komt dit plan dan nog een keer bovenop.
- Graag jullie aandacht voor deze zorgen. Dit houdt op dit moment veel bewoners van Zijdebalen bezig.
- 38 Op zich begrip en steun voor initiatief om verkeer over Adelaarsstraat te beperken.
- Het huidige voorstel vraagt echter om overlast op andere plaatsen. Dit kan zowel sluipverkeer zijn via bijvoorbeeld de wijk Zijdebalen, maar ook het verkeer over de David van Molenstraat. Wat wordt er aan gedaan om overlast (en ongelukken) op deze plekken te voorkomen.
- Het verkeer in de wijk Zijdebalen is nu al een chaos, ook zonder dit extra sluipverkeer
- 39 Dit ontwerp gaat veel sluipverkeer veroorzaken door de Zeedijk, Westerdijk en Otterstraat. De Zeedijk is een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit gaat tot gevaarlijke situaties leiden. Wat is hiervoor jullie oplossing?
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. Daarnaast kijken we naar de effecten op de route David van Mollemstraat en naar mogelijke maatregelen.
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

40 Wij zijn als bewoners van de Draaiweg vanzelfsprekend blij dat de gemeente wil investeren om een overbelaste (fiets)route dicht bij onze woningen aan te pakken. Tegelijkertijd maken wij ons ook zorgen over de gevolgen voor het smalle deel van de Draaiweg als het huidige schetsontwerp voor de Kaatstraat wordt uitgevoerd zonder dat er aanvullende maatregelen verderop in de buurt worden genomen. Er is weinig expertise van verkeersstromen voor nodig om dan te voorspellen dat een veelgebruikte sluiproute dwars door het smalle deel van de Draaiweg zal gaan lopen.

Wij zijn dan ook tegenstander van een uitvoering van het huidige schetsontwerp voor de Kaatstraat zonder flankerende maatregelen om sluiptraffic in de smalle straten te voorkomen.

Tijdens de inloopavond van 3 december jl. verzekerden verschillende vertegenwoordigers van het gemeentebestuur ons dat men zich bewust is van het risico voor sluiptraffic voor de kleine straatjes in de directe omgeving (zoals het smalle deel van de Draaiweg) als alleen het schetsontwerp zou worden uitgevoerd. Ook werd tijdens deze avond verteld dat mede doordat het budget voor de maatregelen beperkt is, tot op heden weinig aandacht is uitgegaan naar onderzoek naar de gevolgen voor de kleine straatjes.

Dit alles maakt dat wij het gemeentebestuur met klem het volgende meegeven voor het vervolg van het verkeersproject 'Nieuwe inrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat':

- Maak de doelstelling van het verkeersproject breder: er zijn niet alleen maatregelen nodig voor de inrichting van het kruispunt Oudenoord – Kaatstraat maar ook voor de omliggende straten. Met een onbedoeld waterbedeffect waarbij verkeer wordt verplaatst van de Kaatstraat/Antonius Mattheuslaan naar het smalle deel van de Draaiweg (en daarmee ook weer de Adelaarstraat) is de buurt slechter af.
- Als er nu geen geld is voor een integrale aanpak, spaar dan wat langer door: liever geen maatregelen dan halfbakken maatregelen. Spaar door en gebruik de tijd om een gedegen plan te maken waar daadwerkelijk de Votulastroute aantrekkelijker en veiliger van zal worden.
- Zorg voor meer inzicht in de huidige verkeerssituatie. Er zijn verkeerstellingen nodig ook van de smalle straten in Votulast zodat bekend is wat de huidige verkeersdruk is in deze straten. Het deel van de Draaiweg tussen de Merelstraat en de Adelaarstraat maakte bijvoorbeeld geen onderdeel uit van het kentekenonderzoek uit 2017.

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. Het project is inmiddels breder getrokken dan alleen de kruising en we zullen ook kijken naar de effecten op andere routes en hoe te voorkomen dat hier knelpunten ontstaan.

Als buurtbewoners hebben wij de stellige indruk dat op dit moment al veel sluipverkeer van en naar het centrum voor onze straat kiest.

- Als dan toch nu wordt ingegrepen: controleer de effecten na uitvoering werkzaamheden. Naast onderzoek vooraf is ook onderzoek na uitvoering van de werkzaamheden essentieel. Als van hogerhand wordt besloten om in 2020 in te grijpen met een ontoereikend budget voor een integrale oplossing, dan is het minste wat het gemeentebestuur kan doen een bestuurlijke toezegging te geven dat de situatie rond het sluipverkeer in de kleine straatjes wordt gemonitord, om vervolgens in een tweede tranche – als het waterbedeffect daadwerkelijk optreedt – aanvullende maatregelen te nemen.

