

Van Zijstweg: Autoluw & groen: Van Ambitie naar Doen



Raadsinformatieavond gemeente Utrecht 24 september 2013

Comité van Zijstweg

website: www.vanzijstweg.nl

email: vanzijstweg@hotmail.nl

twitter: [@vanZijstweg](https://twitter.com/vanZijstweg)

Inspraak comité Van Zijstweg op de RIA van 24 september 2013.

Geachte wethouder, leden van de gemeenteraad,

Op 18 september vorig jaar hadden wij ons eerste overleg met het ontwerpteam van de gemeente. Doel was om zo mogelijk te komen tot een gezamenlijke voorkeursvariant voor een 2x1 Van Zijstweg.

Op 30 oktober volgde een presentatie door de gemeente van drie mogelijke varianten: compact, breed, een tussenvariant (alle drie met de HOV aan de zuidkant) alsmede een door ons voorgestelde variant met de HOV aan de noordkant. Ook aanwezig waren de Roeivereniging, de Fietzersbond en de Vereniging Oud Utrecht.

We evalueerden samen de plussen en minnen.

Met de uitkomst daarvan organiseerden wij vervolgens een bijeenkomst voor de buurt. Deze gaf in meerderheid aan voorkeur te hebben voor de compacte variant met de HOV aan de noordzijde en veel groen tussen de woningen en de infra.

Toen wij hier op 28 november verslag van uitbrachten verraste de gemeente ons met de mededeling dat er vanwege het aspect "kabels en leidingen" niet verder gegaan werd met de 3 besproken varianten en zij al werkte aan een eigen zgn. "combivariant".

Dat was o.i. dusdanig tegen de afspraken, dat wij met raadsleden onze onvrede hierover hebben besproken.

Op het volgende overleg gaf de gemeente aan dat onze punten wel werden meegenomen, maar dat het ons beeld was dat dat niet zo was. We besloten de samenwerking op dat moment voort te zetten.

In de periode daarna zijn de ambtenaren o.i. verder hun eigen weg gegaan. Oplossingen die wij naar voren brachten werden merendeels afgeserveerd; als volgens ons een argument niet klopte en daadwerkelijk onderuit werd gehaald, volgde een andere reden waarom iets toch niet kon. Dat voor kabels en leidingen 8 mtr extra breedte nodig zou zijn - precies de ruimte voor een dubbele rijbaan - en bovendien in het bestemmingsplan van juni 2012 diezelfde kabels en leidingen als "planologisch niet relevant" werden aangemerkt, deed het vertrouwen in de samenwerking geen goed.

De gemeente werkte de combivariant vervolgens uit in drie versies, die niet meer leken op waar we mee van start waren gegaan.

Wij zijn toen uit het overleg gestapt en hebben met raadsleden en wethouder Lintmeijer gesproken. Bij hem hebben wij de belangrijkste vier uitgangspunten nog eens herhaald die de projectleider destijds uit het overleg met Lintmeijer had meegekregen (en die slechts ten dele in het eindrapport (p19) worden vermeld):

1. infrabundel zover mogelijk richting Jaarbeurs
2. HOV over de bestaande Mandelabrug
3. bermen ivm bomen mogen vervallen om smaller profiel te creëren
4. bezien of de Hovenierswoning behouden kan blijven

Volgens de ambtenaren waren deze zaken niet mogelijk in het ontwerp binnen de door de politiek gestelde uitgangspunten en kaders, maar deze vier punten waren nu juist de opdracht van de politiek aan de ambtenaren!

Ook de oversteekbaarheid was voor de bewoners een belangrijk punt. Lintmeijer verzocht de ambtenaren dan ook nog eens goed te kijken of bovengenoemde punten alsnog in te passen waren in hun plannen. Dat verzoek heeft niets opgeleverd, de huidige voorstellen liggen zeer ver van de oorspronkelijk geformuleerde uitgangspunten. De gemeente staat zelfs de breedste van de 3 varianten voor; volstrekt in tegenspraak met de opdracht.

Het comité Van Zijstweg heeft de HOV noordligging en de HOV middenligging als varianten ingebracht. Deze zijn door de gemeente ongeschikt bevonden, ofschoon met name de middenvariant een aantal interessante voordelen biedt.

