

Reactienota Herinrichting Welgelegen Den Hommel

2026



Reactienota Concept Voorlopig Ontwerp

Colofon

Reactienota op het Concept Voorlopig Ontwerp

Projectnaam

Herinrichting Welgelegen - Den Hommel

Uitgave

welgelegendenhommel@utrecht.nl

In opdracht van

College van B&W

Internet

www.utrecht.nl/welgelegendenhommel

Bron foto voorpagina

Stadsingenieurs, impressie

Inhoud

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Inleiding | 4 |
| | Participatie concept-VO januari-februari 2025 | 4 |
| | Leeswijzer | 4 |
| 2. | Den Hommel | 5 |
| 2.1 | Individuele reacties | 5 |
| 2.2 | Reacties Klankbordgroep Den Hommel | 23 |
| 2.3 | Reacties uit bijeenkomst met Ondernemers | 27 |
| 3. | Welgelegen | 29 |
| 3.1 | Individuele reacties | 29 |
| 3.2 | Reacties Klankbordgroep Welgelegen | 38 |
| 3.3 | Reacties Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW) | 40 |
| 3.3.1 | Schriftelijke zienswijze (1), opvolging reactienota IPvE/FO (2), zienswijze groen (3), toezeggingen tijdens bijeenkomst (4) | 40 |
| 3.3.2 | Reacties via Plankaart | 47 |
| | Opmerking 1 t/m 21 | 47 |
| | Opmerking 22 t/m 47 | 51 |
| 4. | Reacties Fietsersbond | 55 |

1. Inleiding

Participatie concept-VO januari-februari 2025

Van 17 januari t/m 7 februari 2025 lag het concept Voorlopig Ontwerp (VO) ter inzage. Belangstellenden konden de documenten digitaal inzien via de website van Welgelegen-Den Hommel. Parallel hieraan was er de mogelijkheid om de documenten fysiek in te zien en, indien gewenst, mondelinge toelichting te krijgen bij Park Welgelegen. Hiervoor is een afvaardiging van het projectteam op drie dagen aanwezig.

Via de mailbox hebben 19 personen gereageerd op het VO. Via de inloop bij Park Welgelegen hebben 10 personen hun reactie schriftelijk ingediend. Eén persoon heeft zowel via email als via de inloop gereageerd.

Daarnaast zijn er 5 bijeenkomsten belegd met afzonderlijk de specifieke belangengroepen: (1) klankbordgroep Den Hommel, (2) klankbordgroep Welgelegen, (3) Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW), (4) een vertegenwoordiging van ondernemers in Welgelegen-Den Hommel en met (5) de Fietzersbond. De BBW, de Fietzersbond en Klankbordgroep Welgelegen hebben hun reactie per e-mail ingediend. De Klankbordgroep Den Hommel en de ondernemers hebben hun vragen mondeling gesteld tijdens de genoemde bijeenkomsten.

Aantal reacties (indieners):

| | |
|--|-------|
| • Individuele reactie per e-mail | 17 st |
| • Individuele reactie tijdens inloop | 10 st |
| • Individuele reactie e-mail en inloop | 1 st |
| • Belangengroepen | 5 st |
| • Totaal aantal reacties/indieners | 33 st |

Aantal vragen en opmerkingen

Elke reactie bevatte vaak meerdere vragen/opmerkingen. In totaal waren er 254 vragen of opmerkingen, waarvan er 70 hebben geleid tot aanpassing van het Voorlopig Ontwerp.

Leeswijzer

In deze reactienota zijn de reacties met hun vragen en opmerkingen verzameld. De reacties zijn ingedeeld per gebied (Den Hommel of Welgelegen). Vervolgens is een indeling gemaakt van individueel ingediende reacties en reacties vanuit de belangengroepen. Dat ziet u terug in de inhoudsopgave.

Elke reactie heeft een nummer en een volgnummer. Iedere persoon/belangengroep heeft een eigen uniek nummer. Bijvoorbeeld: “mevrouw Jansen is vragensteller nummer 3. Zij heeft een reactie ingediend met 5 vragen. Haar vragen zijn dan vermeld bij nummer 3.1 t/m 3.5.” Omwille van de privacy zijn er geen namen van personen of nummers van woningen genoemd (door ons zijn huisnummers vervangen door “#”).

Soms staat in de tekst ook nog een nummer genoemd. Dat nummer komt overeen met het nummer dat door de indiener van de reactie is gehanteerd. Bijvoorbeeld bij de BBW is dat van toepassing. De BBW heeft een uitgebreid document met vragen ingediend. De BBW heeft in haar reactie een hoofdstuknummering gehanteerd. Vervolgens hebben wij de vragen in dit hoofdstuk voorzien van een volgnummer.

Voorts heeft de BBW vragen/opmerkingen vermeld in de plankaart. Deze plankaart hebben wij in deze reactienota opgenomen, waarbij elke afzonderlijke vraag/opmerking is voorzien van een nummer.

Bij de vragen hebben wij soms een deel van de tekst cursief vermeld. Dat betekent dat de indiener een citaat in zijn reactie heeft verwerkt. Hiervan is geen bronvermelding opgenomen.

Sommige mensen hebben bij hun reactie ook foto's of tekeningen toegevoegd ter verduidelijking van hun vraag. Voor ons was dat prettig om de vraag goed te kunnen begrijpen. Deze foto's of tekeningen hebben wij echter niet in de reactienota toegevoegd.