Graag spreken wij de verwachting uit dat met bovenstaande rekening wordt gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen.

- 41 Begin deze maand heeft de gemeente Utrecht plannen gepresenteerd om de verkeersdrukke in de wijk Vogelenbuurt te verminderen. Onderzoek toont aan dat enkele duizenden auto's dagelijks via de Adelaarstraat naar de Kardinaal de Jongweg rijden. Het plan dat door de gemeente Utrecht wordt voorgelegd is om - komende van de Oudenoord - de Kaatstraat af te sluiten. De Kaatstraat wordt dan een eenrichtingsweg vanaf de Adelaarstraat richting de Oudenoord. Wel zal er een busbaan worden aangelegd die stadsbussen (en taxi's?) vanaf de Oudenoord de Kaatstraat in laat rijden. Overigens alleen bussen die komen vanuit het centrum. Volgens het plan zullen overige (personen)auto's, vrachtvervoer en ander gemotoriseerd verkeer dan via de David van Mollemstraat naar de Kardinaal de Jongweg rijden. Dit plan is volgens ons (de verenigde inwoners van de wijk Zijdebale) volstrekt onvolledig. En daarom hebben we veel met andere bewoners gesproken en een petitie gestart!
- Zonder aanvullende maatregelen zal veel verkeer de kortste route nemen en via de wijk Zijdebale naar de Kaatstraat rijden. Via de inritten aan de Oudenoord, Otterstraat, de Westerdijk en de Zeedijk kan men immers zonder veel vertraging (en zelfs een stoplicht ontwijkend) zijn weg vervolgen richting de Kaatstraat. Daar rijden ze linksaf (via de Stenen Brug) de Adelaarstraat in en vervolgen hun weg. Dit lost de verkeersdrukke op de Adelaarstraat (het doel van de maatregel) niet op, maar veroorzaakt wel een ontoelaatbare hoeveelheid verkeer in een wijk die daar niet op is berekend.
- Wanneer het voornemen blijft bestaan om het inrijden van de Kaatstraat vanaf de Oudenoord te belemmeren, zijn er volgens ons twee opties om de problemen in de wijk Zijdebale te voorkomen.

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

De meest simpele methode behelst een (door hulpdiensten te bedienen) paal die het onmogelijk maakt om vanaf de Zeedijk de Kaatstraat in te rijden (en omgekeerd). Dit is in lijn met eerder beleid van de gemeente (o.a. Otterstraat). Het plaatsen van een paal voorkomt sluipverkeer vanaf en naar de Kaatstraat. De bewoners van de wijk Zijdebalen kunnen de wijk uitrijden via de Otterstraat, Zeedijk, Korenschoofstraat, Jongeneelstraat en Westerdijk. Dit verlaagt de verkeersdruk op de Adelaarstraat nog verder omdat ook deze bewoners een andere route kiezen naar de Kardinaal de Jongweg of richting centrum – uitgang stad. Deze paal zal gelijktijdig met de aanpassingen van het kruispunt Kaatstraat/Oudenoord moeten worden geplaatst. Dit dient nog een tweede doel. Binnenkort zal de Zeedijk worden opengesteld. Dan kan men vanaf de David van Mollemstraat richting de Kaatstraat rijden. En dat lijkt borg te gaan staan voor onveilige verkeerssituaties. Deze “auto-te-gast”-straat zal dan tegelijkertijd worden gebruikt door wandelaars, fietsers (van en naar het centrum), er is een onoverzichtelijke uitrit vanuit een parkeergarage van blok 3 en dan ook nog het overige gemotoriseerde (sluip -en bestemming)verkeer. Zonder de genoemde verkeersmaatregel zal op deze straat het Circuit van Zandvoort ontstaan. Dit is voor ons volstrekt onaanvaardbaar. Het zal tot ongelukken leiden en is te voorkomen.

Een andere optie zou kunnen zijn om de rijrichting om te draaien voor autoverkeer op de Zeedijk. Voor fietsers verandert er niets, maar ander wegverkeer kan niet vanaf de wijk Zijdebalen richting de Kaatstraat rijden. Nu is het wel zo dat iedere dag fileverkeer staat opgesteld op de Kaatstraat (om linksaf naar het centrum en rechtsaf richting Ondiep te rijden). Deze automobilisten zullen het stoplicht willen ontwijken en rijden dan zeker via de wijk Zijdebalen naar de Oudenoord of de David van Mollemstraat. Daarom is het in deze versie cruciaal om zeer sterke aanvullende maatregelen – vanaf de eerste dag – aan te brengen om dit sluipverkeer te voorkomen. Dat zullen verkeer vertragende maatregelen moeten zijn die werken en dus niet alleen de reeds aanwezige verhogingen, want die werken niet vertragend.