Desalniettemin hebben wij steeds benadrukt niet te "hangen" aan de eigen varianten en dat een evt. zuidvariant ook bespreekbaar is als de gemeente wel bereid was met ons oplossingen te zoeken die aan de belangrijkste geformuleerde uitgangspunten tegemoet kwamen.

Waar het in feite op hangt is dat de weg een "gestrekte ligging" zou moeten hebben, "vanwege de continuïteit in het wegbeeld".

Veel is echter op te lossen met een lichte bocht in de weg ten oosten van de Mandelabrug. Dan kunnen de Hovenierswoning - op zijn huidige plek - alsmede de bestaande brug (besparing: 6 miljoen) behouden blijven. Dit wordt onderschreven door een verkeersdeskundige die het comité adviseert.

Behoud van de Hovenierswoning is een belangrijk punt voor de omwonenden.

Is de gemeente bereid een ontwerp te maken, niet volgens een theoretisch model, maar dat inpasbaar is in de huidige situatie?

Daarbij is van belang dat de Van Zijstweg geen doorgaande weg is, maar een toegangsweg tot parkeergarages, dus hoe groot is het probleem als daarin, net als in zoveel wegen, een lichte bocht zit?

Bovendien laat de verbreding van de Overste den Oudenlaan nu al zien dat het verkeer nauwelijks meer vast staat, dat is positief. Wat erop wijst dat het wegnemen van trechters direct gevolgen heeft voor de verkeersdrukke. Trechters zijn ook: traag toegankelijke parkeervoorzieningen.

Alles draait om de visie wat we met dit kansrijke gebied en de stad willen: willen we een stad voor mensen of een stad voor auto's? Die visie, structuurvisie, hoort vooraf te gaan aan belangrijke besluiten over een weg door zo'n gebied. En daarin past de verplaatsing van P3 van de Jaarbeurs naar de westzijde van het Merwedekanaal: wij vinden het positief dat college, gemeente en Jaarbeurs hierover gesprekken voeren. Maar herhaal niet de fout van de gedempte Catharijnesingel: een betonnen goot in het hart van de stad die jarenlang de barrière tussen oost en west heeft versterkt.

Tot slot.

Na alles wat wij geleerd, gehoord en onderzocht hebben over de Van Zijstweg zijn wij alleen maar gesterkt in de mening dat een leefbare, dus 2x1 Van Zijstweg, haalbaar is.

Wij willen daar graag constructief over mee blijven denken. Maar dan echt op basis van uw getoonde politieke wil.



Comité Van Zijstweg, 24 september 2013

Bijlage.

Mail van projectleider aan comité met uitgangspunten variantenstudie.

14-9-2012

Hallo Kees,

Ik heb onderstaande meegenomen uit de vergadering en na overleg met wethouder verkeer direct erna:

- **Infrabundel zo ver als mogelijk opschuiven richting Jaarbeurs.** (mijn interpretatie: verder dan met Jaarbeurs overeengekomen grens kan niet, mede niet vanwege dwangpunten trafohuis en Van Zijstweg 1-17. Verder is 'zo ver als mogelijk' afhankelijk van lucht/geluidsbelasting op Van Zijstweg 1-17).
- rekening houden met woningen Van Zijstweg 1-17 (wethouder heeft richtlijn meegegeven dat we de woonfunctie mogen 'wegbestemmen' omdat dit bij Norod-Zuid omklap Jaarbeur reeds is voorzien).
- Infrabundel bestaat uit: auto, HOV, fiets en voetgangersbanen.
- Auto infra bestaat uit 2x1 banen + uitvoeg/invoegstroken en voorsorteervakken.
- **HOV-baan gaat over bestaande Nelson Mandelabrug.** (over de ligging hebben we ambtelijk aangegeven dat Zuid de voorkeur heeft maar dit is niet besproken of veranderd. Ik ga er daarom vanuit dat we een zuidligging moeten aanhouden).
- Fietspad is 2 richtingen omdat het een hoofdfietsroute is.
- **Bermen ivm bomen mogen vervallen om smaller profiel te creëren.**
- De inpassing van een fietsonderdoorgang in de kanaalweg t.p.v. de Villa Jongerius moet worden onderzocht.
- **De Hovenierswoning mag worden gesloopt maar gezien moet worden of met nieuw profiel deze toch behouden kan blijven.**

Chris

NB. Enkele passages vetgedrukt door comité Van Zijstweg.