2. Den Hommel

2.1 Individuele reacties

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|---|---------------|
| 1 | Kennedylaan | <p>In het voorlopige ontwerp van de herinrichting van Welgelegen-Den Hommel heb ik vergeefs gezocht naar een voorgenomen herinrichting van het kruispunt van het fietspad dat komend vanaf de Pijperlaan langs het Ibisshotel de Kennedylaan opgaat, en het autoverkeer dat van de Bizetlaan de Kennedylaan op rijdt en vice versa.</p> <p>Mijn vrouw en ik wonen sedert 2001 op Kennedylaan #. We kijken uit op het kruispunt en het aantal keren dat daar fietsers in aanraking kwamen met auto's is ontelbaar. Heel vaak gaat het net goed, en horen wij geschreeuw en/of gescheld van een bijna aangereden fietser. Maar we hebben ook al tig keer in enigerlei vorm hulp moeten verlenen aan fietsers die minder gelukkig waren. Hoewel voor de automobilisten een STOP-gebod geldt bij nadering van het kruispunt, wordt dat -mogelijk door de veelheid van borden ter plaatse- door menig automobilist over het hoofd gezien.</p> <p>Daar komt bij dat de begroeiing ter plaatse, op de punt van de kavel van het IBIS-hotel, doorgaans zo hoog is dat het zicht van automobilisten komend vanaf de Bizetlaan (richting Kennedylaan) op het fietspad langs het IBIS-hotel richting Kennedylaan ernstig belemmerd wordt. Ook het zicht van fietsers die de Kennedylaan op willen op autoverkeer dat van de Bizetlaan de Kennedylaan op rijdt wordt erdoor belemmerd. Die begroeiing is noch functioneel, noch mooi. Beter ware het in de herinrichting dat stuk van de kavel van het IBIS-hotel te onteigenen, en vlak in te richten, zodat er een goed overzichtelijk kruispunt ontstaat.</p> <p>Ik wil u met klem verzoeken serieus aandacht te besteden aan dit voor fietsers zeer gevaarlijke kruispunt.</p> | <p>Onteigening is niet nodig en valt daarmee niet binnen de scope.</p> <p>Binnen de openbare ruimte is een verkeersveilige aansluiting te realiseren waarbij de automobilist door middel van de straatinrichting nog meer moet afremmen dan in de huidige situatie.</p> | Nee |
| 2 | Brucknerlaan | <p>Ik zie op de tekeningen dat er groen voor mijn oprit en parkeerplaats voor mijn woning komt. Ik wil dat het groen verplaatst wordt zodat ik gebruik kan maken van de parkeerplekken op eigen grond. Groen moet vanuit mijn woning naar rechts verplaatst worden.</p> <p>Ik wil gebruik kunnen maken van mijn oprit.</p> | <p>Parkeerplekken op eigen terrein blijven in de nieuwe situatie sowieso bereikbaar/toegankelijk.</p> | Nee |
| 3.1 | Brucknerlaan | <p>Ik zie veel verbetering van dit plan met het vorige.</p> | <p>Bedankt! Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp.</p> | Nee |
| 3.2 | Brucknerlaan | <p>Paragraaf 2.2.14: de eerste zin loopt niet lekker (redactie). Wat wordt bedoeld?</p> | <p>Terechte opmerking. De tekst van de toelichting op het VO zal worden aangepast.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 3.3 | Brucknerlaan | <p>Ondergrondse vuilcontainer in de Brucknerlaan ter hoogte van nummer # zou moeten verdwijnen volgens het plan omdat de verkeersveiligheid verhoogd wordt doordat vuilophaaldiensten niet meer de straat hoeven in en uit te rijden.</p> <p>Dat is m.i. géén valide argument omdat wel verhuisauto's in de straat blijven komen, net als vrachtauto's met bouwmaterialen voor verbouwingen, pakketbezorgers, campers, auto's met aanhangwagens enz. Brucknerlaan is sowieso al aan twee zijden doodlopend, dus rondrijden door niet-bestemmingsverkeer gebeurt ook niet. Container kan m.i. blijven waar hij is.</p> <p>De huidige groenophaaldienst rijdt ook netjes heen en weer en sommige chauffeurs draaien nu zorgvuldig zonder gevaarlijke situaties te veroorzaken naar één of beide 'dode einden' van de straat of rijden een stuk achterstevoren. In de toekomst blijft de groenophaaldienst en al dat andere grotere verkeer komen.</p> <p>Geen valide argument dus m.i. om de vuilcontainer bij nummer # weg te halen.</p> | <p>Met de afvaldienst is deze verplaatsing afgesproken, omdat we op deze manier het aantal grote voertuigen (waaronder vuilniswagens) willen minimaliseren.</p> <p>We willen het aantal locaties in de stad minimaliseren waarbij vuilniswagens achteruit moeten rijden. Tevens wordt het legen van containers hiermee makkelijker. De loopafstanden zijn voorts voldoende door deze verplaatsingen.</p> | Nee |
| 3.4 | Brucknerlaan | Als een nieuwe locatie voor de ondergrondse container wordt 'het begin van de Bizetlaan' genoemd. Waar dan? De container op de Elgarlaan blijft toch ook? | De container op de Elgarlaan blijft op dezelfde locatie. | Nee |
| 3.5 | Brucknerlaan | Het hoogtepeil van de nieuwe straat, wordt dat de huidige stoephoogte bij nummer 39, of de straathoogte? (Relevant i.v.m. onderstaande reactie over boomwortels). | In de nieuwe situatie wordt de nieuwe maaiveldhoogte gelijk aan de bestaande situatie. De nieuwe plantvakken worden vergroot waardoor de boom meer wortelruimte heeft en opdrukken van verharding wordt geminimaliseerd. | Nee |
| 3.6 | Brucknerlaan | Af en toe staat in de tekst 'Brücknerlaan', dat moet 'Brucknerlaan' zijn zonder trema of puntjes op de u. | Terechte opmerking. De tekst van de toelichting op het VO zal worden aangepast. | Ja |
| 3.7 | Brucknerlaan | Opkomende boomwortels voor no. #, #, # moeten in het grondwerk goed worden verdiept ingegraven want trottoir kan niet verhoogd worden i.v.m. afwatering tuinen in de richting van de openbare weg. Beetje ingraven zoals nu vaak gebeurt, heeft maar ½ jaar effect. | Het verdiept ingraven van wortels is niet mogelijk. De nieuwe plantvakken worden vergroot waardoor de boom meer wortelruimte heeft en opdrukken van verharding wordt geminimaliseerd. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|---|---------------|
| 3.8 | Brucknerlaan | Boomonderhoud; de huidige bomen in de Brucknerlaan, onder andere die voor # en # zijn onderhand fors hoger dan de nabije huizen en in geval van storm kunnen die op de nabije huizen vallen. Welke maatregelen neemt de gemeente om verdere doorgroei in hoogte te voorkomen? | Het risico van omvallende bomen bij storm zou dan gelden voor heel veel bomen in de stad. Vanuit groenbeheer vinden er regulier inspecties plaats. Als bewoners vrezen voor omvallende bomen, kunnen zij dit melden aan de gemeente. In dat geval wordt bekeken wat een passende maatregel is. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat bomen worden teruggesnoeid of moeten worden vervangen. Uitgangspunt is om bestaande bomen zoveel mogelijk te handhaven. | Nee |
| 3.9 | Brucknerlaan | Boomwortels groeien ook door in de tuinen, tasten onder andere ook de gresbuizen aan van het riool in de tuin. Tijdens de uitvoering van het werk (riool, willen we graag gebruik maken van de mogelijkheid om dan onze huisaansluiting te refonen). Oplossing: coördinatieplicht voor de aannemer van de gemeente in bestek opnemen, zodat als de straat openligt, een extra buis o.i.d. kan worden ingeschoven. | De bewoners/bedrijven in de buurten worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het project en de uitvoering. Bewoners hebben dan de gelegenheid om hierop de anticiperen. | Nee |
| 3.10 | Brucknerlaan | Mochten de bomen in de Brucknerlaan ooit vervangen worden, dan liefst om en om met enige tussenjaren, zodat we wel een 'groene' Brucknerlaan houden. | Toekomstige werkzaamheden vallen buiten de scope van het project. | Nee |
| 3.11 | Brucknerlaan | Is het te verhardten wandelgedeelte/trottoir voor # – # breed genoeg i.v.m. openbreken van het trottoir bij werk aan de onderliggende kabels en leidingen, zodat voorkomen wordt dat de groenvoorziening opengebrouwen moet worden? | Over het algemeen liggen de meeste kabels en leidingen onder verhardingen. Het is helaas niet overal uit te sluiten dat soms groenvoorziening ook open moet. | Nee |
| 3.12 | Brucknerlaan | De legenda geeft aan hoe vaak per jaar het nieuwe groen zou worden onderhouden. Is dat ook meteen door het project budgettair geregeld voor de komende jaren? | Nee. Het genoemde onderhoud is indicatief. Het project gaat uitsluitend tot en met de realisatie. De financiën en uitvoering van het onderhoud vallen buiten het project. De legenda wordt aangepast. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|--|---------------|
| 3.13 | Kennedylaan | Trottoirs Kennedylaan moeten echt verbeterd worden; nu vaak bewoners van De Wartburg met en zonder rollator op de straat lopen omdat de stoep niet veilig is door opkomende trottoirtegels wegens boomwortels. | De stoep wordt breder en de straat wordt herstraat. De stoepen worden daardoor voor iedereen weer goed beloopbaar, ook voor mensen met een rollator. | Nee |
| 3.14 | Brucknerlaan | Trottoirs tussen fietspad FTR en IBIS moeten verbeterd worden. | De boom in de stoep, die doorgang belemmert, is weggehaald in het ontwerp. Hierdoor kunnen wandelaars beter lopen. Dit stond al in het ontwerp. De stoepen worden opnieuw aangebracht, zodat deze voor iedereen weer goed beloopbaar worden. | Nee |
| 3.15 | Elgarlaan | Op het pleintje bij de garages in de Elgarlaan staat wel een lichtmast; die kan daar blijven staan; staat nu niet op de tekening aangegeven | Terechte opmerking. Het VO is hierop aangepast. | Ja |
| 3.16 | Elgarlaan | In de Elgarlaan staan de lichtmasten nu ineens aan de andere kant; daartoe is m.i. geen noodzaak. De meeste voetgangers lopen bovendien aan de oostzijde van de straat. | In het nieuwe VO verplaatsten we de parkeerplaatsen naar de overzijde. We zullen de locatie van de lichtmasten herzien, zodat het geen obstakel vormt. De westzijde lijkt de meest logische locatie. | Ja |
| 3.17 | Brucknerlaan | Er zou loopruimte moeten komen tussen de haag aan de zijkant van no. # en de nieuwe groenvoorziening, zodat de voetganger die in de Brucknerlaan #-# loopt naar (hoek) Elgarlaan, in eerste instantie aan dezelfde kant kan doorlopen in plaats van direct gedwongen wordt om midden op de nieuwe weg te gaan lopen i.v.m. verkeershinder en veiligheid. Aan de westzijde van de Elgarlaan is voldoende ruimte om de parkeervakken daar iets verder 'in de plannen'. | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. | Ja |
| 3.18 | Brucknerlaan | Als er sprake is van het vervangen van bomen en het betreft lindes, dan graag de drupvrije linde voorschrijven. De huidige veroorzaken veel overlast. | Er komen geen nieuwe lindebomen in de Brucknerlaan (en de rest van Den Hommel). | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|---|---------------|
| 3.19 | Brucknerlaan | Er zijn geen openbare fiets-parkeerplekken in het plan gepland lees ik in de tekst. Graag dat uitgangspunt handhaven. Is niet nodig in de Brucknerlaan. | Klopt. We maken geen openbare fietsparkeerplekken in de Brucknerlaan. | Nee |
| 3.20 | Brucknerlaan | Riool, wat zijn de gevolgen van de waterinfiltratie in plaats van afvoer voor de boomstabiliteit en de grondstabiliteit voor fundering huizen (Brucknerlaan #-# zijn op staal gefundeerd). | Door infiltratie van hemelwater naar het grondwater blijft het grondwaterniveau stabiel. Dit verbetert de levensvatbaarheid van bomen en vermindert de kans op funderingsproblemen van huizen ten gevolge van langdurig lage grondwaterstanden. | Nee |
| 3.21 | Brucknerlaan | Er is een onbestemd gebiedje tussen plangebied en nieuwe bestrating bij no. #. Waarom? | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. | Ja |
| 3.22 | Brucknerlaan | Tegenover nummer # staan nu 2 langsparkerplaatsen tegen de haag getekend. Dat zou denk ik ook haaksparkeren kunnen zijn, zoals ook nu gebeurt, en dan passen er minstens 5 plaatsen! | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. | Ja |
| 3.23 | Brucknerlaan | Kan het asfalt van het pleintje in de Elgarlaan tussen de garages blijven in plaats van stenen t.b.v. spelende kinderen die willen rolschaatsen e.d.? | We richten het gebied Elgarlaan én Brucknerlaan in als woonerf. Uit oogpunt van uniformiteit worden overal zoveel mogelijk dezelfde materiaalsoorten gebruikt. Dat betekent dat ook het pleintje wordt uitgevoerd in klinkers. | Nee |
| 3.24 | Kennedylaan | Graag iets meer aandacht voor de uitwerking van de hoe Kennedylaan/fietspad DFR/Elgarlaan, zodat auto's daar echt langzaam moeten rijden. | Het kruispunt komt verhoogd te liggen zodat auto's langzaam gaan rijden. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|---|---------------|
| 3.25 | Brucknerlaan | Fietspad na de inrit naar De Wartburg: waarom geen gladdere overgang van de fietsroute naar Tenniscentrum en Bridgecentrum in plaats van de nu ingetekende 'hoekige bochten'? | Het gaat hier om een doorlopende fietsroute. De naastliggende functies zijn bereikbaar en daarbij is gelet op dat alle verschillende voertuigen de draai kunnen maken. | Nee |
| 3.26 | Brucknerlaan | Door de heesters naast Brucknerlaan # is er geen gelegenheid meer om de eigen tuin/heg te onderhouden. Graag vervangen door tegels. | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. | Ja |
| 3.27 | Brucknerlaan | Is het mogelijk dat de riolaannemer de riolering naar de huizen tegelijkertijd vernieuwt. | De aannemer doet uitsluitend de werkzaamheden in openbaar (gemeentelijk) gebied, niet in particulier gebied. In openbaar gebied worden door de aannemer ook de huisaansluitingen vervangen. | Nee |
| 3.28 | Brucknerlaan | Graag lantaarnpaal in Elgarlaan ter hoogte van n# niet verplaatsen om lichtbron daar te behouden. Idem voor de Brucknerlaan. | De lichtmast bij Elgarlaan nr. # komt, door inrichtingswijziging Elgarlaan, nagenoeg op dezelfde plaats terug. Dit geldt ook voor de lichtmast nabij nr.# richting de Brucknerlaan. | Nee |
| 4 | Brucknerlaan | Toegankelijkheid Garages. Naast ons huis (nr #) komt een groen perk. Blijft de garage die daarachter ligt goed toegankelijk? | Het groenvak wordt vervangen door drie langspaarkeervakken. Er blijft genoeg ruimte over voor toegankelijkheid van de garage. | Ja |
| 5.1 | Brucknerlaan | Allereerst wil ik u een compliment geven voor het mooie ontwerp. Het is een zeer welkome verbetering voor onze buurt, en specifiek voor de straat waar ik woon, de Brucknerlaan. | Bedankt! Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|---|---------------|
| 5.2 | Brucknerlaan | <p>Afgelopen dinsdag, 28 januari, ben ik bij Park Welgelegen langs geweest om mijn zorgen te uiten over de zeer onoverzichtelijke en gevaarlijke kruising van de Bizetlaan, Elgerlaan en Kennedylaan. Zie hieronder de foto's ter illustratie.</p> <p>Het voorlopige voorstel gaat er, net als de huidige situatie, nog steeds vanuit dat de kruising van de Bizetlaan vanaf het Ibis Hotel en het fietspad vanaf het Ibis Hotel ongewijzigd blijft. Dit betekent dat auto's vanaf de Bizetlaan het fietspad in een hoek van 60° kruisen.</p> <p>Ondanks de hulpmiddelen die nu al worden gebruikt, zoals een drempel, een stopbord en een spiegel, gebeuren er nog steeds regelmatig ongelukken tussen auto's en fietsers. De nieuwe voorgestelde situatie zal hier helaas geen verbetering in brengen.</p> <p>Mijn voorstel is om de hoek tussen de rijbaan van de Bizetlaan en het fietspad overzichtelijker te maken. Het liefst zou ik een kruising van 90° zien, waardoor automobilisten niet achterom hoeven te kijken, maar naar rechts. Hiervoor zal waarschijnlijk een deel van de hoek van het terrein van het Ibis Hotel moeten worden opgeofferd. Deze hoek is momenteel een loze ruimte die door de ligging bij het Ibis Hotel niet gebruikt kan worden als parkeerplaats. Zie ter verduidelijking de afbeelding hieronder.</p> <p>Ik, en met mij alle ouders uit de buurt, hopen dat deze gevaarlijke situatie wordt verholpen in het definitieve ontwerp. Alvast bedankt voor de aandacht en succes met de verdere afronding.</p> | <p>Het kruispunt komt verhoogd te liggen zodat auto's moeten afremmen. We hebben op grondgebied van de gemeente, binnen de mogelijkheden die wij zien, de hoek zo haaks mogelijk gemaakt. Een optimale veilige situatie is hier helaas niet mogelijk. Ondanks fysieke maatregelen kunnen we het gedrag van weggebruikers niet volledig beïnvloeden.</p> | Nee |
| 6.1 | Brucknerlaan | <p>Samen met buurtbewoners hebben we in 2022 tegels gewipt en een geveltuintje aangelegd om de buurt te vergroenen. Het was nog een hele klus, er is veel geel zand afgevoerd en veel bruine aarde ingeschept. Het strookje is niet in jullie tekening opgenomen. Ik heb het nu zelf erbij getekend. Zie roze cirkel. Onze vraag is, kan het ook op jullie tekening ingetekend worden zodat het kan blijven bestaan? Het bevindt zich ongeveer tegenover Brucknerlaan ##. Kan er gezorgd worden voor een mooie rand eromheen? Er staan hitte bestendige planten in zoals Sedum en Lavendel. In het voorjaar verschijnen er uienbollen en tulpen. We genieten ervan en ik houd het onderhoud bij en vraag hulp waar nodig aan buurtbewoners. Dat gaat altijd goed.</p> | <p>Het geveltuintje bij de garageboxen Brucknerlaan kan blijven en is in het ontwerp verwerkt. De garages blijven ook bereikbaar.</p> | Ja |
| 6.2 | Brucknerlaan | <p>Op het speelpleintje bij de Elgarlaan missen we nog het Kingveld (balspel). Zou die er weer kunnen komen met de steentjes? We proberen de kids zo veel mogelijk naar buiten te lokken en weg van de schermen te houden ;).</p> <p>Bedankt alvast. We zijn heel benieuwd hoe het speelplein met de steentjes wordt!</p> | <p>Goed opgemerkt. Dit corrigeren we in het ontwerp.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|---|---------------|
| 6.3 | Brucknerlaan | Nog een vraag komt er ook een paadje over het groen voor de bewoners van Kennedylaan 2 of moeten ze met de hakjes door het gras om thuis te komen? | Goed opgemerkt. Dit corrigeren we in het ontwerp. | Ja |
| 6.4 | Brucknerlaan | Is er al bekend welke bomen erbij geplaatst worden in de Brucknerlaan? Zijn naaldbomen ook een optie? Die zijn toch hittebestendig? En hopelijk geen plakkerige bladluis troep op de auto's eronder. | Er komen nieuwe bomen terug in de Brucknerlaan. Er worden twee meidoorns en een cercis (staat nu in het trottoir achter de parkeerplaats Ibis hotel) aangeplant. Dit staat in het Bomenplan. Het zijn geen naaldbomen. Bepaalde soorten kunnen overlast geven van plakkerige bladluis. | Nee |
| 6.5 | Brucknerlaan | Een idee voor het vele verkeer: aan het begin van de Bizetlaan een bord met het doodlopend icoon erop maar ook een bord met: Bestemmingsverkeers welkom: <ul style="list-style-type: none"> • Ibis hotel • Zwembad den Hommel • T.C Domstad • NDC Den Hommel • De Wartburg woonzorgcentrum • Bewoners Bizetlaan • Bewoners Brucknerlaan • Bewoners Oude Leidseweg • Bewoners Kennedylaan | Dat klopt. We gaan dit soort borden aanbrengen en hiermee ontmoedigen dat vrachtauto's of ander verkeer per abuis de wijk inrijden en daarna weer moet omkeren. | Ja |
| 6.6 | Brucknerlaan | Is het een idee om regenwater op te slaan om de tuinen mee te kunnen sproeien in de hete zomers en het drinkwater schaars wordt? Ik begreep dat er misschien een buis loopt tussen Bizet- en Brucknerlaan. Wellicht kunnen we daar wat mee als deze niet meer gebruikt wordt met het nieuwe systeem/ de nieuwe buizen. | Regenwater wordt geïnfiltreerd in de bodem. Dat doen we door de aanleg van regenwater(infiltratie)riolering in het openbare gebied. Hierdoor wordt het grondwater aangevuld. Bewoners hebben zelf ook de mogelijkheid om hun hemelwater af te koppelen. Daarover worden de bewoners later dit jaar door de gemeente nader geïnformeerd. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|--|---------------|