Uit deze reactie blijkt dat wij als bewoners van de wijk Zijdebalen meedenken met de gemeente Utrecht om de noodzakelijke veiligheid voor iedereen te waarborgen. Dat betekent ook dat we bereid zijn om een aantasting van deze waarden aan te vechten om te voorkomen dat we de dupe worden van een eenzijdig en – wat ons betreft – onvolledig doordacht plan.

- Eerder heb ik op persoonlijke titel een reactie geplaatst waarbij ik aangaf zeer bezorgd te zijn over het gebrek aan aandacht voor het

mogelijke sluipverkeer door de wijk Zijdebalen wanneer u uw plannen uitvoert.

Dit wordt gedeeld door veel bewoners. Die hebben u ook al persoonlijk benaderd, maar door middel van de bijgevoegde petitie wil ik aangeven dat we massaal voor uw oplossing liggen, wanneer u niet gelijktijdig (en niet later voor welke reden dan ook) ook garandeert dat er geen sluipverkeer is in de wijk Zijdebalen. We hebben een oplossing. Die is in de petitie ook onder woorden gebracht. De petitie is te zien via de onderstaande link.

https://www.petities.com/voorkom_sluipverkeer_via_de_wijk_zijdebalen

Dit is voor ons dermate cruciaal dat we de lokale pers zullen inschakelen wanneer u deze garantie voor onze wijk niet kunt garanderen.

- 42 De gemeente lijkt geld over te hebben door elk jaar alles op nieuw te bestraten omdat er weer iets anders bedacht is.
Daarnaast is het een maatregel die alleen maar voor extra overlast in de wijk Zijdebalen gaat zorgen. Nu al wordt de wijk als sluip/race route van de Oudenoord/Draaiweg naar Kaatstraat gebruikt.

- 43 De afsluiting zal alleen maar problemen geven op andere plaatsen:
- Sluipverkeer door de wijk Zijdebalen
- Grotere drukte op de David van Mollemstraat (die daarna dan waarschijnlijk weer in aanmerking komt voor beperking).

Ik vermoed dat de drukte o.a. komt door de beperking van de Weerdsingel waardoor het verkeer een andere route is gaan volgen.

In plaats van steeds een straat te beperken waardoor er ergens anders problemen ontstaan lijkt het me beter juist een paar doorgaande routes de stad uit begaanbaar te houden (dus Kaatstraat open houden, Westplein 2 baans houden etc.) en zorgen dat het verkeer via die routes makkelijk en snel de stad uit kan.

- 44 Slecht ontwerp. Dit biedt mogelijkheden voor sluiproutes via Zijdebalen. Beter is om aan weerszijden van de Zeedijk (zijde Kaatstraat en zijde David van Mollem) een tweetal verkeerspalen te installeren. Verkeer via de Kaatstraat vanaf de Oudenoord is prima, zij het traject Kaatstraat - Willem van Noort met forse verkeersdrempels wordt voorzien om de snelheid uit het gemotoriseerde verkeer te halen. Zo behoud je de doorstroming, maar wel tegen acceptabele (lage!) snelheden.

- 45 Ontwerp ziet er goed uit. Alleen graag een verkeerspaal of iets dergelijks op einde Zeedijk -aansluiting Kaatstraat plaatsen om sluipverkeer te voorkomen.

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). Daarnaast kijken we naar de effecten op de route David van Mollemstraat en naar mogelijke maatregelen.

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

Snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, zijn geen optie voor het traject Kaatstraat - Willem van Noortplein omdat er bussen over de weg rijden. Dit zorgt er namelijk voor dat de reistijd van de bussen toeneemt en dat het minder comfortabel wordt voor de passagiers.

We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

- | | | |
|----|--|--|
| 46 | Wij zijn zeer bezorgd over het sluipverkeer risico in Zijdebalen als gevolg van de huidige plannen. | We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. |
| 47 | Ik voorzie met deze afsluiting veel sluipverkeer over de Zeedijk, zeker als die straks helemaal open is. Dit kan voorkomen worden door het voorste gedeelte van de Zeedijk (kant van de Kaatstraat) ondoorgankelijk te maken voor auto's en van het gehele Zijdebaleengebied een 30 km zone (of wellicht zelfs een woonerf). Ik verwacht dat als hier geen maatregelen tegen genomen worden er veel verkeer zeer hard over de Zeedijk zal rijden richting Kaatstraat (de auto's die nu langs komen rijden vaak ook al zeer hard). | We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). |
| 48 | Het voorliggende voorstel heeft grote gevolgen voor de ca 1000 bewoners van Zijdebalen. Het sluipverkeer door de wijk zal door deze inrichting van dit kruispunt sterk toenemen. Het afsluiten, middels een door hulpdiensten verwijderbare paal, van de kruising Zeedijk - Kaatstraat is daarom noodzakelijk. Hierdoor kunnen fietsen wel maar auto's deze route niet meer gebruiken.
Dit komt de veiligheid op de Zeedijk als doorgaande fietsroute ook ten goede. In de Otterstraat is de doorgaande route vanaf de Oudenoord richting de Adamsestraatweg op dezelfde wijze geblokkeerd. | We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). |
| 49 | Allereerst: ik sta positief tegenover de herinrichting van het kruispunt, en ik vind het fijn dat de gemeente de bewoners betreft bij het maken van een ontwerp, dus dank hiervoor!

Ik maak me zorgen om sluipverkeer ten gevolge van de herinrichting. Ik denk dat (een deel van) de mensen die voorheen rechtsaf de Kaatstraat op hadden willen rijden dat in de toekomst via de Westerdijk, Zijdebalenstraat en Zeedijk zullen gaan doen omdat dat veel korter is dan omrijden via de David van Mollemstraat.
Mij lijkt de beste oplossing hiervoor het plaatsen van een paaltje is waar de Zeedijk uitmondt in de Kaatstraat.

Ik hoop dat deze zorg en suggestie meegenomen kunnen worden in het uiteindelijke ontwerp en zie dit ontwerp graag tegemoet. | We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). |
| 50 | Hoewel ik begrijp dat het sluipverkeer richting de Kardinaal de Jongweg moet worden belemmerd, vind ik de huidige plannen niet goed. De mensen die in de naburige straten wonen zullen deze toch moeten kunnen bereiken en zullen veelal de route via de Oudenoord-David van Mollemstraat-Draaiweg en Merelstraat nemen om weer op de Adelaarstraat te komen. Hierdoor zal de verkeersdruk in de Merelstraat, notabene een fietsstraat toenemen en dat is volstrekt onwenselijk. | We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en zullen hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. |

- 51 Bij afsluiten van de Kaatstraat vanaf de Oudenoord zal het héél belangrijk zijn dat er géén sluipverkeer door de Zijdebalen wijk gaat om op die manier de Adelaarstraat te bereiken. Een mogelijkheid hiervoor is verkeer vanaf de Zeedijk richting Kaatstraat alleen naar rechts te laten afslaan. Dan moet autoverkeer vanuit de Zijdebalen wél ontsloten worden naar de David van Mollemstraat via de Westerdijk of de Otterstraat. Sowieso een hele klus voor de verkeersdeskundige.
- 52 Punt 1:
 Als inwoners in Zijdebalen Utrecht maken wij ons ernstig zorgen over het recente plan van het kruispunt Oudenoord en Kaatstraat. In het huidige plan wordt de Kaatstraat niet meer toegankelijk vanaf de Oudenoord en zal er veel sluipverkeer tot stand komen door onze wijk Zijdebalen. Via de kortste route Oudenoord, Otterstraat, de Westerdijk en de Zeedijk kan men dan alsnog de Kaatstraat opdraaien richting de Vogelenbuurt.
 Ons verzoek en dat van vele mede Zijdebalen bewoners is dat er een paal komt aan het eind van de Zeedijk bij de Kaatstraat. Zodat auto's deze sluiproute niet meer kunnen gebruiken, terwijl wandelaars/fietsers/bromfietzers er geen last van hebben. Dit lijkt ons een simpele en goedkope oplossing om een dreigend probleem te ondervangen.
- Punt 2:
 Daarnaast hoop ik dat er in het definitieve plan ook een optie is om vanaf de Oudenoord in zuidelijke richting de Westerdijk op te rijden. Aangezien onze parkeergarage aan het begin van de Westerdijk zit, kan je deze alleen bereiken via de Oudenoord. Dit omdat de Westerdijk eenrichtingsverkeer is in noordelijke richting.
 Op dit moment is er een onveilige situatie dat auto's voorsorteren naast het grote betonnen scheidingsblok om daarna de Westerdijk op te rijden. Daarnaast rijden veel mensen via de Kardinaal de Jongweg, Talmalaan, Draaiweg, David van Mollemstraat en dan de Oudenoord omdat dit de snelste en veiligste weg is. Indien er geen goede ingang voor de Westerdijk is vanaf deze richting van de Oudenoord, zullen we verplicht zijn om door de wijk Vogelenbuurt te rijden via de Adelaarstraat, Kaatstraat en dan Oudenoord. Wat lijnrecht tegenover het doel van al deze aanpassingen staat, minder verkeer door drukke woonwijken en het centrum van de stad.
- Ik hoop van harte dat u deze aanpassingen meeneemt in uw uiteindelijke plan.
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat). Uw voorstel in punt 2 zullen we bekijken.