| 7 | Brucknerlaan | <p>Even een korte reactie op de verbouwing die u in de wijk Welgelegen Den Hommel wilt doorvoeren en dan speciaal de Brucknerlaan.</p> <p>Tekening bestuderend is het enige dat u asfalt vervangt door klinkerbestrating en wat meer groen toevoegt op het brede trottoir.</p> <p>Nu woon ik al sinds 1980 op de Brucknerlaan en ik kan me nu niet herinneren dat er uitgebreid groenonderhoud werd/wordt gepleegd. M.a.w. altijd maar groen toevoegen wordt een extra kostenpost in de toekomst, zo die al wordt uitgevoerd of anders verloedert het groen.</p> <p>Breng in herinnering dat Utrecht 80 miljoen euro moet bezuinigen op de begroting. Uitvoering stoppen van de verbouwing Brucknerlaan en ook mogelijk van het hele plan Welgelegen Den Hommel kan bijdragen aan een lagere schuld en dus een lagere verhoging van de gemeentelijke belastingen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele uitgevoerd!</p> | <p>Wij stellen een onderhoudsplan op voor de groenvoorzieningen. Dat doen we in overleg met de groenbeheerders.</p> <p>Meer groen verbetert de leefbaarheid en draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners. Maar inderdaad, onderhoud van groen blijft een belangrijk punt van aandacht.</p> <p>Aan de andere kant, als we minder groen en meer verharding zouden aanbrengen, heeft dit veel meer negatieve consequenties voor de stad en de leefbaarheid voor de bewoners:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verharding is duurder dan groen, zowel in aanleg als in onderhoud; • meer hittestress is in de stad; • meer risico op wateroverlast van hevige regenbuien (riolering kan niet alles verwerken); • de mate van wateroverlast wordt heviger. Meer schade voor bewoners en bedrijven; • in droge periodes: het grondwaterpeil zakt verder omlaag. Dat kan problemen geven voor bomen en funderingen van huizen. <p>Met deze herinrichting combineren we noodzakelijk onderhoud met toekomstbestendig maken van de openbare ruimte.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 8 | Brucknerlaan | Basketbalplek bij de Brucknerlaan graag weghalen. Dit is geen goeie plek i.v.m. geparkeerde auto's. De basket staat in de richting van geparkeerde auto's op deze manier stuitert de bal tegen onze auto's weg. Bij de huidige locatie gaat de bal richting het bosje. Niemand heeft daar last van. Nieuwe plan levert wel hinder voor omwonenden. Behoud de tegels of verplaats naar speelplein achterzijde. Die is voldoende. | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. We hebben de parkeervakken verplaatst en de basketpaal is naar de overzijde verplaatst. Op deze manier is er meer ruimte. De behoefte vanuit de buurt is om e.e.a. wel te behouden op deze locatie. | Ja |
| 9.1 | Elgarlaan | Er wordt gesproken over een speelpleintje tussen de garageboxen op de Elgarlaan. Dit is niet correct/officieel. Derhalve verzoeken wij jullie om deze term niet als zodanig te gebruiken in officiële stukken. Natuurlijk kunnen hier kinderen spelen maar dat is niet het hoofddoel. Het blijft een garagecomplex. Wij moeten hier met onze auto's, fietsen, scooters etc. probleemloos in en uit kunnen om onze garage te kunnen gebruiken. Er is een speelweide op het gras achter de drive in woningen ter hoogte van de nummers #-#. | Het is een omgeving ingericht op garageboxen. Speelfunctie is secundair. We lopen de tekst hierop na. | Ja |
| 9.2 | Elgarlaan | We hebben begrepen dat het plaatsen van de basketbalpaal tussen de garageboxen inmiddels al van de baan is. | Er komt geen basketbalpaal bij de garageboxen. Dit is aangepast in het nieuwe ontwerp. We hebben de parkeervakken verplaatst en de basketpaal is naar de overzijde verplaatst. Op deze manier is er meer ruimte. De behoefte vanuit de buurt is om e.e.a. wel te behouden op deze locatie. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|--|--|---------------|
| 9.3 | Elgarlaan | <p>Wij willen geen boom en groen achter onze garage. Dit blokkeert de draaicirkel om met de auto in en uit onze garage (nr. #) te rijden. Ik heb hiervan foto's bijgevoegd. Denk dat de nummers # & # hetzelfde, waarschijnlijk zelfs groter, probleem hebben. Mede gezien het aankomend parkeerbeleid zullen we onze garage moeten gebruiken voor onze auto. En als we ooit willen verkopen zal de waarde gedaald zijn.</p> <p>Daarnaast vragen wij ons af of het mag. Voor zover wij weten zijn de geplaatste hekken een nooduitgang voor de huizen daarachter.</p> <p>Het gaat om een boom die 10 meter hoog kan worden. Dit betekent o.i. (weer) verlies van zon & licht. Misschien ook wel voor de zonnepanelen die nu op de garages liggen en voor toekomstige. Tevens verwachten we in het najaar veel last van bladeren en afgewaaide takken te zullen hebben. Wij snappen sowieso niet waarom er zo'n grote boom op zijn klein stukje moet komen. Wortels die t.z.t. gaan groeien en dus ook de bestrating weer wegduwen.</p> | <p>Het groenvak en de boom bij de garageboxen komen te vervallen.</p> <p>Het VO wordt aangepast</p> | Ja |
| 9.4 | Elgarlaan | <p>Op de tekening staat de lantaarnpaal die nu tussen de garageboxen staat niet. Deze willen we echter wel behouden.</p> | <p>Goed opgemerkt. Dit corrigeren we in het ontwerp.</p> | Ja |
| 9.5 | Elgarlaan | <p>Wij zouden graag een voetpad willen hebben voor het eerste stuk op de Elgarlaan. Je wordt nu verplicht om op de straat te lopen. Wij vinden dit levensgevaarlijk. Niet al het verkeer dat vanaf de Bizetlaan de Elgarlaan op komt rijdt stapvoets. Zelfs als men zich wel aan de snelheid houdt, blijft het gevaarlijk. Het aankomend verkeer ziet voetgangers, kinderen op stepjes etc. niet. En andersom ook niet.</p> | <p>De Elgarlaan wordt een woonerf dus op straat mag men wandelen.</p> <p>De inrichting sluit aan bij de behoefte uit de buurt met veel kinderen om een verblijfsomgeving te maken voor de buurt. Mede daarom is gekozen voor een woonerf. Bij een definitie van een woonerf horen verkeersregels die betrekking hebben op veiligheid. Het idee van een woonerf is vastgesteld in een functioneel ontwerp. Alle gebruikers van het woonerf (inclusief automobilisten) moeten hun (rij)gedrag hierop aanpassen wat de veiligheid en leefbaarheid ten goede komt.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 9.6 | Elgarlaan | Het zou ook fijn zijn als de lantaarnpaal die nu, bij inrijden vanaf de Bizetlaan, links achter de garages staat niet verplaatst wordt. Er is bij die garages en bij het garagecomplex veel overlast van dealers. | Er is bij het verlichtingsplan rekening gehouden met de sociale veiligheid in de wijk. De Ondernemersvereniging heeft samen met het wijkbureau en de wijkagent contact over dealen in de wijk. Mocht overlast ervaren worden dan kan een melding gedaan worden via signalen.utrecht.nl. | Nee |
| 9.7 | Brucknerlaan | Geen basketbalpaal op de straat. Deze staat nu ingetekend op de straat dat betekent dat men op straat moet staan om te kunnen basketballen. Hier vlak achter zijn 2 parkeerplaatsen. Veel last (denk o.a. aan schade) voor daar geparkeerde auto's. En ook voor de omliggende tuinen. Daarnaast kunnen vuilniswagens, vrachtwagens hier niet onderdoor. Dat lijkt ons niet de bedoeling en zeker niet gewenst. De Brucknerlaan is doodlopend. Alle huizen moeten bereikbaar blijven en men moet kunnen keren. Misschien kan men basketbalpaal plaatsen op de eerdergenoemde speelweide achter de nummers 30 - 44. | We hebben de parkeervakken verplaatst en de basketpaal is naar de overzijde verplaatst. Op deze manier is er meer ruimte. De behoefte vanuit de buurt is om e.e.a. wel te behouden op deze locatie. | Ja |
| 9.8 | Brucknerlaan | Er staat nu een lantaarnpaal vlak bij de plek waar de eerdergenoemde 2 parkeerplaatsen komen. We willen deze graag laten staan. Meer licht in die donkere groene driehoek zou ook wel prettig zijn. Ook i.v.m. veiligheid. | Er is bij het verlichtingsplan rekening gehouden met de sociale veiligheid in de wijk. De Ondernemersvereniging heeft samen met het wijkbureau en de wijkagent contact over dealen in de wijk. Mocht overlast ervaren worden dan kan een melding gedaan worden via signalen.utrecht.nl. | Nee |
| 9.9 | Brucknerlaan | Er komen 3 perkjes met kruiden begroeiing en solitaire heesters. Het risico dat dit plekken worden waar honden en katten hun behoefte gaan doen is groot. Daar zijn we natuurlijk niet blij mee. In droge periodes gaat dit ook erg stinken. | Katten doen overal hun behoeften. Het type groen staat hier los van. Met betrekking tot honden ligt de verantwoordelijkheid bij de eigenaren. Er zijn speciale hondentoiletplekken aangewezen. Hondeneigenaren zijn verplicht om hondenuitwerpsel op te ruimen en honden aangelijnd te houden. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 9.10 | Brucknerlaan | Wat moeten we verstaan onder kruiden begroeiing? Wordt dit hoog? Solitaire heesters kunnen wel vrij groot worden. Wij zouden graag willen dat deze niet hoger dan 1 meter worden. Als ze hoger worden belemmerd dit het uitzicht. Vooral ook i.v.m. veiligheid. | <p>Aan de noordzijde van de Brucknerlaan ter hoogte van het pleintje wordt onder de lindes een schaduw minnend kruidenmengsel ingezaaid wat maximaal 2x per jaar wordt gemaaid.</p> <p>Aan de noordzijde van de Brucknerlaan worden de vakken ingezaaid en regelmatig beheerd door maaien. Om deze vlakken iets te breken en meer groenmassa te geven worden er op enkele plekken buiten de boomkroon vrijstaande hoge struiken (1.75-2,25m) geplant. Ca. 1 struik per grasstrook zodat er voldoende zicht blijft op de omgeving. In het gras wordt een vroegbloeiend bollenmengsel geplant wat vanaf (medio) april tot ca. november regelmatig wordt gemaaid.</p> <p>Aan de zuidzijde van de Brucknerlaan worden de smalle plantvakjes met een lage vaste planten begroeiing aangeplant, ca. 50-70 cm hoog.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|---|---------------|
| 9.11 | Brucknerlaan | <p>We vragen ons ook af of deze perkjes goed onderhouden gaan worden. Niet alleen met maaien maar ook snoeien. Als we kijken naar het huidige onderhoud is dit bar slecht. En wordt het waarschijnlijk erg rommelig. Er is nu een parkeerplek getekend precies onder de Lindeboom voor nummers #-#. Kan deze verplaatst worden naar achteren. Niemand wil hier graag staan. Deze bomen hebben bladluis. Zie hieronder wat dit betekent voor de lak van je auto. <i>Lindes zijn goede stadsbomen met een grote biodiversiteitswaarde, die daarbij ook goed klimaatbestendig zijn. Ze worden daarom veel toegepast in de bebouwde omgeving maar de lindebladluis, die voorkomt op veel Tilia soorten, kan problemen geven. De plakkerige honingdauw die de luizen afscheiden, veroorzaakt overlast wanneer die op geparkeerde auto's of straatmeubilair terecht komt.</i> Daarnaast zitten er veel vogels in de bomen waardoor je auto ook onder de vogelpoep zit. Wat ook heel slecht voor je lak is. En dus een negatieve invloed heeft op de waarde van je auto.</p> | <p>De grote nieuwe vakken worden, op een enkele hoge struik na, niet beplant maar ingezaaid. Met betrekking tot de perkjes is een groenplan opgesteld met onderhoudsarme beplanting. De lindeboom kan niet verplaatst worden naar achteren.</p> | Nee |
| 9.12 | Brucknerlaan | <p>Wij begrijpen niet waarom onze wijk een woonerf moet worden. Wij hebben vooral een probleem met onderstaande regel en het gevolg daarvan.</p> <p><i>Op wegen binnen een woonerf mag OVERAL worden gelopen en gespeeld. Voetgangers en spelende kinderen mogen wegen die liggen binnen het erf over de volle breedte gebruiken. Om deze reden is het erf dan ook niet verdeeld in een aparte rijbaan en verhoogde trottoirs. "Een woonerf is vooral bedoeld voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen". Aanrijding voetganger of fietser door auto op een woonerf</i></p> <p><i>De maximumsnelheid van 15 km per uur, maakt een verkeersongeval met letselschade op een woonerf minder aannemelijk. Maar ook bij een aanrijding met lage snelheid kan ernstig letsel ontstaan. De automobilist, of bestuurder van een ander motorvoertuig, betaalt in dat geval vrijwel altijd ten minste de helft van de schade. Ook als de voetganger of fietser zelf verkeersfouten maakt die bijdragen aan het ontstaan van de aanrijding.</i></p> <p>Iedere weggebruiker moet opletten en heeft dezelfde rechten. Maar kennelijk niet op een woonerf. Voetgangers en (spelende) kinderen op een weg waar ook gemotoriseerde voertuigen rijden vinden wij altijd gevaarlijk. Ook geen voetpaden vinden wij alleen maar gevaarlijk. Met de snelheidsbeperking van 15 km hebben we overigens geen enkel probleem.</p> | <p>De Brucknerlaan is een doodlopende straat met alleen bestemmingsverkeer en sluit aan bij de behoefte uit de buurt met veel kinderen om een verblijfsomgeving te maken voor de buurt. Mede daarom is gekozen voor een woonerf. Bij een definitie van een woonerf horen verkeersregels die betrekking hebben op veiligheid. Het idee van een woonerf is vastgesteld in een functioneel ontwerp. Alle gebruikers van het woonerf (inclusief automobilisten) moeten hun (rij)gedrag hierop aanpassen wat de veiligheid en leefbaarheid ten goede komt.</p> | Nee |
| 9.13 | Brucknerlaan | <p>Waar komen de containerplekken?</p> | <p>In de Elgarlaan komen ondergrondse containers. De verzamelplaatsen voor de kliko's worden in de tekeningen van het definitieve VO aangegeven.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|--|-------------------------|
| 9.14 | Brucknerlaan | Daarnaast willen wij nog aangeven dat, i.v.m. de grote tekorten van de Gemeente Utrecht, wij eigenlijk vinden dat het geld wat voor dit project wordt uitgegeven beter besteed kan worden aan o.i. belangrijkere projecten. Wij denken dan vooral aan bijvoorbeeld jeugdzorg, woningtekort e.d. | We begrijpen uw punt, maar onderhoud en toekomstbestendig houden van de stad blijft noodzakelijk en draagt bij aan de leefbaarheid. | Nee |
| 10.1 | Elgarlaan | Geen basketbalpaal bij de garageboxen Den Hommel (Elgarlaan). | Er komt geen basketbalpaal bij de garageboxen. Dit is aangepast in het nieuwe ontwerp. We hebben de parkeervakken verplaatst en de basketpaal is naar de overzijde verplaatst. Op deze manier is er meer ruimte. De behoefte vanuit de buurt is om e.e.a. wel te behouden op deze locatie. | Ja |
| 10.2 | Elgarlaan | Ik heb zorg om overlast bij de garageboxen Elgarlaan, is het mogelijk om extra licht te plaatsen. | Dit moet worden onderzocht of deze nog past qua capaciteit op de OV-kast en afgestemd worden met beheer openbare ruimte. Vanwege de doorlooptijd is dit niet meer opgenomen in het VO. Indien mogelijk en gewenst wordt deze lichtmast meegenomen in het definitief ontwerp. | Nee, mogelijk in het DO |
| 11 | Brucknerlaan | Wij hebben een hoekwoning en kunnen 2 auto's parkeren op eigen terrein, een auto voor de garage en een auto naast het huis op de hoek. Nu staat er nog steeds een groenvlak ingetekend voor onze oprit naast ons huis op de hoek! Ik had juist begrepen dat het de bedoeling is dat de auto's zoveel mogelijk op eigen terrein moeten kunnen worden geparkeerd omdat het aantal parkeervakken op de openbare weg al drastisch wordt verminderd. Ik zou graag een bevestiging willen krijgen dat mijn 2 parkeerplekken op eigen terrein straks nog steeds toegankelijk zijn. | Parkeerplekken op eigen terrein blijven in de nieuwe situatie sowieso bereikbaar/toegankelijk. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 12.1 | Brucknerlaan | Naar aanleiding van het inzien en mondelinge toelichting in de bestuurskamer stuur ik u deze mail. Mooi om te zien dat er meer groen in de straat komt! | Bedankt! Fijn dat u positief bent over het ontwerp. | Nee |
| 12.2 | Brucknerlaan | Hierbij nogmaals het verzoek om voor nummer # de parkeerplaats te vervangen voor een bredere groenstrook met een boompje. Zie roze aanduiding hieronder: Uiteraard moeten er voldoende parkeerplaatsen verspreid in de straat blijven. Wellicht kan er een parkeerplaats naast een bredere groenstrook komen, zoals de andere getekende parkeerplaatsen in de straat. | Dit is helaas niet meer mogelijk. Het is erg lastig geweest om, vanuit een uniform straatbeeld en aanwezige bomen, de beoogde hoeveelheid parkeerplaatsen terug te brengen in de Brucknerlaan in combinatie met andere wensen en eisen. Het verplaatsen van deze parkeerplaatsen zou een domino-effect veroorzaken voor het huidige ontwerp. | Nee |
| 12.3 | Brucknerlaan | Op de eerste tekening stond een boompje geplant in de groenstrook bij nummer #, deze is in het nieuwe plan verdwenen. Misschien kwam dit door de vraag over de plek van de boom in combinatie met de parkeerplaats is deze van de tekening weggehaald, zie hieronder. Het zou mooi zijn als in deze groenstrook toch een boompje kan komen. Alvast bedankt voor het kijken naar de mogelijkheid om de parkeerplaats te vervangen voor een bredere groenstrook met boompje. | De groenstrook is te smal en zit te dichtbij kabels leidingen om hier een boom te kunnen plaatsen. Dit is in het VO. Dus helaas niet haalbaar. | Nee |
| 13.1 | Brucknerlaan | Bedankt voor de mondelinge toelichting. In het algemeen fijn dat de straat meer klimaat bestendig wordt gemaakt (meer groen, minder asfalt). | Fijn om te weten dat u positief bent over het huidige ontwerp. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|---|---------------|
| 13.2 | Brucknerlaan | Recent las ik een NOS-artikel over de opwarming van steden en het groeien van rattenmeldingen. Naarmate steden meer opwarmen neemt het aantal meldingen van ratten sterker toe. Kleinschalig groen in de buurt van huizen hangt samen met méér ratten. Graag rekening houden in de groenvoorziening (selectie van beplanting) met het risico op rattenplagen. Steden warmen op en zien rattenmeldingen sneller groeien. | Vergroenen van de stad is noodzakelijk tegen opwarming en hittestress in steden. Groen heeft zowel positieve als negatieve effecten. Ratten komen op afval af en niet op groen. We moeten voorkomen dat er afval en etensresten op straat en in percelen ligt. Hetzelfde geldt voor vuilniszakken die naast de container belanden. Maar struiken en perken bieden echter ook schuilplaatsen voor ratten. In het ontwerp proberen we snippergroen zoveel mogelijk te voorkomen. | Nee |
| 13.3 | Brucknerlaan | Lindebomen zien er mooi uit, maar parkeren onder de bomen geeft veel overlast. Suggestie is om de parkeerplaatsen op de Elgarlaan die momenteel aan de kant van nummer # zijn ingetekend, te verplaatsen naar de kant van nummer #. Het zou fijn zijn als de eigen heg nog wel te bereiken is om te kunnen snoeien door de bewoners door een looppad te creëren. | Goed opgemerkt. Dit corrigeren we in het ontwerp. De parkeerplaatsen zijn naar de overzijde verplaatst in het nieuwe ontwerp. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|--|---------------|
| 13.4 | Brucknerlaan | <p>Hoewel er een parkeerdrukmeting is gedaan waaruit blijkt dat de 43 geplande parkeerplaatsen voor dit gebied gemiddeld voldoende zijn ben ik bang dat er in de praktijk te weinig parkeerplaatsen zullen zijn, zeker op piekmomenten (bijvoorbeeld door bezoekers van IBIS hotel, bezoekers van het zwembad, aannemers/bouwvakkers die in onze straat parkeren). Een tekort aan parkeerplaatsen zal tot een grote irritatie leiden ook gegeven het feit dat niet uitgeweken kan worden naar omliggende straten in piekmomenten (dat is anders dan bijvoorbeeld in de wijk Oog in Al). Daarom zou rekening moeten worden gehouden met een grotere buffer ten opzichte van de gemiddelde parkeerdruk. Een suggestie zou kunnen zijn om in eerste instantie meer parkeerplaatsen in te tekenen, die in de toekomst eenvoudig tot groen omgezet kunnen worden indien inderdaad blijkt dat een aantal parkeerplaatsen niet nodig blijkt.</p> | <p>Met invoeren van betaald parkeren verwachten we dat de parkeerdruk in de wijk is afgenomen. Hierdoor verwachten we dat mensen, die niet in de wijk wonen, hier minder gaan parkeren en dat bewoners meer gebruik gaan maken van parkeren op eigen terrein. De berekende parkeerplaatsen komen dan meer ten gunste van de bewoners van de wijk. Bij de start van het project hebben we een parkeerdrukmeting uitgevoerd, waarbij gekeken is naar officiële en niet-officiële parkeerplaatsen. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er in het ontwerp terug moeten komen, is gekeken naar de hoeveelheid geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Deze aantallen zijn in het ontwerp per buurt teruggebracht in officiële parkeerplaatsen aangevuld met een klein overschot voor drukkere momenten.</p> | Nee |