53	Dit plan heeft een hoge potentie voor sluipverkeer door Zijdebalen, ook in combinatie met de Zeedijk die binnenkort open gaat voor doorgaand verkeer. Het huidige plan mist een totaaloplossing voor Zijdebalen en ook omliggende wijken.	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
54	Ik vrees voor sluipverkeer door Zijdebalen!!!	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
55	Voorkom sluipverkeer door afsluiten hoek Kaatstraat / Zeedijk	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
56	Als de gemeente Utrecht besluit om de Kaatstraat af te sluiten vanaf de Oudenoord, wil ik kristalhelder aangeven dat dit voor mij onbespreekbaar is zonder gelijktijdig aanvullende maatregelen te treffen om sluipverkeer door de wijk Zijdebalen onmogelijk te maken. De meest simpele methode behelst een (door hulpdiensten te bedienen) paal die het onmogelijk maakt om vanaf de Zeedijk de Kaatstraat in te rijden (en omgekeerd). Het plaatsen van een paal voorkomt sluipverkeer vanaf en naar de Kaatstraat. Als bewoner van de wijk Zijdebalen kan ik de wijk uitrijden via de Otterstraat, Zeedijk, Korenschoofstraat, Jongeneelstraat en/of de Westerdijk. Dit verlaagt de verkeersdruk op de Adelaarstraat nog verder omdat ook wij een andere route kiezen naar de Kardinaal de Jongweg of richting centrum – uitgang stad. Wij houden onze mooie nieuwe wijk graag veilig en leefbaar.	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
57	Als bewoner van Zijdebalen wil ik graag voorkomen dat er sluiproutes ontstaan. Kunt u aangegeven hoe de gemeente hierover heeft nagedacht en welke maatregelen getroffen worden?	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
58	Met het nieuw verkeersplan, Kaatstraat-Oudenoord wordt er sluipverkeer gegenereerd door het woongebied Zijdebalen. Dit is onacceptabel, hierop is de infrastructuur niet op ontwikkeld. Het is immers een "gesloten" woonwijk verbonden met de openbare voorzieningen hieromheen.	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).
59	Met de afsluiting van de Kaatstraat vanaf de Oudenoord wordt het probleem van sluipverkeer niet opgelost, maar slechts verplaatst. De meest voor de hand liggende route om vanuit de Oudenoord naar bijvoorbeeld Hopakker en omgeving te gaan zal via Westerdijk, Jongeneelstraat en Zeedijk zijn wat enorm veel overlast zal geven in de smalle straatjes van de wijk Zijdebalen.	We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de rijrichting van de Zeedijk (eenrichtingsstraat).

- 60 Het lijkt me niet de bedoeling dat jullie door deze maatregel, als grotendeels groene raad, omrijden gaan aanmoedigen (waar dit op neer gaat komen) en dus door een woonwijk. Zal leefbaarheid van deze nieuwe wijk zeer verlagen.
- 61 Ongehoord hoe de gemeente nu ingrijpt en daarmee een probleem creëert in plaats van oplost. De hetze tegen de automobilist lijkt een doel op zich. Meest schrijnende in deze perverse gemeentelijke ambitie is het feit dat hiermee de wijk Zijdebalen de dupe wordt. Na al eerder falen in parkeerbeleid, bewoners ontvangen hier immers geen vergunning terwijl een juiste meting van parkeerplekken nooit is getoetst en het bouw- en bestemmingsplan daarmee ook niets meer waard is, kan de Zijdebalen wijk ook deze situatie opvangen. Er is weinig expertise nodig om te beseffen dat al het verkeer zich door deze wijk naar de Adelaarstraat zal verplaatsen.
- Beste oplossing? Niet ingrijpen. Komend decennium hebben we autoroutes nodig. Wanneer iets niet kapot is, hoeft het ook niet gerepareerd te worden. Mocht de drukte over Adelaarsstraat en Kaatstraat toch als zodanig problematisch worden ervaren. Plaats dan vluchtheuvels, of richt deze (deels) in als fietsstraat en stimuleer verkeer via Draaiweg en Kardinaal de Jongweg. Talloze opties, maar neem het totaal als uitgangspunt in plaats van problemen creëren of verplaatsen. Er is geen enkel wetenschappelijk onderzoek dat aantoont dat er komende jaren minder autoverkeer zal plaatsvinden of noodzakelijk zal zijn.
- Ik verzoek de gemeente dan ook nadrukkelijk om niet in te grijpen op de Kaatstraat dan wel zorg te dragen voor juiste mobiliteit van de Zijdebalen wijk. D.w.z. geen files in woonwijken en bereikbaarheid/mobiliteit van bewoners zelf.
- Omrijden is slechts voor een klein aandeel van het verkeer dat hier rijdt van toepassing. Het doel van de maatregel is vooral het vele doorgaande verkeer te weren.
- We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes. De door u beschreven ongewenste effecten nemen we mee, waarbij we ook kijken naar de éénrichting op de Zeedijk.

Effecten op andere wegen

Reactie belangstellenden op het schetsontwerp	Antwoord
<p>62</p> <ul style="list-style-type: none">• Kan het verkeerslicht Oudenoord-David van Mollemstraat het verkeer wel verwerken? Is er voldoende capaciteit?• De zorgen zijn de verkeersveiligheid in de David van Mollemstraat, veel schoolgaande kinderen. En de oversteekbaarheid zeker als de Zeedijk open is.• Er komt meer verkeer via o.a. de Draaiweg de wijk in, niet wenselijk.• Op 13 december heb ik een mail ontvangen over het schetsontwerp Oudenoord Kaatstraat. Hierin wordt gesproken over een besluit van het college. Waar gaat het college over besluiten? Ik mis in de mail de essentie waar het om gaat. Het gaat niet om het schetsontwerp zelf, maar over de impact op de hele wijk. Hoe staat het met de onderzoeken naar het kruispunt Oudenoord David van Mollemstraat, de verkeersveiligheid in de David van Mollemstraat en de toename van het verkeer in oa. de Merelstraat. Dit is een kleine greep uit de vragen waar tijdens de bewonersavond geen duidelijk over was. Dus wat kan het college besluiten als de impact niet in beeld is. Dus eerst duidelijk naar de bewoners en nog een informatieavond voordat er een besluit wordt genomen. De mail die ik nu heb ontvangen geeft de indruk dat er niet wordt naar de zorgen van de bewoners.	<p>Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen. Een totaalpakket aan maatregelen ter besluitvorming worden voorgelegd aan het college.</p>
<p>63</p> <p>Maak me zorgen over 'waterbedeffect', toelichting;</p> <ul style="list-style-type: none">• Ik kom nu al op veel momenten lastig met de auto op de David van Mollemstraat (duurt soms enkele minuten). Staat de brug open, dan staat er nu al file tot op de Oudenoord. Met al het verkeer uit de Kaatstraat erbij wordt dit een ramp. Is hier rekening mee gehouden?• Bewoners van Vogelenbuurt en Tuinwijk die van westkant centrum komen rijden straks allemaal via David van Mollemstraat, Draaiweg en draaien dan bij de Jumbo de wijk in. Dan ontstaat daar bij de fietsstraat een nieuw gevaarlijk punt. Deze bewoners gaan echt niet via de Kardinaal de Jongweg hun wijk in.• Wat zegt het verkeersmodel van de gemeente Utrecht?• Wat maakt dat een optie, waarbij verkeer nog wel via de Kaatstraat gaat, maar dan stuk afgeremd (30km p/u of wat mij betreft woonerf) geen optie meer is? Waterbedeffect kan daarmee mogelijk wel worden verzacht.• Welke maatregelen gaat de gemeente treffen op David van Mollemstraat, zodat dit niet de "nieuwe" Kaatstraat gaat worden?	<p>Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.</p>