2.2 Reacties Klankbordgroep Den Hommel

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------|---|--|-------------------------|
| 14.1 | Algemeen | Welk stuk is van archeologisch belang? En Welke vertraging kan dat opleveren? Welke extra maatregelen zijn er dan voor de bereikbaarheid van de particuliere garages? | Geheel Den Hommel (exclusief de Bizetlaan) heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor Welgelegen is dit uitsluitend nabij de kruising van de Ravellaan met de Kanaalweg. In de betreffende gebieden moeten werkzaamheden worden uitgevoerd onder archeologische begeleiding. De mate van vertraging is vooraf niet precies te bepalen. De particuliere percelen blijven sowieso te voet bereikbaar, waarbij we de loopafstand zo kort mogelijk proberen te houden. | Nee |
| 14.2 | Algemeen | De afslag bij het hotel is niet duidelijk aangegeven. Een beter bordje zou de navigatie vanaf de snelweg kunnen verbeteren. | Het plaatsen van dergelijke bebording is aan het nationaal bebordingsinstituut die specifiek gaat over verwijzingen naar bedrijven. Ook kunnen ondernemers zelf via het ondernemersfonds contact opnemen met het instituut. | Nee |
| 14.3 | Algemeen | De ontwerptoelichting bevat een dubbelzinnigheid over de touringcars: er wordt zowel gesproken over een verbod als over weren, wat tot verwarring kan leiden. | Touringcars worden met bebording ontmoedigd om de wijk in te rijden. We zullen de tekst aanpassen. Het ontwerp wijzigt niet. | Ja |
| 14.4 | Algemeen | Hoeveel parkeerplekken komen te vervallen in Den Hommel. | Van de 43 parkeerplekken in de wijk die in de huidige situatie fysiek aangeduid zijn als parkeerplaats komen er 43 officiële parkeerplaatsen terug in het ontwerp (gerekend exclusief de Kennedylaan). | Nee |
| 14.5 | Algemeen | Hoe wordt voorkomen dat fietsen aan het tuinhok vastgezet worden? | Dit is helaas niet te voorkomen. | Nee |
| 14.6 | Algemeen | Kan er een Fietsenparkeerplaats, in ieder geval nabij een voorziening voor deel-auto's komen? | Ja, een fietsenrek wordt hier toegevoegd in het ontwerp. | Ja |
| 14.7 | Algemeen | Het bord 'parkeren personenauto's' bij het Ibis-hotel is op verzoek van bewoners gekomen. Dit willen we graag behouden. | Van het bord "parkeren personenauto's" bij het Ibis-hotel wordt beschouwd of dit in het bebordingsplan van de vervolgfase Definitief Ontwerp opgenomen kan worden. | Nee, mogelijk in het DO |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|--|---------------|
| 14.8 | Algemeen | Kan bij de aanbesteding gelet worden op duurzaamheid, waaronder opnemen dat de aannemer graafmachines en vrachtauto's zoveel mogelijk uitschakelt wanneer ze niet in gebruik zijn, om onnodig draaien gedurende de dag te voorkomen. | Ons streven is om zo duurzaam mogelijk te ontwerpen en te realiseren, bijvoorbeeld bij de keuze van materialen, hergebruik en inzet van uitvoeringsmaterieel. Daarbij bekijken we wat er haalbaar is binnen het budget. | Nee |
| 14.9 | Bizetlaan | Bizetlaan # heeft een muurtje om de tuin, ook in de Elgarlaan. Hierdoor is het goed te onderhouden. Er is daar 'lage heester beplanting' voorzien. Hoe ziet dat eruit? | Plan is aangepast. Enkel de hoek van deze woning grenst aan een klein plantvak met een lage heesterbeplanting van ca. 60 á 75cm hoog. | Ja |
| 14.10 | Bizetlaan | Ik heb zelf betaald voor het kruis voor mijn oprit bij. Komt dit weer terug? | Het ontwerp is zodanig dat kruizen voor opritten niet nodig zijn. Er is rekening gehouden met aanwezige opritten. In de nieuwe situatie komen duidelijke parkeervakken. Elders parkeren is verboden. Als mensen buiten de vakken en voor opritten parkeren, kunt u hiervan melding doen bij Handhaving zodat hiertegen wordt opgetreden. | Nee |
| 14.11 | Bizetlaan | Uitvoering in 2026 en 2028, wanneer is Den Hommel/ Bizetlaan aan de beurt? | De exacte planning en fasering van de uitvoering volgt later. Bewoners en ondernemers worden ruim van tevoren op de hoogte gebracht. | Nee |
| 14.12 | Bizetlaan | In de Bizetlaan zijn de huizen niet onderheid. Dus geen heipalen, maar op staal gefundeerd, op een kleilaag. Hierdoor zijn ze gevoelig voor trillingen van o.a. verkeer. Nu al geeft de verkeersdrempel schade aan Bizetlaan #. De drempel naar de Kennedylaan wordt vergroot, meer een plateau. Hierdoor zullen met name de vuilnisauto's met hogere snelheid van de drempel rijden. Met als gevolg grotere trillingen. Kan dit plateau verkleind worden? Of de drempel aan de Bizetlaan verlaagd worden? | Een trillingenonderzoek is uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar locaties, afmetingen en vormgeving van drempels en plateaus, afstanden tot de woningen, bouwjaar en bouwjaar van de woningen. Hieruit blijkt dat er geen kans is op hinderlijke trillingen. Dit wordt mede bereikt omdat het gebied wordt ingericht als 30km-gebied waardoor autoverkeer langzamer gaat rijden. | Nee |
| 14.13 | Brucknerlaan | Graag geen Lindebomen meer in de Brucknerlaan in verband met de parkeerplaatsen. | Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden. Er komen geen nieuwe lindebomen. | Nee |
| 14.14 | Brucknerlaan | De plaatjes op pagina 15 zijn van de Brucknerlaan, in plaats van de Elgarlaan. | We zullen de tekst aanpassen. Het ontwerp wijzigt niet. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|---|---|---------------|
| 14.15 | Brucknerlaan | De drempel van Brucknerlaan naar Pijperlaan is heel hoog. Dit is slecht voor de auto en met vrachtwagens en busjes met veel ouderen. Is al vaak doorgegeven. | De Brucknerlaan heeft geen aansluiting op de Pijperlaan. U bedoelt wellicht de Bizetlaan. Wij bekijken of aanpassing nodig is en binnen ons project mogelijk is. Het ontwerp wijzigt niet. | Nee |
| 14.16 | Brucknerlaan | Blijven de garageboxen bij de Brucknerlaan bereikbaar, komt daar een aanduiding zodat auto's niet voor de boxen parkeren. | De garageboxen blijven bereikbaar. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden. In de nieuwe situatie komen duidelijke parkeervakken. Elders parkeren is verboden. Als mensen buiten de vakken en voor opritten parkeren, kunt u hiervan melding doen bij Handhaving zodat hiertegen wordt opgetreden. | Nee |
| 14.17 | Brucknerlaan | Tussen de Brucknerlaan en Bizetlaan ligt een gemeentelijk riool, dat afkomstig is uit de tijd van de voormalige gemeente Vleuten-De Meern. Op de rioleringstekening staat deze niet vermeld. Is hiermee rekening gehouden in het ontwerp? | Het genoemde riool is niet bekend bij de gemeente en daarom ook niet in beheer en eigendom van de gemeente als dit in particuliere grond ligt. Mocht hier een riool liggen, dan is dit riool ook particulier eigendom. Als dit onbekende riool nog in werking is, wordt dit tijdens de realisatie door de gemeente in openbaar gebied aangesloten op de nieuwe riolering. | Nee |
| 14.18 | Elgarlaan | Toelichting op het concept VO, pagina 15, laatste bullit, loopt niet. Waar komt de ondergrondse container van de Elgarlaan? | De tekst zal worden aangepast. De afvalcontainer bij de Elgarlaan wordt iets verplaatst ten opzichte van de huidige plek. | Ja |
| 14.19 | Elgarlaan | Hoe hoog wordt de Boom bij de Elgarlaan? | In de Elgarlaan komen 3e grootte bomen, deze worden maximaal 6 meter hoog. In het Bomenplan bij het VO zijn de boomsoorten en grootte te vinden. | Nee |
| 14.20 | Elgarlaan | We missen het Kingveld bij de Elgarlaan, ook terug in de tekening bij de garageboxen. | We zullen het Kingveld toevoegen aan het ontwerp. | Ja |
| 14.21 | Elgarlaan | Deelauto's naar Elgarlaan, plus 2 extra deelauto plekken. Waarom niet 2 bij de huidige gele streep? Er is voldoende ruimte om dat het verkeer op een drukke maandagochtend bij het kruispunt. | In het ontwerp zijn het 2 deelauto-plekken en 2 voor elektrisch laden, samen 4 plekken. Deze zijn verhuisd van Bizetlaan naar Elgarlaan. In het Definitief Ontwerp zal worden beschouwd of er 2 parkeerplekken naar de locatie van de oude gele streep in de Bizetlaan kunnen worden verplaatst. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-------------|--|--|---------------|
| 14.22 | Kennedylaan | Op de Kennedylaan wordt vaak hard gereden, vooral 's nachts, wat leidt tot onveilige situaties. | De rijweg van de Kennedylaan wordt 4,80 m. breed, zodat auto's en bussen elkaar veilig kunnen passeren en haastbewegingen worden ontmoedigd. Er komen wel drempels, en een deel van de Kennedylaan wordt ingericht als een fietsstraat, waardoor het racegedrag sterk zal afnemen. | Nee |
| 14.23 | Kennedylaan | Er is zorg over de veiligheid bij het smalle stuk van de Kennedylaan. Kan het voetpad bij de Kennedylaan worden verbreed, eventueel door het jaagpad te verwijderen? | Het struinpad Kennedylaan tussen Ibis hotel en Leidse Rijn is verwijderd en het voetpad is daar al 1,80 m. breed. Dit is ruim voldoende om elkaar in 2 richtingen te passeren. | Nee |
| 14.24 | Kennedylaan | Als de verkeersveiligheid behouden blijft: zorg voor een egaal voetpad, anders is onderhoud nodig. De stoep bij de Kennedylaan staat altijd schreef door de wortels van bomen, hierdoor lopen bewoners Wartburg vaak over het fietspad | Wij houden in het ontwerp zoveel mogelijk rekening met de plaatsen van bomen en ontwerp van het straatprofiel. Doch in praktijk is niet te voorkomen dat toch wortelopdruk, verzakkend of losliggend straatwerk optreedt. | Nee |
| 14.25 | Kennedylaan | Auto's van en naar de Kennedylaan kunnen nu geen vrachtauto's en bussen passeren in de Bizetlaan. Dat is nu opgelost door de extra ruimte 'bij de gele streep' in de Bizetlaan. Hoe is dat in het nieuwe ontwerp opgelost? | Auto's kunnen vrachtwagens passeren omdat op het plateau met de Elgarlaan meer ruimte ontstaat. We hebben getoetst of vrachtwagens stil kunnen staan en elkaar kunnen passeren, zodat ze niet op de fietsstraat stil moeten staan. Dit kan. | Nee |

2.3 Reacties uit bijeenkomst met Ondernemers

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------|---|--|-------------------------|
| 15.1 | Algemeen | Kan de stoep aan zijde van Zorgcentrum Wartbrug breder? | In het ontwerp wordt het trottoir van 1,80 m naar 2,45 m breed. Voor een trottoir zijn dit ruime afmetingen. | Nee |
| 15.2 | Algemeen | Kan het beplantingsplan worden afgestemd met het Ibis-hotel? Want hotel gaat ook aan de slag met beplanting op haar terrein. | We hebben een bezoek gebracht aan het Ibis-hotel en werkafspraken gemaakt. Deze worden verder uitgewerkt. Beplanting ook wordt afgestemd. | Nee |
| 15.3 | Algemeen | Kunnen er bij het parkeerterrein bij het NDC minder tusseneilandjes komen? Dan kunnen er meer parkeerplaatsen komen. | Helaas niet. De tusseneilandjes zijn nodig ten behoeve van lichtmasten en brandkranen. De onderlinge afstand is beperkt zodat er geen bussen in langsrichting kunnen parkeren en parkeerplaatsen blokkeren. | Nee |
| 15.4 | Algemeen | Bij het Zwembad is een nooddoorgang ter hoogte van het parkeerterrein bij NDC. In het ontwerp staan er parkeervakken voor. Graag deze nooddoorgang vrij houden. | We zullen dit inpassen zodat de nooddoorgang toegankelijk blijft. | Ja |
| 15.5 | Algemeen | In de huidige situatie zijn er gele lijnen in de Brucknerlaan. Die zijn daar speciaal aangebracht zodat een vuilniswagen of vrachtwagen het Ibis-terrein kan in- en uitrijden. Graag checken of dit in ontwerp nog steeds mogelijk is. | De check is uitgevoerd. Het ontwerp in de Brucknerlaan is aangepast zodat een vuilnisauto of een enkele vrachtauto (zonder oplegger of aanhanger) het Ibis-terrein in en uit kunnen rijden. | Ja |
| 15.6 | Algemeen | Graag aandacht voor het kruispunt bij Ibis-hotel, met name bebording en graag spiegels aanbrengen. | We zullen specifiek naar het kruispunt bij Ibis-hotel kijken, maar mogelijkheden om het ontwerp aan te passen zijn beperkt. Bebording wordt nader bekeken en afgestemd. Ook bekijken we de eventuele noodzaak tot aanbrengen van spiegels. Dan doen we in de vervolgfase (Definitief Ontwerp). | Nee, mogelijk in het DO |
| 15.7 | Algemeen | Ik maak mij zorgen dat ik niet meer weg kan komen vanaf mijn uitrit aan de Kennedylaan. De huidige Kennedylaan is druk met fietsers, voetgangers en automobilisten. Zodra er een druk fietspad komt. Kan ik niet meer weg. Is hier rekening mee gehouden? | In de nieuwe situatie wordt het naar verwachting zelfs makkelijker om vanuit uw inrit te rijden en met uw auto over te steken, want er is alleen een stoep en één weg. Bij straten zoals de Leidseweg gaat dit ook goed. Dit is bovendien getoetst door en afgestemd met de Fietsersbond. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------|---|---|---------------|
| 15.8 | Algemeen | Hoe zit het met de bereikbaarheid van busjes, vrachtwagens en touringcars naar het einde van de Kennedylaan? NDC en tenniscentrum geven aan wekelijks busjes te hebben. | De rijweg van de Kennedylaan wordt 4,80 m breed, zodat auto's en bussen elkaar met lage snelheid en veilig kunnen passeren en haastbewegingen worden ontmoedigd. Er komen drempels. Een deel van de Kennedylaan wordt ingericht als een fietsstraat. | Nee |
| 15.9 | Algemeen | Wanneer start de uitvoering van Rondje Stadseiland? | Rondje Stadseiland is een ander project. Voor nadere informatie verzoeken wij u via de website van dit project contact op te nemen. | Nee |
| 15.10 | Algemeen | Bij het project Westelijke Stadsboulevard werd er bij de Pijperlaan gewerkt met verkeersregelaars. Dit werkte heel prettig. | Bij de realisatie zal speciale aandacht zijn voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en beperken van de overlast. Daarbij wordt ook bekeken of verkeersregelaars nodig zijn. | Nee |
| 15.11 | Algemeen | In Welgelegen zijn veel kleinere ondernemers. Verzoek aan gemeente om goede communicatie met hen o.a. over bereikbaarheid en planning. | Bij de realisatie zal speciale aandacht zijn voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en beperken van de overlast, voor bewoners, ondernemers en bestemmingsverkeer. Inwoners en ondernemers worden tijdig voorafgaand en ook tijdens de uitvoering regelmatig geïnformeerd over de planning, voortgang en maatregelen. | Nee |

3. Welgelegen

3.1 Individuele reacties

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|---------------|---|--|---------------|
| 16.1 | Ravellaan | Allereerst complimenten! Er ligt een mooi ontwerp voor de wijk. | Bedankt! Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp. | Nee |
| 16.2 | Schönberglaan | De Schönberglaan wordt een eenrichtingsstraat van oost naar west. De Boleroflat heeft hier een ingang naar een eigen parkeerplaats, en ook het naastgelegen pand heeft aan die straat de ingang naar de parkeergarage zitten. Wordt voor dat stukje straat aan de westzijde van de Schönberglaan een uitzondering gemaakt op het eenrichtingsverkeer? Ik kom zelf regelmatig vanaf de Pijperlaan en Leidseweg aanrijden om via de Schönberglaan de parkeerplaats achter mijn huis op te rijden, en veel meer mensen doen dat. De verkeersdruk aan de Ravellaan en Schönberglaan neemt onnodig toe als iedereen na de herinrichting gedwongen wordt om een rondje Ravellaan en Schönberglaan te rijden om pas aan het einde van die straat een parkeerterrein op te kunnen rijden. | Het klopt dat verkeer vanaf de Pijperlaan deze omrijdbeweging moet maken. Dit geldt niet voor verkeer vanaf Bartoklaan en uit oostelijke richting Ravellaan. Door de wijziging van het straatbeeld is twee-richtingen verkeer niet meer mogelijk. | Nee |
| 16.3 | Ravellaan | Voor de Ravellaan midden zijn aan de zijde van de Boleroflat ook bomen voorzien. Ik kan uit het ontwerp niet helemaal halen welk type bomen daar komen (1e, 2e of 3e orde) en vraag mij af op welke manier er rekening wordt gehouden met de tuinen die daar liggen. Voor mij en mijn burens is dit de enige tuin (er is geen achtertuin) en die is tot nu toe altijd zongericht geweest. Een hoge en volle rij bomen zal het zonlicht uit de tuinen wegnemen. In mijn geval komt daar nog bij dat mijn tuin vlak bij de bocht bij het Rachmaninoffplantsoen en de Verdilaan ligt. Als daar ook bomen komen, heeft dat mogelijk een nog grotere invloed op de hoeveelheid zon in mijn tuin. De zon schijnt midden op de middag vanuit die hoek in mijn tuin. Ik zou het spijtig vinden als ik nauwelijks meer profijt heb van mijn tot nu toe zongerichte tuin. | Dank voor het aandachtspunt. Er wordt een bomenassortiment gekozen passend bij de omgeving. Over de gehele lengte van de Boleroflat worden een 18-tal bomen aangeplant. <ul style="list-style-type: none">• 2x zwarte els (15-20m; 1^e orde) halverwege de flat en aan het begin vanaf het oosten• 2x lijsterbes, 1x prunus, 2x veldesdoorn (7-8 en 8-10m; 2^e orde) verspreid over de lengte van de Boleroflat• 5x magnolia, 5x cornus (5-7m; 3^e orde) verspreid over de lengte van de Boleroflat Op deze wijze spelen we in op zowel de bewoners met een tuin en de bewoners die erboven wonen en tegen een haag van boomkronen kijken. Hierbij hebben we eveneens gekeken naar wat de groeiruimte ondergronds (kabels en leidingen, opsluitbanden) en het beeld van de straat. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------------|--|---|---------------------|
| 16.4 | Ravellaan | In alle autostraten komen klinkers. In mijn beleving betekent klinkers ook meer verkeersgeluid dan nu het geval is. Hetzelfde geldt voor het toevoegen van drempels (vooral 's avonds laat, bij gebruik door scooters, etc). Is er nagedacht over een manier om verkeersgeluid te reduceren? Ik waardeer het als deze aandachtspunten stof tot nadenken geven, of als op deze onderwerpen al rekening is gehouden met de gevolgen die ik aanstip. Ik hoor het graag als u mij hier nader over kunt informeren. | Door de maximumsnelheid van 50 km/uur te verlagen naar 30 km/uur wordt het geluid minder. De straten worden ingericht als 30km-gebied. Dat betekent ook dat de rijbaan smaller wordt en dat er snelheid remmende voorzieningen worden aangebracht zoals drempels. | Nee |
| 17.1 | Schönberglaan | Ik vond het uitgewerkte plan erg mooi, alle/heel veel opmerkingen die we als klankbordgroep hadden n.a.v. de vorige bijeenkomsten zijn volgens mij verwerkt. | Bedankt! Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp. | Nee |
| 17.2 | Schönberglaan | De enige opmerking die ik nog heb is dat de middelste hoogte van de verlichting op de Schönberglaan vervangen zou kunnen worden door de laagste/minst hoge verlichting. De laagste verlichting past m.i. beter op de Schönberglaan omdat daar al heel veel licht is van de galerijen van de flats op de Ravellaan en de appartementen op de hoek Schönberglaan/Ravellaan, en omdat de woningen laag zijn (maar 1 verdieping). Misschien kan dat nog meegenomen worden? | Een goed aandachtspunt, wij onderzoeken of in het Definitief Ontwerp niet alleen deze aanpassing maar de gehele Schönberglaan gewijzigd kan worden naar een vergelijkbare soort lichtmast met hoedkap zoals in de Peter Schathof. Vanwege de doorlooptijd hiervan is dit niet meer in het VO opgenomen. | Nee, mogelijk in DO |
| 17.3 | Schönberglaan | Van de 12 overgebleven parkeerplaatsen op de Schönberglaan worden er 4 oplaadpunten voor elektrische auto's. Dan blijven er nog maar 8 normale parkeerplaatsen over. Is het mogelijk om in ieder geval de nieuwe (bij de hoek naar de Bartoklaan) te verplaatsen naar het begin van de Ravellaan, bij de 6 nieuw te realiseren parkeerplaatsen? Dit ook omdat de gebruikers van de oplaadpalen voornamelijk de bewoners van het Peter Schathof zijn, win-win! | De parkeerplaatsen met oplaadpaal zijn verplaatst naar de Ravellaan en Bartoklaan. In de Schönberglaan komen er 12 parkeerplaatsen zonder oplaadpaal. | Ja |
| 18.1 | Peter Schathof | Bij de Schönberglaan rijden veel auto's met aanhangers in en uit bij de garageboxen. Kunnen zij wel fatsoenlijk de draai maken met de fietsen op de hoek? | De bocht is opnieuw getoetst met de draaicirkel voor autoverkeer en de brandweer. Ontwerp is gewijzigd ten gunste van de draaicirkel; het aantal fietsparkeerplekken is daardoor verminderd met 6 stuks. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------------|---|---|---------------|
| 18.2 | Peter Schathof | Let op dat bij de inleverpunt van Kliko's Peter Schathof. Voldoende ruimte ook i.r.t tot positie ORAC en draaicirkels van de auto. | De bestaande afvalcontainer blijft hier op de huidige plek. Daar omheen is voldoende ruimte aanwezig voor tijdelijke plaatsing van kliko's. | Nee |
| 19.1 | Ravellaan | Hoort het Hommelbos ook bij het project? | Het Hommelbos behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. | Nee |
| 19.2 | Ravellaan | De achteruitgang vanaf park Welgelegen naar Hommelbos ligt erg onvlak en is lastig voor minder validen/ouderen. Is dat openbaar gebied? Zo ja, kan de gemeente hier dan verharding aanbrengen en/of vlak maken? | De achteruitgang vanaf Park Welgelegen behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. We adviseren u uw vraag te melden bij het wijkbureau. | Nee |
| 20.1 | Bartoklaan | Eindelijk is bij mij het kwartje gevallen: onofficiële parkeerplaatsen tellen jullie gewoon niet. Tja, dan kun je makkelijk stellen dat er geen parkeerplaatsen weggaan. Heel slim. De realiteit is natuurlijk dat deze wel gebruikt worden. En dan wordt de telling echt héél anders. Als ik de op de Bartoklaan de onofficiële meereken, waar gewoon geparkeerd mag worden kom ik tot een totaal van minstens 35 parkeerplaatsen en dat gaat terug naar 20. Inclusief die i.p.v. van 4 dan 6 in de Strawinskyaan. Op de Bartóklaan blijven de 2 openbare en 2 voor deelauto's elektrische oplaadpunten. Dus voor 'gewone' auto's nog maar 16. Om dan te zeggen dat ze naar de Ravellaan kunnen uitwijken is helemaal onzin: daar kun je over de hele lengte van de Boleroflat en het noordelijke stuk nu wel parkeren, straks alleen in de parkeerhavens. Ik vermoed dat het bij de 2 min of meer particuliere parkeerplekken (aan de terraskant van de Ravellaan 96 en aan de achterkant van Boleroflat) die nu al wordt misbruikt straks een drama gaan worden. En aan de noordelijke kant verwachten jullie, als daar die nieuwe appartementencomplexen van, aan mijn kant 4 of 5 hoog en olopend tot het kanaal tot 12 hoog, geen plekken nodig zijn.... Wees toch reëel! Wensdenken, werken naar normen voor 2050. Een mooi streven maar onrealistisch. Dit is een vooral een WOONWIJK, werkgelegenheid is hier nauwelijks en over Openbaar Vervoer wordt niet gerept. Voor mij persoonlijk een ramp omdat ik helaas nog maar moeizaam kan lopen en nu echt te ver moet voor de tram. Want de bus bij het Ibis hotel, ook best ver voor mij, komt regelmatig gewoon niet opdagen! Ik zie dat jullie reuze jullie best doen om mee te denken maar niet over grenzen mogen die wij niet kennen. En de truc om onofficiële parkeerplekken niet als parkeerplek te rekenen is voor jullie slim en handig, voor ons écht het tegenovergestelde. | We hebben bij aanvang van het project in Welgelegen een parkeerdrukmeting uitgevoerd met inbegrip van officiële en niet-officiële parkeerplaatsen. Om te bepalen wat terug moet komen is gekeken naar hoeveelheid geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Deze aantallen zijn teruggebracht in officiële parkeerplaatsen aangevuld met een klein overschot voor drukkere momenten. NB. Alle recente en nieuw te realiseren appartementencomplexen moeten parkeren, voor zowel bewoners als bezoekers, op eigen terrein realiseren. Het kan zijn dat er niet per straat exact hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomt, maar op buurtniveau komt het aantal parkeerplaatsen terug, gekoppeld aan de parkeerdrukmeting. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|---------------------|--|---|---------------|
| 20.2 | Bartoklaan | <p>Even voor de duidelijkheid: ik woon niet in de Schönberglaan en voor mijn auto heb ik een plek in de parkeergarage, dus voor mij maakt het allemaal niet uit.</p> <p>Maar weet dat de huizen daar duur zijn én gekocht met het vooruitzicht redelijk normaal te kunnen parkeren. Dat is dan niet meer zo, dat wordt stressen, iedere dag weer, om bijtijds thuis te zijn zodat er wellicht nog een plek dichtbij is. Vaak zinloos want ook NU, 16.22u, staan er 15 geparkeerd, dus al 3 te veel.</p> <p>Geldt natuurlijk ook voor de Bartóklaan voor de mensen die aan de 'oneven' kant wonen. En voor onze gasten die ondanks dat ze € 5,22 per uur betalen toch zullen moeten zoeken en dan nog een eindje lopen.</p> <p>Hier wonen wordt zo minder plezierig en ik hoop toch nog steeds dat een plezierige plek om te wonen de bedoeling is van de Gemeente Utrecht.</p> <p>Een compromis hier en daar zou toch moeten kunnen.</p> | <p>Het klopt dat in de Schönberglaan en Bartoklaan minder parkeerplaatsen terugkomen. De bewoners van de Schönberglaan hebben zelf voor een variant gekozen met minder parkeerplaatsen en meer groen. De parkeerplaatsen worden gecompenseerd met plaatsen op de Ravellaan en een paar extra in de Strawinkskyiaan.</p> | Nee |
| 21 | Algemeen | <p>Bedankt gemeente! Blij met deze (groene) ontwikkelingen voor Welgelegen. Succes de komende tijd.</p> | <p>Bedankt! Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp.</p> | Nee |
| 22 | Franz Listplantsoen | <p>Ik krijg van 1 van mijn huurders de melding dat op de voorbeeld ontwerp van de Gerschwinlaan de inrit naar de parkeerplaats voor de Franzlistplantsoen 100 & 200 niet meer bestaat.</p> <p>Kunnen jullie aan mij bevestigen dat onderstaande een impressie is en dat de inrit gewoon blijft bestaan?</p> <p>Zo niet dan wil ik direct weten hoe ik bezwaar tegen de plannen kan indienen.</p> | <p>Terechte opmerking. Het is slechts een impressie.</p> <p>De bestaande inritten blijven sowieso behouden, in afwijking van de impressie.</p> | Ja |
| 23 | Ravellaan | <p>Ik hoor dat er een plan is om de huidige afvalcontainer op de kruising van de Ravellaan/ Peter Schathof te verplaatsen naar de andere kant. Ik zou willen vragen of deze in de nieuwe plannen op dezelfde plek kan blijven. Daar zijn geen huizen en zorgt de afvalcontainer niet voor overlast. Als die naar de andere kant wordt verplaatst, dan staat deze voor mijn huis, wat wel voor (geluids)overlast zal zorgen. Daarnaast is er op de huidige locatie meer ruimte om de losse containers of kerstbomen van de buurt te plaatsen. Dit maakt de huidige plek niet alleen praktischer, maar zorgt ook voor een prettiger uitzicht voor mij en mijn burens.</p> | <p>De bestaande afvalcontainer blijft hier op de huidige plek.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|--|--|---------------|
| 24 | Algemeen | Toegankelijkheid struinpaden, zullen de verschillende struinpaden qua breedte/ ondergrond toegankelijk zijn voor mindervalide hulpmiddelen en kinderwagens. | De struinpaden worden voorzien van een zogenaamde "halfverharding" die goed toegankelijk is voor rolstoelen en kinderwagens. Ook de breedte van de paden is hierop afgestemd. | Nee |
| 25.1 | Leidseweg | Fijn dat de straten zodanig worden ingericht zodat het moeilijker is om door de straten te scheuren. | Fijn dat u positief bent over het huidige ontwerp! | Nee |
| 25.2 | Leidseweg | Jammer dat er zoveel parkeerplaatsen verdwijnen. Er zijn mensen die een eigen bedrijf hebben (loodgieters, stukadoor) en een auto hebben omdat zij een bedrijf uitoefenen. Waar kunnen zij parkeren? Om goed te kunnen werken willen deze mensen hun auto het liefst in de buurt van de woning parkeren. | Het aantal parkeerplaatsen in de wijk blijft ongewijzigd echter wordt beter verdeeld over de wijk. We kunnen niet garanderen dat iedereen voor zijn eigen deur kan parkeren. | Nee |
| 26.1 | Leidseweg | Basketbalplek weghalen op Brucknerlaan. Geen goede plek i.v.m. parkeerplaatsen auto's en richting basket. Nu gaat de bal richting bosje. Niemand heeft er last van. Met het nieuwe plan wel last voor omwonenden. | Terechte opmerking. Het VO wordt hierop aangepast. We hebben de parkeervakken verplaatst en de basketpaal is naar de overzijde verplaatst. Op deze manier is er meer ruimte. De behoefte vanuit de buurt is om e.e.a. wel te behouden op deze locatie. | Ja |
| 26.2 | Leidseweg | Blijft parkeren wel mogelijk bij nr #/# dat wordt te krap m.i. | Wij nemen aan dat u Brucknerlaan #/# bedoelt. Alle parkeerplaatsen zijn goed bereikbaar. Dit is gecheckt aan de hand van rijcurves. | Nee |
| 26.3 | Algemeen | Graag betere verlichting bij de bosschages in gebied Welgelegen i.v.m. veiligheid. | Onduidelijk is welk gebied specifiek bedoeld wordt. Algemeen geldt dat er in het nieuwe verlichtingsplan de openbare ruimte voldoende wordt verlicht en voldoet aan de huidige normen en richtlijnen. | Nee |
| 26.4 | Leidseweg | Graag bredere stoep Leidseweg v.a. park. Welgelegen naar Muntbrug. | De Leidseweg behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. | Nee |
| 26.5 | Hommelbos | Wens tankstation weg en nieuw bos aanleggen t.b.v. vergroten Hommelbos. | Het tankstation behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|---|---|---------------|
| 26.6 | Algemeen | Graag aanpassingen voor blinden en slechtzienenden die hun weg willen vinden in de buurt (ribbelroutes). | Wordt bij oversteken en bushaltes toegepast. | Nee |
| 26.7 | Algemeen | Graag goed beloopbare stoepen en wandelpaden zowel voor blindenstok/ rollator en rolstoel, maar ook kinderwagens. | Voetpaden worden minimaal 1,80 m breed, met uitzondering van struinpaden door groenstroken (1,00 m) en bieden daarmee voldoende breedte. | Nee |
| 26.8 | Algemeen | Graag aandacht voor goede verlichting i.v.m. veiligheid. | Het verlichtingsplan voldoet aan de huidige normen en richtlijnen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met veiligheid. | Nee |
| 26.9 | Verdilaan | Verdilaan behouden. | De Verdilaan behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. Alleen de aansluiting met de Ravellaan wordt anders ingericht. | Nee |
| 26.10 | Algemeen | Graag parkeerplaatsen behouden en/of verplaatsen. | We hebben bij aanvang van het project in Welgelegen een parkeerdrukmeting uitgevoerd met inbegrip van officiële en niet-officiële parkeerplaatsen. Om te bepalen wat terug moet komen is gekeken naar hoeveelheid geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Deze aantallen zijn teruggebracht in officiële parkeerplaatsen aangevuld met een klein overschot voor drukkere momenten. NB. Alle recente en nieuw te realiseren appartementencomplexen moeten parkeren, voor zowel bewoners als bezoekers, op eigen terrein realiseren. Het kan zijn dat er niet per straat exact hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomt, maar op buurtniveau komt het aantal parkeerplaatsen terug gekoppeld aan de parkeerdrukmeting. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|---------------|--|--|---------------|
| 26.11 | Schönberglaan | Geen nieuwe/ruwe (?) groenroosters P. Schathof etc. i.v.m. moeilijke begaanbaarheid rollatoren, blinden, slechtzienden. | Peter Schathof behoort niet tot het project en ligt buiten het projectgebied. Deze straat blijft zoals het nu is. In de Schönberglaan komen wel grasbetontegels, maar niet over de gehele breedte van de straat zodat er altijd een goede doorgang mogelijk is voor rollators, blinden en slechtzienden. | nee |
| 27.1 | Schönberglaan | Rechthoekig patroon van grasbeton oogt lelijk. Liever rond. | Gasbetontegels en aansluitend straatwerk zijn rechthoekig. Deze elementen worden aangebracht in een rechthoekig patroon omdat ronde patronen erg lastig uit te voeren zijn met dit soort elementen. | Nee |
| 27.2 | Schönberglaan | Bomen zijn 4-8m hoog en dat zou zowel de lichtinval in de ochtend beperken als de zonnepanelen die bijna iedereen heeft. Dit zou minder opbrengst geven. | In de Schönberglaan is gekozen voor 3e grootte bomen. Dit zijn de kleinste boomsoorten, die maximaal 8 m hoog worden. Bij de keuze voor beplanting houden we rekening met de afstand tot de gevel en de aanwezigheid van zonnepanelen. | Nee |
| 27.3 | Schönberglaan | Check dat de afval in perscontainers kan worden gescheiden. | De gemeente Utrecht heeft in 2020 besloten dat plastic-, blik- en pakafval niet meer gescheiden wordt ingezameld. Dat afval kan straks gewoon bij het restafval en wordt vervolgens alsnog gescheiden in de afvalverwerkingsfabriek. Met een perscontainer kun je op één locatie flink meer afval inzamelen. Dat scheelt niet alleen containers maar ook transportbewegingen. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|------------|---|--|---------------|
| 28 | Deliuslaan | <p>Op donderdagavond 16 januari jl. heb ik als lid van het BBW (Buurtbelang Welgelegen) het voorlopig ontwerp herinrichting Welgelegen en Den Hommel kunnen inzien en vragen/opmerkingen kunnen geven. Tijdens die avond had ik aangegeven dat de bedachte centrale fietsparkeerplaats in de knik tussen de Ravellaan/Deliuslaan niet gaat werken. Het is zeer reëel dat bewoners aan de Deliuslaan (en vooral aan het einde van de Deliuslaan) daar niet hun fiets gaan parkeren. De verkeersdeskundige kon zich daar wel wat in vinden had mijn opmerking opgeschreven.</p> <p>Vervolgens was ik donderdagavond 23 januari jl. van de informatieavond over de speelplaats tussen de Ravellaan en de Deliuslaan. Tijdens deze avond werd mij meegedeeld dat de gemeente al met mijn opmerking over de fietsen aan de slag was gegaan. Mij werd een kaartje getoond waarbij twee parkeerplaatsen aan de Deliuslaan waren ingewisseld voor fietsenparkeerplaatsen. Op zich is het mooi dat de gemeente gehoor heeft gegeven aan de bedenkingen dat een centrale fietsenparkeerplaats niet gaat werken.</p> <p>Bij het zien van het kaartje heb ik de vraag gesteld of dit niet ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen aan de Deliuslaan. Mij werd door de gemeentemedewerker verteld dat dit niet ten koste zou gaan van het aantal autoparkeerplaatsen. Mij is het naderhand niet duidelijk hoe dit zou kunnen. Ik zou dan ook graag onderbouwd willen zien hoe de extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd zonder dat er autoparkeerplaatsen aan opgeofferd gaan worden.</p> <p>In het concept Voorlopig ontwerp herinrichting Welgelegen en Den Hommel is aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen aan de Deliuslaan niet verminderd zou worden (uitkomst van een gehouden parkeerdrukmeting). Ik hecht er wel aan dat hieraan geen wijziging wordt doorgevoerd en als dat wel gaat gebeuren, dat hier de betreffende aanwonenden (en wellicht meer) hier op worden geïnformeerd.</p> <p>Het kaartje wat ik gezien heb is, denk ik, ook nog een concept en ik mag daar nog niet al te veel waarde aan hechten maar het zag er wel serieus uit.</p> | De vuilcontainers worden verplaatst naar het deel waar nu vier auto's kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat ruimte om de twee lange rijen parkeervakken aan de koppen uit te breiden en fiets parkeren in te passen. Hierbij blijft het aantal parkeerplaatsen hetzelfde. | Nee |
| 29.1 | Ravellaan | <p>Dank voor het toezenden. Ik zag in het begin (pagina) 1 klein foutje staan. De SRV-wagen rijdt nu vanaf de Leidseweg Park Welgelegen op en niet vanaf de Ravellaan. Op Park Welgelegen is sprake van eenrichtingsverkeer nl vanaf de Leidseweg richting Ravellaan. De SRV wagen heeft nu al moeite om vanaf het terrein de Ravellaan op te rijden en ik ben benieuwd hoe dat gaat als de Ravellaan daar versmald wordt.</p> | Uw opmerking is terecht. De tekst van de toelichting op het VO blijkt inderdaad niet helemaal correct. In het ontwerp is de bocht vanaf het terrein Park Welgelegen richting de Ravellaan ruimer gemaakt bij de uitrit van de Peter Schathof. Er zullen dus geen problemen ontstaan met uitrijden van het terrein. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|---------------|--|---|---------------|
| 29.2 | Schönberglaan | Op bijgaande foto is te zien dat de bomen in de Schönberglaan wel heel erg breed worden en ver over het trottoir hangen. Deze laan wordt flink aangepast en dan zou het goed zijn om met dit ongemak rekening te houden. | Deze bomen geven inderdaad overlast en worden verplant naar de Ravellaan-zuidzijde waar deze bomen kunnen uitgroeien. In de Schönberglaan komen nieuwe bomen passend bij het straatprofiel. | Nee |
| 29.3 | Schönberglaan | Ik ben ermee bekend dat er bomen voor ons huis komen te staan in een nieuw (voor ons huis) aan te leggen groenstrook. Daarnaast komen de parkeerplaatsen. Hopelijk gaan deze bomen dan ook geen overlast bezorgen bij het in- en uitstappen Aanvullend. Als de bomen geplaatst worden voor de huizen Ravellaan # t/m # gaat dat wel erg ten koste van het uitzicht. Daar ben ik en ik spreek zeker namens de burens niet blij mee. Een boom op een hogere stam past beter en dan krijg je ook geen probleem met uitstappen van de auto. Of worden deze bomen elders geplaatst op de Ravellaan? | De bomen zijn qua hoogte en breedte afgestemd op de straatbreedte en afstand tot woningen. Daarbij is gekozen voor boomsoorten met een transparante kroon. Benoemde hoogte en breedte zijn 'theoretische' maatvoeringen van het eindstadium en die geldt voor bomen die volledig vrij zijn staan in 'de volle grond'. Over het algemeen zullen bomen omringd door verharding niet tot deze breedte en hoogte uitgroeien Bij de soortkeuzes wordt rekening gehouden met in-uitstappen. De bomen die we verplanten gaan naar een deel van de Ravellaan, ter hoogte van de Deliuslaan waar ze verder mogen/kunnen uitgroeien. | Nee |
| 30.1 | Schönberglaan | Aanvullend. Als de bomen geplaatst worden voor de huizen Ravellaan # t/m # gaat dat wel erg ten koste van het uitzicht. Daar ben ik en ik spreek zeker namens de burens niet blij mee. Een boom op een hogere stam past beter en dan krijg je ook geen probleem met uitstappen van de auto. | De bomen zijn qua hoogte en breedte afgestemd op de straatbreedte en afstand tot woningen. Daarbij is gekozen voor boomsoorten met een transparante kroon. Benoemde hoogte en breedte zijn 'theoretische' maatvoeringen van het eindstadium en die geldt voor bomen die volledig vrij zijn staan in 'de volle grond'. Over het algemeen zullen bomen omringd door verharding niet tot deze breedte en hoogte uitgroeien Bij de soortkeuzes wordt rekening gehouden met in-uitstappen. De bomen die we verplanten gaan naar een deel van de Ravellaan, ter hoogte van de Deliuslaan waar ze verder mogen/kunnen uitgroeien. | Nee |
| 30.2 | Schönberglaan | Of worden deze bomen elders geplaatst op de Ravellaan? | De bomen die we verplanten gaan naar een deel van de Ravellaan, ter hoogte van de Deliuslaan waar ze verder mogen/kunnen uitgroeien. | Nee |