- 64 Ik maak me zorgen om de leefbaarheid aan de Talmalaan. In eerdere bijeenkomst heb ik mijn zorgen al geuit, maar daar is niets mee gebeurd. Graag onderzoek naar: veiligheid, fijnstof, geluid. Wat mij betreft wordt dit veel meer integraal bekeken met betrokkenheid van bewoners andere buurten. Als de Monica knip helemaal dicht gaat, dan zijn we daar mogelijk allemaal mee geholpen. Kunt u dit in overweging nemen?
- Graag zou ik zien dat u met een meer integraal plan komt. Ik vrees toename van geluidsoverlast, fijnstof en afname van de verkeersveiligheid. Tijdens de vorige bijeenkomst hebben we deze zorgen al geuit en daar lijkt niets mee te zijn gebeurd.
 - Zou u in overweging willen nemen om de doorgang naast de Monicabrug helemaal af te sluiten? Dan profiteert heel Noord Oost van afname van de verkeersdrukke.
 - We zouden het ieg op prijs stellen als u ons meer betreft bij de planvorming en niet pro forma uitnodigt om mee te praten.
 - Ik krijg nu het idee dat de bewoners die het hardste schreeuwen hun zin zullen krijgen en dat bewoners van verschillende buurten tegenover elkaar komen te staan.
 - Bekijkt u eea nog eens integraal waarbij de verkeersdrukke zo eerlijk mogelijk wordt verdeeld en zo minimaal mogelijk is.
- 65 In principe voorstander van het ontmoedigen van doorgaand verkeer in Kaatstraat, maar ik verwacht verwarring en onduidelijkheid voor verkeer in de Vogelenbuurt. Bovendien véél meer verkeer David van Mollemstraat. Wat zijn de consequenties voor de Merelstraat!!
- 66 Wij zijn niet blij met dit plan. Het is nu al druk op de Talmalaan, zal alleen maar nog drukker worden. Meer fijnstof, meer gevaarlijke verkeerssituaties, meer verkeer. Ook het verkeer in de Draaiweg zal meer worden. Je verplaatst eigenlijk het probleem naar een ander stuk van de wijk.
- 67 Na het zien van het nieuwe schetsontwerp Oudenoord-Kaatstraat en het lezen van de begeleidende tekst ben ik positief over de intentie om de binnenstad autoluwer te maken en daardoor veiliger en prettiger voor fietsers. Echter verwacht ik dat deze aanpassing veel extra verkeer zal brengen op de Draaiweg en Talmalaan (stad uit) en Talmalaan, Draaiweg en Merelstraat (reeds een autoluwe straat - stad in). Hiermee wordt het probleem dus verplaatst en niet opgelost, ik zou graag hierover mijn zorg uitspreken en ik hoop op passende aanpassingen zodat dit niet het gevolg gaat zijn. Op deze manier wordt de Lauwerecht door een drukke weg meer en meer een ingesloten 'eiland' tussen water, trein en een drukke weg (waarbij de Draaiweg/Talmalaan nu al soms een racebaan is). Tevens zal de veilige Merelstraat weer een drukke weg voor auto's van sluipverkeer worden.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen. We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen. We zullen mogelijke sluiproutes in beeld brengen en nagaan hoe we kunnen voorkomen dat het verkeer gebruik maakt van deze sluiproutes.

68	<ul style="list-style-type: none"> • Met grote ontsteltenis en zorg hebben wij als bewoners van de Talmalaan in Utrecht kennisgenomen van het bericht over de voorgenomen wijziging van de kruising Oudenoord en Kaatstraat. Wij als bewoners van de Talmalaan vrezen voor de gevolgen hiervan, namelijk dat onze straat hierdoor veel drukker, gevaarlijker en viezer gaat worden. Wij willen dus ernstig bezwaar maken hiertegen en horen graag waar en hoe we dat kunnen doen. • Wij vragen ons tevens af of onderzocht is wat de gevolgen zijn voor bestaande verkeersroutes zoals de Talmalaan: gevolgen voor de veiligheid, de luchtkwaliteit, en de toegenomen verkeersstromen. Wij hebben daar niets van gezien, en zouden daar graag rapporten over kunnen inzien. Wij hebben echt al diverse malen bij de gemeente geklaagd over de onveiligheid en uitstoot van de Talmalaan, maar worden iedere keer met een kluitje in het riet gestuurd. Wij voelen ons echt niet gehoord en serieus genomen en zijn daarom zeer actie bereid nu. Wij zijn echt niet gehoord in het uitvoeren van deze plannen en de gevolgen voor onze straat, terwijl dit ons zeer hard gaat treffen. • De beste oplossing is ons inziens om een harde knip te maken in de verkeersstroom langs de Weerdsingel westzijde, maar dat terzijde <p>Graag hoor ik van u terug waar we bij de gemeente terecht kunnen om hierover in gesprek te gaan en bezwaar in te dienen.</p>	<p>Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.</p>
69	<p>Zorgen van bewoners uit Staatslieden en Lauwerecht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkeersoverlast moet eerlijk over de wijk Noordoost worden verdeeld • Lauwerecht vreest/krijgt meer fijnstof, lawaai en stank • Graag onderzoek naar het effect op de Draaiweg, Oudenoord, Talmalaan. Dit is nog niet eerder meegenomen in het onderzoek • Verkeersveiligheid in het geding • In verkenning VotulastRoute worden straten in Staatslieden en Lauwerecht niet benoemd, terwijl wij herhaaldelijk vanaf 2017 hebben aangegeven betrokken te willen zijn bij het onderzoek. • Er wordt in de berichtgeving / wijkbericht geen alternatieve routes benoemd, waardoor er in de buurten erg veel onrust is ontstaan • Bewoners voelen zich door het bovenstaande niet gehoord <p>Uitgangspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er moet worden gezocht naar een oplossing die voor alle buurten die te maken hebben met deze wijzigingen werkt. Het probleem kan niet van de ene kant van de buurt naar de andere kant worden verschoven. 2. In gesprek gaan met afvaardiging van alle belanghebbenden om tot een gedragen oplossing te komen 	<p>Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.</p>