3.2 Reacties Klankbordgroep Welgelegen

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------|--|--|---------------|
| 31.1 | Algemeen | Is het hemelwaterafvoer richting het groen overal nodig? | Nee, op sommige plaatsen wordt het water afgevoerd naar groen (wadi's), op andere plaatsen via kolken naar het infiltratieriool. | Nee |
| 31.2 | Algemeen | Het parkeren is nu geregeld. Is er rekening gehouden met de nieuwbouw? | Nee, dat hoeft ook niet. Bij de nieuwbouw wordt opgelegd dat op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. | Nee |
| 31.3 | Algemeen | Wat voor parkeernorm wordt er rekening mee gehouden bij de nieuwe ontwikkelingen ? | Het is niet 1 op 1 per woning, maar met een rekentool wordt bepaald hoe bezoekersparkeren en vergunninghouders in een gebied zijn verdeeld. Bij nieuwbouw wordt parkeren op eigen terrein opgelost, dus geen extra vergunninghouders. | Nee |
| 31.4 | Algemeen | Komt er een bebordingsplan waarbij vroegtijdig een eenrichtingsverkeer wordt aangekondigd. | Ja, er komt een bebordingsplan. Ook wordt hierin vroegtijdig eenrichtingsverkeer aangekondigd. | Nee |
| 31.5 | Algemeen | Komende jaren komen nieuwe woningen bij hoe is er vanuit het riool met de herinrichting rekening gehouden op meer mensen? | In de dimensionering van de riolering is rekening gehouden met een overcapaciteit vanwege eventuele toekomstige bebouwing. | Nee |
| 31.6 | Algemeen | Is er al contact gezocht met VVE's over afkoppelen? | Nee, de buurt en de VVE's zijn nog niet geïnformeerd over afkoppelen. Dat gaan we sowieso nog doen. | Nee |
| 31.7 | Algemeen | Welke keuzes hebben jullie gemaakt ten aanzien van lichtmasten? Wat voor licht wordt dit? | Ten opzichte van de huidige lichtmasten, worden de nieuwe lichtmasten lager (tussen de 4 en 6 m hoog). Het type armatuur staat vermeld in de toelichting bij het concept VO. De verlichting wordt als dimbaar uitgevoerd, en krijgt een witlicht (3000K) | Nee |
| 31.8 | Bartoklaan | Welke keuzes zijn er gemaakt ten aanzien van parkeren bij Bartoklaan ? Het lijkt namelijk erop dat bezoekers van de tandarts alleen bij de Strawinskylaan kunnen parkeren | Hier is gekozen voor parkeren aan één zijde van de weg en aan de andere zijde groeninrichting. Het staat de bezoekers van de tandarts vrij om in omgeving te parkeren. Dit kan in de Bartoklaan maar ook Strawinskylaan of Leidseweg. | Nee |
| 31.9 | Gershwinlaan | Wordt het fietspad Gershwinlaan uitgevoerd in elementverharding of asfalt? | Het fietspad in de Gershwinlaan wordt van elementenverharding voorzien. Asfalt is hier niet mogelijk vanwege de vele ondergrondse kabels en leidingen. | Nee |
| 31.10 | Leidseweg | Kunnen de mooie lantaarnpalen bij de Leidseweg worden doorgetrokken? | De Leidseweg valt niet binnen de scope van dit project. Het toepassen van dergelijke (kostbare) lantaarnpalen in het project is niet mogelijk. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------------|---|--|---------------|
| 31.11 | Peter Schathof | Afvalcontainer bij Peter Schathof wordt verplaatst naar voor de deur. Kan deze niet op de plek blijven i.p.v. voor de woning. | De afvalcontainer blijft op huidige plek. | Ja |
| 31.12 | Ravellaan | Welk type paden realiseren jullie bij de Ravellaan? Is er rekening gehouden met materiaal die toegankelijk is voor rollators? Kan je hier ook naast elkaar lopen? Schiet niet door met groen compenseren, Bereikbaarheid is het belangrijkste. | De Ravellaan is een lang traject. Tussen de kruising van de Gershwinlaan en de kruising met de Verdilaan wordt halfverharding toegepast. Vanaf de kruising Verdilaan tot de Leidseweg wordt het trottoir, omdat we in overweging hebben genomen dat hier veel ouderen lopen (Rondje Welgelegen). We herzien de breedte van het voetpad in verhouding tot groen en voetpad aan de overzijde en vanuit de mogelijkheden van kabels en leidingen. | Ja |
| 31.13 | Ravellaan | Kan er overwogen kunnen worden of parkeerplekken bij Ravellaan-Noord uitgevoerd kunnen worden in grasbetontegels? Er bestaat namelijk een kans dat hier minder geparkeerd wordt, omdat dit stuk éénrichtingen is én in praktijk veel gedeald wordt. | Geen wijziging, uitgangspunt is een uniform straatbeeld. De parkeervakken bestaan uit water passerende verharding. Geen grasbeton vanwege onderhoud. | Nee |
| 31.14 | Ravellaan | Kan een deel van de elektrische laadpalen niet verplaatst worden naar de Ravellaan i.p.v. vier plekken bij de Bartoklaan ? Nu ontstaat een lastige situatie, want minder bezoekers kunnen hun auto kwijt. | Het aantal parkeerplekken met laadmogelijkheid en deelautoplekken zijn in het ontwerp evenveel als in huidige situatie. Hierbij zoveel mogelijk op of bij de huidige plek. | Nee |

3.3 Reacties Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW)

3.3.1 Schriftelijke zienswijze (1), opvolging reactienota IPvE/FO (2), zienswijze groen (3), toezeggingen tijdens bijeenkomst (4)

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-------------------------|--|---|---------------|
| 32.1 | Kanaalweg/ Leidseweg | 1.1 De toelichting bij het concept VOORLOPIG ONTWERP geeft inzicht in hoe het VO tot stand is gekomen. Echter, enkele straten zoals de Kanaalweg en de Leidseweg langs het KPN-gebouw zijn niet meegenomen in de berekeningen die gedaan zijn voor dit project. | In de projectomschrijving worden deze 2 straten toegevoegd. De aanpassingen worden ook toegelicht in hoofdstuk 2. NB. Ze waren echter wel al meegenomen in de berekeningen. | Ja |
| 32.2 | Algemeen | 1.2 Toegankelijkheid en maatgevende voertuigen: Het hele plan is getoetst op toegankelijkheid, waarbij maatgevende voertuigen zijn gebruikt. Dit is een positieve ontwikkeling. | Dank voor jullie positieve reactie. | Nee |
| 32.3 | Algemeen | 1.3 Toelichting bij het VO: De afkorting BBW is niet goed uitgeschreven in het document. Het moet zijn: Belangenoverleg Buurt Welgelegen. | Dit wordt tekstueel gecorrigeerd. | Ja |
| 32.4 | Bartoklaan | 1.4 Bartoklaan: Er zijn verzoeken ontvangen om in de Bartoklaan twee bomen te verplanten ter hoogte van de ingang van het Peter Schathof. Dit moet nog onderzocht worden. Waarom heeft dit onderzoek nog niet plaatsgevonden, terwijl er in 3.1 wordt vermeld dat 15 bomen verplant zullen worden? | Uit het haalbaarheidsonderzoek tijdens het VO volgt dat de kabels in de ondergrond verplanting niet mogelijk maken. | Nee |
| 32.5 | Kanaalweg/ Leidseweg | 1.5 Kanaalweg: De Leidseweg loopt dood op/voor de Kanaalweg. Parkeerplekken voor Pavellaan 1 zijn alleen nog bereikbaar voor auto's via Ravellaan. Is dit met COA besproken? | Alle inritten vanuit de Leidseweg en Kanaalweg blijven gehandhaafd. Daarom hoeft dit niet met COA te worden besproken. | Nee |
| 32.6 | Algemeen | 1.6.1 Het water uit het riool loost via twee uitlaten op de Leidsche Rijn: één in Welgelegen (ter hoogte van de Leidseweg, Gershwinlaan?). Dit lijkt een vergissing, aangezien de Gershwinlaan ver weg ligt van de Leidsche Rijn. | Het regenwater loost op twee locaties op de Leidsche Rijn. De ene ligt ter hoogte van de kruising Leidseweg-Ravellaan. De nadere komt tegenover Leidseweg hui snummer 94. | Nee |
| 32.7 | Algemeen | 1.6.2 Er wordt 2,6 km nieuw gemengd riool aangelegd en 2,4 km hemelwaterriool, grotendeels een infiltratie-transportriool (IT-riool). Wordt het gemengd riool niet gescheiden? | Het doel is zoveel mogelijk hemelwater af te koppelen. Daarvoor wordt een hemelwaterriool en een infiltratieriool aangelegd. Voor het afvalwater wordt een apart (gemengd) riool aangelegd. Het afkoppelen van hemelwater is echter niet overal mogelijk. In die gevallen voert het hemelwater af naar het gemengd riool. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------------------|---|--|---------------|
| 32.8 | Algemeen | 1.7.1 Er zijn 16 bomen waarvan de gezondheid nu onvoldoende is. Deze bomen krijgen een impuls, waardoor ze niet gekapt hoeven te worden. Waar staan deze bomen precies? | Er staan 14 bomen met de duiding: 'duurzame instandhouding van de boom knelpunt (5-15 jaar), eindbeeld niet haalbaar'. Dit blijkt uit de uitgevoerde Bomen Effect Analyse (BEA). Hiervan worden 3 stuks verplant en krijgen een verbeterde groeiplaats; 2 stuks krijgen bij werkzaamheden nabij een verbeterde groeiplaats; 4 stuks blijven buiten het werkgebied en 1 staat buiten het plangebied en doen we niets aan, 4 stuks worden verwijderd i.v.m. het nieuwe ontwerp en/of door de rioolvervanging. Hiervan zijn er 2 vergunningsplichtig en 2 niet. | Ja |
| 32.9 | Bartoklaan/ Ravellaan | 1.7.2 Na inspraak wordt de ingetekende boom op de kruising Bartoklaan-Ravellaan verwijderd om beter overzicht te creëren. Deze boom stond nog wel in het Functioneel Ontwerp (FO). Waarom is er geen type boom met een hoge kruin overwogen? Belemmert de stam van een boom het uitzicht te veel? | Bepalend is niet geweest de hoogte van de kroon. Er is een bomenplan gemaakt dat enerzijds passend is gemaakt met bestaande kabels en leidingen en anderzijds zicht biedt rond het kruisingsvlak | Ja |
| 32.10 | Algemeen | 1.8 Om overlast van het verkeer tijdens de werkzaamheden zo klein mogelijk te houden, is er een onderzoek gedaan naar geluid. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in de huidige en geplande toekomstige situatie zal afnemen. Echter, het eerste deel van de eerste zin lijkt niet te kloppen. Hoeveel geluid van wegverkeer is er bij de woningen, nu en straks? Met welke uitgangspunten voor verkeersvolume en rijsnelheid is gerekend? | De tekst in de toelichting bij het VO zal worden aangepast. Het geluid en de trillingen zijn per straat en woning bekeken. Het onderzoeksrapport zal aan het definitieve VO worden toegevoegd en komt daarmee voor ieder beschikbaar. De conclusie uit het onderzoek luidt dat er geen overschrijdingen van het maximum toegestane geluidsniveau en geen hinderlijke trillingen worden verwacht. | Ja |
| 32.11 | Mozartbrug | 1.9 Mozartbrug: De boom die eerst op de brug was ingetekend, komt er niet omdat deze niet op de constructie geplaatst kan worden. Waarom geen boom op het bruggenhoofd, zoals in het FO was ingetekend? Dit belast toch niet de brugconstructie? | Hierbij zijn meerdere factoren bepalend geweest. De benodigde worteldiepte voor een boom, kabels en leidingen in de ondergrond en de benodigde opstelruimte voor de hijskraan wanneer het brugdek moet worden uitgehesen. Hierdoor is een boom op deze locatie niet mogelijk. | Nee |
| 32.12 | Algemeen | 2.6 Clusteren parkeerplaatsen per 2 niet in overeenstemming met de wens van bewoners. | Alleen op de Bartoklaan zijn 4 enkele parkeerplaatsen gesitueerd in verband met de bomen. Op de overige locaties zijn allen ten minste 2 aaneengesloten parkeerplaatsen. Vanwege de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is dit soms meer dan 2. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|----------------------|--|---|---------------------|
| 32.13 | Algemeen | 2.18 Locatie vuilnisbakken ook voor sigaretten. | De gemeente stimuleert geen combinatie met voorzieningen voor roken. | Nee |
| 32.14 | Algemeen | 2.24.2 Locatie plateaus en (zoveel mogelijk) drempels niet in overeenstemming met de wens van inwoners. | Op de kruising Ravellaan/ Bartoklaan komt een plateau. Op de kruising Ravellaan/ Rachmaninoffplantsoen komt geen plateau in verband met de afstand naar de drempels. Drempels remmen de snelheid beter dan plateaus. | Ja |
| 32.15 | Algemeen | 2.24.7 Extra inzet gevraagd afkoppelen/ vervangen HWA. | Het proces en onderzoek naar mogelijkheden en haalbaarheid voor afkoppelen van particulieren is in gang gezet. Wij informeren bewoners en bedrijven in de loop van dit jaar. | Nee |
| 32.16 | Ravellaan/ Verdilaan | 2.24.8 Oversteek Ravellaan/Verdilaan voldoet niet aan wens inwoners. | De Ravellaan is 30 km/uur waarbij de wegbreedte wordt versmald. Hierbij behoren geen voetgangersoversteekplaatsen. | Nee |
| 32.17 | Schönberglaan | 2.24.15 Groene daken parkeerboxen Schonberglaan voldoet niet aan wens inwoners. | Groene daken zijn geen onderdeel van het project. Als bewoners/eigenaren daken willen vergroenen, kan de gemeente hierover nader informeren. | Nee |
| 32.18 | Sowetobrug | 2.24.21 Fietspaden onderdoorgang Sowetobrug: buiten de scope van het project; willen wel kijken of dit tegelijk met dit project kan worden opgepakt. | Het fietspad onderdoorgang Sowetobrug ligt buiten het project en is geen onderdeel van het project en wordt ook niet aan het project toegevoegd. | Nee |
| 32.19 | Bartoklaan | 3.1.1 Waarom worden de bomen in de Bartóklaan niet doorgetrokken zoals in het IPVE? Nu zijn er twee vakken zonder bomen. | Ter hoogte van nr. 8-10 en 42-44 wordt dit veroorzaakt door ligging kabels en leidingen. Vanwege de diepteligging van het kabels en leidingen tracé wordt dit nader onderzocht. Indien mogelijk dan wordt dit in het Definitief Ontwerp verwerkt. | Nee, mogelijk in DO |
| 32.20 | Bartoklaan | 3.1.2 Waarom worden de bomen bij de kopse kant van het Peter Schathof (Bartóklaan) niet netjes in pas geplaatst met de nieuwe elzen in de Bartóklaan? Hierdoor zou de afstand tussen alle bomen gelijk zijn en het "bomenritme" terugkomen. Er moet een onderzoek komen of het mogelijk is om leidingen te verplaatsen, zodat deze bomen op de juiste plek kunnen worden verplaatst. | Dit wordt veroorzaakt door aanwezige kabels en leidingen. Daarnaast dient 3 m uit het riool gebleven te worden met de bomen. Er zou hooguit een kleine verplaatsing mogelijk zijn. Gekozen is daarom om de bestaande bomen niet te verplaatsen. | Nee |