- 70 Suggesties nav inloopavond Oudenoord/ Kaatstraat:
- Voor sluipverkeer moet het niet meer aantrekkelijk zijn om binnendoor te rijden. Dat wil zeggen ook de toevoer van en naar de Kardinaal de Jongweg beperken en de rondweg rond Utrecht stad aantrekkelijker maken. Mensen wil zo snel mogelijk van A naar B gaan.
 - Onderzoek naar effect op de Draaiweg, Oudenoord, Talmalaan. Dit is niet meegenomen in het onderzoek van de "verkenning Votulastroute" terwijl herhaaldelijk voor, tijdens en na het onderzoek om actieve betrokkenheid is aangedrongen. De opdracht vanuit de gemeente (raad) aan de projectleider was te smal. Participatie tijdens de verkenning was daardoor alleen gericht op direct omliggende straten en niet op de bredere "omgeving".
 - Daarnaast kenteken checks uitvoeren in de hele WIJK, waardoor je weet wie de sluipers zijn. Gericht op hen actie (laten) ondernemen.
- Resultaat:
- Verkeersoverlast eerlijk over de wijk Noordoost verdelen
 - Voorkom dat Lauwerecht nog meer fijnstof, lawaai en stank krijgt
 - Verkeersveiligheid waarborgen
- Geef buurtbewoners de tijd om op verschillende manieren te reageren. Alleen digitaal daar bereik je niet iedereen mee. En bij het verder onderzoeken naar oplossingen maak de kaders vooraf bekend.
- 71 Hierbij mijn reactie wij als nieuwe bewoner van het grote Zijdebalenproject zijn niet betrokken geweest in het voortraject of bij de koop van ons huis over het plan voor het afsluiten van de Kaatstraat en de gevolgen voor de DvM. Wij kunnen ons niet vinden in het plan mede door bij de afgegeven bouwvergunning voor de nieuwbouw aan de David van Mollemstraat (letterlijk 2,5 meter vanaf de gevel begint de gevel) geen rekening is gehouden met een enorme toename van het verkeer. Wat niet handig is dat de DvM/Draaiweg tevens door de gemeente vastgestelde 2 fietsroutes vanuit Maarsen en Overvecht gaat doorkruisen. De DvM brug is nu al in een slechte staat veroorzaakt lawaai en trillingen in het gebouw. Ik begrijp verder dat er niet voldoende geld is om het project volledig af te maken en het probleem verplaatsen. Wij zijn tegen deze eenzijdig benadering en zouden graag in gesprek komen voor een betere en toekomstbestendige oplossing van het verkeersprobleem. Ook wij willen groen en fietsvriendelijke straten.
- 72 Op basis van het huidige schetsontwerp hebben wij grote zorgen over de luchtkwaliteit/fijnstof, de veiligheid door toename verkeer, geluidsoverlast en algehele verkeersdruk in de straat.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.
- Eind 2019 zijn er enkele klachten binnengekomen over geluidsoverlast bij de David van Mollembrug. Een inspecteur is ter plaatse geweest ter observatie. Uit deze controle blijkt dat het geluid op de David van Mollembrug niet meer is dan mag worden verwacht bij het type brug. Daarnaast zijn de opleggingen, voegovergangen en het wegdek van de brug gecontroleerd. Deze zijn goed in orde. Onze conclusie is daarom dat we geen aanpassing aan de brug kunnen doen om het geluid te verminderen. We gaan nog na of er een andere manier is om de door u beschreven overlast te verminderen.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.
- Eind 2019 zijn er enkele klachten binnengekomen over geluidsoverlast bij de David van Mollembrug. Een inspecteur is ter plaatse geweest ter observatie. Uit deze controle blijkt dat het geluid op de David van Mollembrug niet meer is dan mag worden verwacht bij het type brug. Daarnaast zijn de opleggingen, voegovergangen en het wegdek van de brug gecontroleerd. Deze zijn goed in orde. Onze conclusie is daarom dat we geen aanpassing aan de brug kunnen doen om het geluid te verminderen. We gaan nog na of er een andere manier is om de door u beschreven overlast te verminderen. De fietsroute is een aandachtspunt. We willen de verkeersveiligheid op de routes voor fietsers op orde hebben, voordat de maatregel op de Kaatstraat wordt uitgevoerd.
- Hoewel er wel al naar effecten op andere wegen is gekeken, zullen we nagaan of er maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie op andere wegen niet te benadelen.