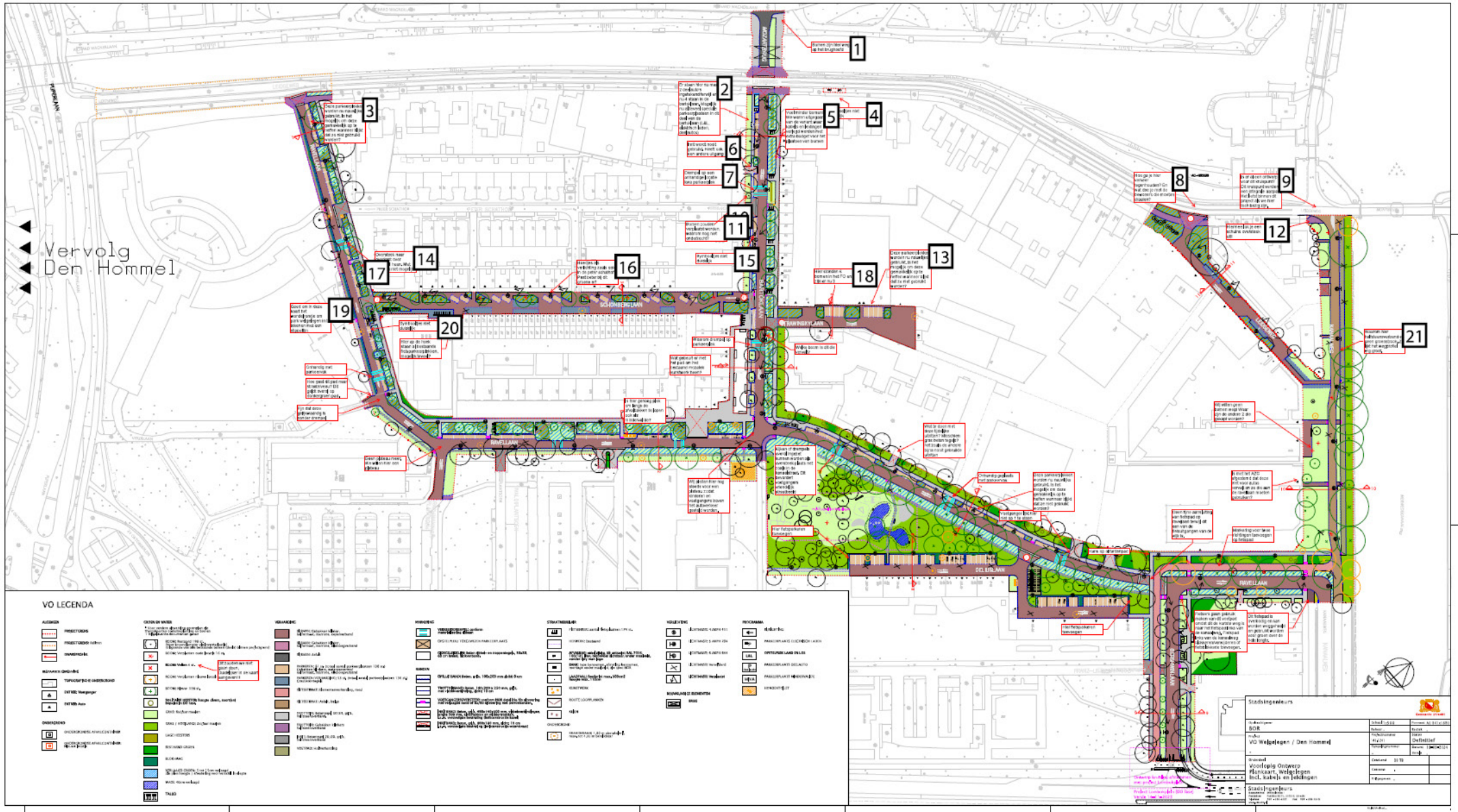
| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------------------|---|---|---------------|
| 32.21 | Algemeen | 3.1.3 Duidelijk op de kaart aangeven welke bomen worden verwijderd. | In het bomenplan is dit nu goed aangegeven. | Ja |
| 32.22 | Algemeen | 3.1.4 Geen plastic in de grond voor boombeluchting of geotextiel als wortelnet. Bomen zo plaatsen dat dit niet nodig is. | Vrijwel alle nieuw te planten bomen komen in de volle grond. Aanbrengen van beluchting is dan niet aan de orde. Mogelijk dat het incidenteel toch nodig is om beluchting aan te brengen; dit is onvermijdelijk om een gezonde boom te ontwikkelen. Wortelschermen worden vooralsnog niet toegepast. | Nee |
| 32.23 | Algemeen | 3.1.5 Er zijn grasbetontegels geplaatst bij uitritten die niet meer gebruikt worden. Deze uitritten zijn wellicht niet nodig. | In- en uitritten met een vergunning moeten gehandhaafd blijven. | Nee |
| 32.24 | Algemeen | 3.1.6 Parkeerplaatsen ook waterdoorlatend/groen uitvoeren. En als blijkt dat er parkeerplaatsen over zijn, deze makkelijk kunnen worden vergroend. | De parkeerplaatsen worden waterdoorlatend uitgevoerd (betonstraatstenen met afstandhouders). Vanwege het benodigde onderhoud worden ze niet groen uitgevoerd. Vanwege een gewenst uniform straatbeeld passen we geen groen toe in (mogelijk overbodige) parkeervakken. | Nee |
| 32.25 | Bartoklaan/ Ravellaan | 3.2.1 Kan er een boom komen op de hoek Bartoklaan/Ravellaan (eventueel met hoge kruin vanwege zicht en veiligheid)? Een boom op deze plek was wel aangegeven in het FO. | Dit is niet mogelijk i.v.m. ondergrond. Op dit punt ligt een groot web aan kabels en leidingen. In het Functioneel Ontwerp was er nog onvoldoende bekend over de ligging van kabels en leidingen. | Nee |
| 32.26 | Algemeen | 3.2.2 Wat wordt de begingrootte en leeftijd van de nieuw te planten bomen? | De begingrootte en leeftijd van bomen bij aanplant is onder andere afhankelijk van de soort. De gemiddelde hoogte ligt tussen de 3 en 5 m en de gemiddelde leeftijd is tussen de 5 en 10 jaar oud. Dit is ook sterk afhankelijk van hoe snel een boomsoort groeit. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------------|--|---|---------------------|
| 32.27 | Algemeen | 3.3.1 Op een paar plekken waar nu zichtlijnen en open ruimte is, is het misschien goed om die open te houden en nieuwe bomen zodanig neer te zetten dat er voldoende open ruimte en vrij zicht blijft. Dit kan ook waarde hebben. Bijvoorbeeld op de volgende plaatsen: langs de waterkant van het Merwedekanaal, het grasveldje op de hoek Ravellaan-Gershwinlaan, en rond de solitaire kastanje op de Deliuslaan. | Langs het Merwedekanaal wordt het beeld van de bestaande bomenlijn doorgezet met een tussenafstand van ca. 8 m waarbij zicht op het Merwedekanaal blijft. De afstand kan variëren in verband met kabels en leidingen. De nieuwe bomen langs Ravellaan bij het groenvak komen te vervallen, bestaande bomen blijven gehandhaafd. Bij de Deliuslaan zal het bomenplan mogelijk worden herzien in het definitief ontwerp. | Nee, mogelijk in DO |
| 32.28 | Algemeen | 3.3.2 Historisch stonden er fruitbomen in Welgelegen. We zouden het mooi vinden om dit terug te brengen, wellicht op een bepaald stukje, met enkele tientallen bomen, gericht op opbrengst (bijvoorbeeld aangeplant door een fruitteler die het overdraagt aan een beheergroepje). Een beheergroepje kan zorgen voor onderhoud, oogst en verdeling in de buurt. Wellicht bij Tafels van Welgelegen, of bij het Verdilaantje. | De gemeente voert geen onderhoudsregime behorend bij fruitbomen, uitgezonderd specifieke locaties zoals bijv. boomgaarden in Amelisweerd. In woonwijken waar bewoners het beheer en onderhoud willen doen, wordt soms gewerkt met zogenaamde zelfbeheer-overeenkomsten. Dit gaat op basis van een bewonersinitiatief met een aanvraag naar het wijkbureau. Dit proces staat los van de scope van het project maar onderlinge afstemmen (groeninrichting) is wel benodigd. | Nee |
| 32.29 | Park Welgelegen | 3.4.1 De wandelroute rondom Park Welgelegen breder uitvoeren, zodat twee mensen met een rollator naast elkaar kunnen lopen (en er nog gepasseerd kan worden), zonder dat bewoners van Park Welgelegen hiervoor hoeven over te steken. Het huidige breed uitgevoerde trottoir heeft deze waarde, en deze willen we graag behouden zien. Het pad aan de overzijde kan juist wel smaller worden uitgevoerd. | Het ontwerp is aangepast. De breedte van de stoep aan de zijde van Park Welgelegen wordt breder, namelijk 1,80 m breed. Dit geldt voor het deel Ravellaan tussen Leidseweg en Verdilaan 200-258. Het overige deel is een wandel-/ struinp pad in halfverharding en blijft in het ontwerp ongewijzigd. | Ja |
| 32.30 | Algemeen | 3.4.2 Graag in het bomenoverzicht aangeven welke soorten inheems zijn (bijvoorbeeld een extra kolom in de tabel, of een *). Wanneer ook andere plantensoorten, struiken en heesters worden uitgezocht, ook hierbij graag aangeven welke soorten inheems zijn. | In het bomenplan wordt vermeld of de nieuw te planten planten/ bomen wel of niet inheems zijn. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------------------|--|--|---------------|
| 32.31 | Algemeen | 3.4.3 Half verharde wandelpaden of "struinpaden" uitgevoerd in aangestampt geel zand, zoals in het Hommelbos. | Vanwege onderhoudsvriendelijkheid, stabiliteit en weersbestendigheid is gekozen voor een Stabilizer IJssel/Maasmix. Deze heeft een natuurlijke geel/grijze uitstraling. Stabilizer is een waterdoorlatende half verharding. | Nee |
| 32.32 | Algemeen | 4.1.1 Inheemse bomen op de legenda aangegeven. | In het bomenplan wordt vermeld of de nieuw te planten planten/ bomen wel of niet inheems zijn. | Ja |
| 32.33 | Peter Schathof | 4.1.2 Onderzoek naar verplanten boompjes Peter Schathof-inrit in juiste ritme. | I.v.m. kabels en leidingen is verplanten naar een ander ritme niet mogelijk. | Nee |
| 32.34 | Algemeen | 4.2.1 De mogelijkheden voor fiets parkeren spreiden worden opnieuw overwogen. | De fietsparkeerplekken worden meer verspreid. In het ontwerp wordt ervoor gekozen de fietsparkeerplekken rond de Deliuslaan te spreiden tussen de parkeervakken. | Ja |
| 32.35 | Algemeen | 4.2.2 De verdeling en locatie van deelauto's en laadpalen worden nog verder uitgewerkt. | Dit is afgestemd met de aanwezige vergunningen en behoefte. | Nee |
| 32.36 | Bartoklaan/ Ravellaan | 4.3.1 Er wordt nagedacht over verbeteringen in de voetgangersveiligheid op kruising Ravellaan-Bartoklaan. | Het ontwerp wordt aangepast. Op het kruispunt komt een plateau. Dit verbetert de oversteekbaarheid door voetgangers. | Ja |
| 32.37 | Algemeen | 4.3.2 De locatie van drempels is volgens BBW niet optimaal. Sommige drempels lopen door op parkeerplaatsen, wat verwarrend kan zijn. Gemeente vindt een gelijkmatige afstand belangrijk, maar zal de locaties nogmaals bekijken. | Dit is deels aangepast in het ontwerp. Op de Ravellaan tussen het Rachmaninoffplantsoen en de Gershwinlaan zijn ze nu ter hoogte van de wadi's en zijn daar niet bedoeld voor oversteken. Doorlopen in parkeervakken is technisch geen probleem en beter voor afwatering en voorkomen ontwijken drempel. | Ja |
| 32.38 | Park Welgelegen | 4.4 Er wordt gekeken naar de mogelijkheid om de stoep aan de andere kant van de weg te leggen (Park Welgelegen). | Het wandelpad Ravellaan, tussen Leidseweg en Verdilaan, wordt 1,80 m breed aan zijde park Welgelegen. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|---------------|---------------|--|---|----------------------|
| 32.39 | Muntbrug | 4.5.1 Gemeente gaat na of de gehele kruising Muntbrug integraal meegenomen kan worden binnen de scope van dit project. | Het blijkt financieel niet mogelijk om de kruising bij de Muntbrug mee te nemen. | Nee |
| 32.40 | Algemeen | 4.5.2 Bebording en belijning worden uitgewerkt. | Bebording en belijning zijn geen onderdeel van het VO en worden meegenomen in het Definitief Ontwerp. | Nee |

3.3.2 Reacties via Plankaart Opmerking 1 t/m 21



| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-------------------------|---|--|---------------|
| 32.41 | Mozartbrug | 1 - Mozartbrug: Bomen zijn hier weg op het brughoofd. | Op het uitneembare deel van de brug komen 2 plantenbakken. Op de brughoofden een groenstrook. Er is hier geen mogelijkheid bomen te planten. | Nee |
| 32.42 | Bartoklaan | 2 - Bartoklaan 119: Er staan hier nu maar 2 deelauto's ingetekend terwijl er nu 4 staan in de Bartoklaan. Mogelijk nu al te veel speciale parkeerplaatsen in dit deel van de Bartoklaan (L&L, elektrisch laden, deelautos). | Er is vergunning voor 2 parkeerplaatsen deelauto's (autodate). Deze worden ook weer teruggebracht. | Nee |
| 32.43 | Ravellaan/ Leidseweg | 3 - Nabij Ravellaan/Leidseweg: Deze parkeerplekken worden nu nauwelijks gebruikt. Is het mogelijk om deze gemakkelijk op te heffen wanneer blijkt dat ze niet gebruikt worden? | Deze parkeervakken zijn mede nodig ter compensatie van parkeerplaatsen die elders in de wijk verdwijnen en daarmee het aantal parkeerplaatsen in de wijk op peil te houden. Bij geen gebruik worden ze niet opgeheven omdat dan niet aan parkeernorm wordt voldaan. | Nee |
| 32.44 | Leidseweg | 4 - Leidseweg ter hoogte van nr. 115: Symbooltjes niet duidelijk. | Parkeerplaatsen t.b.v. elektrische auto's worden uitgevoerd incl. laadpaal, markering en bebording. Is nu in legenda opgenomen. | Nee |
| 32.45 | Bartoklaan | 5 - Bartoklaan: Er komen veel minder bomen! We waren uitgegaan van de variant waar kabels en leidingen verlegd werden met extra budget voor het plaatsen van bomen. | In het Functioneel Ontwerp was nog geen rekening gehouden met de aanwezigheid van veel leidingen, evenals andere voorzieningen zoals laadpalen en ondergrondse containers. In het VO is rekening gehouden met benodigde groeiruimte, kabels en leidingen en minimale afstand wegen (wortels mogen wegdek niet omhoog drukken. Dit beperkt de ruimte voor bomen en dit heeft inderdaad geleid tot minder bomen. | Nee |
| 32.46 | Bartoklaan | 6 - Bartoklaan: Inrit ter hoogte van nr. 3 wordt nooit gebruikt. Heeft ook een andere uitgang. | In-/uitritten met een vergunning blijven gehandhaafd, los van het gebruik. | Nee |
| 32.47 | Bartoklaan | 7 - Bartoklaan ter hoogte van nr. 3: Drempel op een onhandige locatie qua parkeerplek. | Vanwege regelmatigheid in drempelafstanden komen deze soms uit in een parkeervak. Het doortrekken voorkomt het omzeilen van de drempel en voor afwatering en hoogteverschil binnen het plan is het technisch gezien logischer en praktischer om de drempel door te trekken. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-------------------------|---|---|---------------------|
| 32.48 | Diagonaal Leidseweg | 8 - Diagonaal Leidseweg: Hoe ga je hier verkeer tegenhouden? En wat doe je met de bewoners die moeten draaien? | Door een bord doodlopende weg wordt het verkeer gewaarschuwd. Halverwege en aan het einde van de straat kan gekeerd worden. | Nee |
| 32.49 | Leidseweg/ Kanaalweg | 9 - Leidseweg/Kanaalweg: Is er al een ontwerp voor dit kruispunt? Dit kruispunt verdient een integrale aanpak. Het liefst binnen dit project als we hier toch bezig zijn. | Dit kruispunt valt buiten de scope van dit project en blijft zoals het nu is. | Nee |
| 32.50 | Bartoklaan | 11 - Bartoklaan: Bomen bij Peter Schathof zouden verplaatst worden, waarom nog niet onderzocht? | Uit het haalbaarheidsonderzoek tijdens het VO volgt dat de kabels in de ondergrond verplanting niet mogelijk maken. | Nee |
| 32.51 | Leidseweg/ Kanaalweg | 12 - Leidseweg/Kanaalweg: Hiermee (verharding voetpad in bocht) lok je een schuine oversteek uit! | Wordt aangepast in ontwerp. Groenstrook vanuit Kanaalweg loopt verder door. Schuin oversteken nog wel mogelijk vanwege diagonale aansluiting trottoir overzijde. | Ja |
| 32.52 | Strawinskylaan | 13 - Nabij Strawinskylaan 20: Deze parkeerplekken worden nu nauwelijks gebruikt. Is het mogelijk om deze gemakkelijk op te heffen wanneer blijkt dat ze niet gebruikt worden? | Deze voorzien ook in de behoefte vanuit de Bartoklaan (ter compensatie omdat in de Bartoklaan parkeerplaatsen verdwijnen). | Nee |
| 32.53 | Ravellaan | 14 - Ravellaan 219: Oversteek naar overkant over drempel heen. Met wadi nu niet mogelijk. | Correct. Oversteken kan ter hoogte van nr. 215 | Nee |
| 32.54 | Bartoklaan | 15 - Bartoklaan ter hoogte van nr. 52: symbooltjes in parkeerplaatsen onduidelijk. | Parkeerplaatsen t.b.v. elektrische auto's worden uitgevoerd incl. laadpaal, markering en bebording. Is nu in de legenda opgenomen | Nee |
| 32.55 | Schönberglaan | 16 - Schonberglaan: Hoedjes als verlichting zoals ook in de Peter Schathof. Past beter bij dit groene erf. | Een goed aandachtspunt, wij onderzoeken of in het definitief ontwerp de gehele Schönberglaan gewijzigd kan worden naar een vergelijkbare soort lichtmast met hoedkap zoals in de Peter Schathof. Vanwege de doorlooptijd hiervan is dit niet meer in het VO opgenomen. | Nee, mogelijk in DO |
| 32.56 | Strawinskylaan | 18 - Strawinskylaan: Hier stonden 6 bomen in het FO en zijn er nu 3. | In het Functioneel Ontwerp was nog geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van veel leidingen in het gebied. Daardoor zijn de eerste en laatste boom niet mogelijk. De andere boom is vervallen door toevoeging van meer parkeerplaatsen benodigd vanuit de totale parkeerbalans. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------------|---|--|---------------|
| 32.57 | Ravellaan Noord | 19 - Ravellaan noord: Goed om in deze kaart het wandelrondje om park welgelegen in te tekenen met een stippellijn | Dit valt buiten de scope en past helaas niet op de tekening. | Nee |
| 32.58 | Ravellaan | 20 - Ravellaan: Symbooltjes - elektrische parkeerplekken - niet duidelijk | Parkeerplaatsen t.b.v. elektrische auto's worden uitgevoerd incl. laadpaal, markering en bebording. Is nu in legenda opgenomen. | Nee |
| 32.59 | Kanaalweg | 21 - Kanaalweg: Waarom hier halfsteensverband en geen groenstrook. Zo lijkt het wegprofiel erg groot. | Langs het fietspad van 4,50 m breedte komt een wandelstrook in half verharding van 2 m breed langs het water. De strook tussen het wandelpad en het fietspad bedraagt 0,5 m breedte en is lastig te onderhouden als groenstrook in verband met verzanding. Daarom is gekozen voor halfsteensverband. | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------------------------|---|---|---------------|
| 32.60 | Bartoklaan | 22 - Bartoklaan 12: Waarom drempel op parkeerplek. | Vanwege regelmatigheid in drempelafstanden komen deze soms uit in een parkeervak. Het doortrekken voorkomt het omzeilen van de drempel en voor afwatering en hoogteverschil binnen het plan is het technisch gezien logischer en praktischer om de drempel door te trekken. | Nee |
| 32.61 | Schönberglaan | 23 - Schonberglaan: Hier op de hoek staan al bestaande fietsparkeerplekken, mogelijk te veel? | Er zijn inderdaad al fietsparkeerplekken aanwezig, maar niet voldoende. | Nee |
| 32.62 | Bartoklaan / Strawinskylaan | 24 - Bartoklaan/Strawinskylaan: Welke boom is dit die vervalt? | Hier wordt een boom aangeplant in plaats van gerooid c.q. verplaatst. | Nee |
| 32.63 | Bartoklaan | 25 - Bartoklaan 21: Wat gebeurt er met het pad om het bestaand mozaïek kunstwerk heen? | Dat wordt herstraat met tegels 300x300x45 mm. | Nee |
| 32.64 | Ravellaan/ Verdilaan | 26 - Ravellaan/Verdilaan: Plateau onhandig met parkeervak | Hier geen plateau maar drempel. Drempel in parkeervak voorkomt het omzeilen van de drempel. Voor afwatering en hoogteverschil binnen het plan is het technisch gezien logischer om de drempel door te trekken. | Nee |
| 32.65 | Verdilaan | 27 - Verdilaan: Hoe gaat dit pad naar straatniveau? Dit geldt overal op donkergroen pad. | Wordt aangepast in het ontwerp. Het donkergroene pad sluit aan op trottoirniveau. Bijvoorbeeld: de Verdilaan blijft een inrit kruisend met voetpad waar donkergroene pad op aansluit. | Ja |
| 32.66 | Ravellaan (Boleroflat) | 28 - Ravellaan (Boleroflat): Is hier genoeg plek om langs de afvalbakken te lopen ook als mindervalide? | Wordt aangepast in het ontwerp. Achter de afvalbakken komt een trottoir van 1,20 m breed. | Ja |
| 32.67 | Kanaalweg | 29 - Kanaalweg 84: Wij willen geen bomen weg! Waar zijn de andere 2 die gekapt worden? | Helaas moeten twee bomen geveld worden i.v.m. aanleg riolering. Deze bomen zijn niet verplantbaar en de conditie van één van de bomen is onvoldoende. | Nee |
| 32.68 | Verdilaan | 30 - Verdilaan: Fijn dat deze gelijkwaardig is zonder drempel. | In afwijking tot het concept VO is dit geen gelijkwaardige aansluiting maar is de oplossing zoals bestaand geworden. Hiertoe is gekozen vanwege hoogteverschil naar inrit kelder en doortrekking voet-/wandelpad Ravellaan. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|---------------------------------|--|---|---------------|
| 32.69 | Ravellaan | 31 - Ravellaan (tegenover toekomstige speelplaats): wat te doen met deze tijdelijke uitritten? Misschien grasbetontegels? Net zoals de andere bijna nooit gebruikte uitritten. | In-/uitritten met een vergunning blijven gehandhaafd, los van het gebruik, en worden daarom ook niet anders ingericht. | Nee |
| 32.70 | Ravellaan zuid | 32 - Ravellaan zuid: Kijken of drempels overal ingezet kunnen worden als oversteek plaats net zoals in de Kanaalstraat. Dit bevordert voetgangervriendelijk straatbeeld. | Hiervoor zijn in verband met de wadi's/ inritten of te korte afstand naar plateau's geen mogelijkheden gevonden. | Nee |
| 32.71 | Ravellaan Midden | 33 - Ravellaan Midden (uitrit Rachmaninoffplantsoen): Geen plateau meer. We willen hier een plateau. | In het nieuwe ontwerp is dit plateau niet opgenomen. Plateaus remmen de snelheid minder dan drempels. De Ravellaan wordt 30 km/uur. Daarom zijn drempels toegepast. Ook is vanwege de te korte afstand van de drempels tot het Rachmaninoffplantsoen hier geen plateau gewenst. | Nee |
| 32.72 | Kanaalweg | 34 - Kanaalweg 84: Is met het AZC afgestemd dat deze inrit voor auto's vervalt en ze die aan de Ravellaan moeten gebruiken? | Er is geen afstemming over vervallen inrit geweest omdat de inrit gehandhaafd blijft. | Nee |
| 32.73 | Ravellaan Zuid | 35 - Nabij Ravellaan zuid: Deze parkeerplekken worden nu nauwelijks gebruikt. Is het mogelijk om deze gemakkelijk op te heffen wanneer blijkt dat ze niet gebruikt worden? | Vanuit de parkeerdrukmeting worden hier parkeerplaatsen aangebracht om te voorzien in de behoefte op wijkniveau. Deze worden niet opgeheven bij weinig gebruik omdat dan niet aan de parkeernorm wordt voldaan. | Nee |
| 32.74 | Ravellaan Zuid (t.h.v. drempel) | 37 - Ravellaan Zuid (t.h.v. drempel): Plateau onhandig geplaatst met parkeervak t.h.v. nr 7. | Wordt aangepast in het ontwerp. Drempel komt ter hoogte van wadi. | Ja |
| 32.75 | Ravellaan/ Bartoklaan | 38 - Ravellaan/Bartoklaan: Wij pleiten hier nog steeds voor een plateau zodat kinderen en voetgangers boven het autoverkeer gesteld worden. | Wordt aangepast in het ontwerp. Er wordt een plateau toegevoegd. | Ja |
| 32.76 | Ravellaan/ Gershwinlaan | 39 - Ravellaan/Gershwinlaan: Geen fijne aansluiting van fietspad op Ravellaan terwijl dit een van de fietsuitgangen van de wijk is. | Dit wordt aangepast in het ontwerp. Plateau vergroot en groenvak aangepast zodat er meer ruimte is voor aansluiting fietsverkeer Ravellaan en deze soepeler verloopt. | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--|--|--|---------------|
| 32.77 | Ravellaan Zuid ten zuiden van Deliuslaan | 40 - Ravellaan Zuid ten zuiden van Deliuslaan: Voetganger lijkt hier niet op 1 te staan. | Verkeer dat gebruik maakt van een in-/uitrit dient al het kruisend verkeer voorrang te verlenen, ook voetgangers. Daarnaast wordt door gebruik van dezelfde kleur bestrating (grijs) de inrit niet geprioriteerd boven het trottoir. | Nee |
| 32.78 | Deliuslaan | 41 - Deliuslaan (west): Hier fietsparkeren toevoegen. | Dit wordt toegevoegd in het ontwerp. Het aantal parkeerplaatsen blijft hierbij gelijk. | Ja |
| 32.79 | Ravellaan/ Gershwinlaan | 42 - Ravellaan/Gershwinlaan: Markering voor twee richtingen toevoegen op fietspad. | Normaliter volgt dit in de vervolgfase (Definitief Ontwerp). Wordt nu, ter voorkoming verwarring, in het ontwerp aangepast. Onderbroken middenbelijning aangebracht. | Ja |
| 32.80 | Ravellaan/ Gershwinlaan | 43 - Ravellaan/Gershwinlaan: Kans op olifantenpad. | Wordt aangepast in het ontwerp. Het voetpad is in de ronding van het fietspad meegelegd. | Ja |
| 32.81 | Ravellaan/ Gershwinlaan | 44 - Ravellaan/ Gershwinlaan: Fietsers gaan gebruik maken van dit voetpad (vanaf Socratesbrug) omdat dit de kortste weg is naar het fietspad links van de Kanaalweg. Fietspad links van de Kanaalweg blokkeren/verwijderen of fietsblokkade toevoegen. | Vanwege de geringe kortere afstand (ca. 15 m vanaf Ravellaan en 30 m vanaf Gershwinlaan) wordt niet verwacht dat fietsers het voetpad gaan nemen. | Nee |
| 32.82 | Kanaalweg/ Ravellaan zuid | 45 - Kanaalweg/Ravellaan zuid: Dit fietspad vanaf Socratesbrug is overbodig en kan worden weggehaald en gebruikt worden voor groen over de hele lengte. | Het herinrichten van de verkeersstructuur Socratesbrug valt buiten de scope van het project. Wel moeten we aansluiten op de bestaande verkeersstructuur. Deze aansluitingen zijn opgenomen in het ontwerp. | Nee |
| 32.83 | Deliuslaan | 46 - Deliuslaan (oost): Hier fietsparkeren toevoegen. | Dit wordt toegevoegd in het ontwerp. Het aantal parkeerplaatsen blijft hierbij gelijk. | Ja |
| 32.84 | Algemeen | 47 - Te vellen bomen vellen: zouden we niet gaan doen, Duidelijker in de kaart aangeven!!! | In het bomenplan is het duidelijker aangegeven. | Ja |

4. Reacties Fietsersbond

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|------------|---|---|---------------|
| 33.1 | Bartoklaan | <p>Bartoklaan De route Bartoklaan - Ravellaan wordt erg veel gebruikt door fietsers, als is het geen hoofdfietsroute. We vinden het erg jammer dat hier klinkerverharding komt.</p> | <p>Wij begrijpen uw reactie. De Bartoklaan wordt net zoals veel andere straten in het project ingericht als 30km-gebied. Dat betekent fietsers op de rijbaan, een smaller wegprofiel, snelheidsremmende maatregelen (plateaus of drempels) en verharding van elementen (geen asfalt).</p> | Nee |
| 33.2 | Leidseweg | <p>Leidseweg De boogstraal vanaf het fietspad langs de Kanaalweg naar deze diagonaal moet 5 meter zijn. Dan kunnen fietsers gebruik blijven maken van deze diagonaal. Het deel in normale verharding moet 2,7 m breed zijn, fietsers maken geen gebruik van grasbetontegels. Waar auto's kunnen rijden, is de minimaal benodigde breedte 4 meter.</p> | <p>De diagonaal is geen onderdeel van de hoofdfietsroute en daarom ook niet als zodanig ingericht (geen uitnodigende werking). We stimuleren om gebruik te maken van het hoofdfietsnetwerk.</p> | Nee |
| 33.3 | Ravellaan | <p>Ravellaan west: Tussen de rijbaan en het voetpad komt een blokhaag. De rijbaan wordt een eenrichtingsweg van 3,5 m breed. Fietsers mogen wel in twee richtingen rijden. Als een auto een tegemoetkomende fiets passeert, is er ongeveer 4 m rijbaanbreedte nodig. Dat is opgebouwd uit auto (1,75 m – 2 m), fiets 0,75 m, elk 25 cm schuwafstand vanaf de stoep en 85 cm afstand tussen auto en fiets. Die schuwafstand is gemeten bij passeerbewegingen, pas bij die ruimte haalden alle automobilisten een fietser in. De maatsegmenten sturen we mee in de bijlage. De bruikbare breedte van de weg moet daarom 4 meter zijn. Het zou al veel schelen als het voor auto's en fietsers mogelijk is om uit te wijken bij inritten etc. aan beide zijden van de weg. Op een aantal plekken is misschien ruimte te vinden door belijning om de parkeervakken. In de Troelstralaan zijn witte lijnen om de parkeervakken aangebracht, die lijken zo 2 m breed. Daardoor worden auto's strak langs de stoeprand geparkeerd. Bij tegemoetkomend verkeer is er daardoor net die paar decimeter extra die nodig is. Zonder witte lijn zou er ook half op de rabatstrook worden geparkeerd.</p> | <p>In het ontwerp wordt de wegbreedte aangepast naar 3,80 m. In combinatie met het afwaarderen naar 30 km/uur woongebied en de vele en goede fietsvoorzieningen rond het gebied zien wij 4,00 m niet als noodzakelijk benodigde afwijking van de standaard.</p> | Ja |
| 33.4 | Ravellaan | <p>Ravellaan west: Naast de weg is een obstakelvrije afstand nodig van 0,5 m, zodat fietsers niet met hun knie of stuur ergen tegenaan kunnen komen¹. De blokhaag zal tijdig gesnoeid moeten worden om die obstakelvrije afstand te waarborgen. Geen haag maar lager groen is beter.</p> | <p>De blokhaag zit niet meer in het ontwerp en is vervangen door laag groen.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|---|---|---------------|
| 33.5 | Ravellaan | <p>Wegbreedtes:</p> <p>De opmerking over de wegbreedte van de Ravellaan geldt voor alle wegen in het plan. Minder dan 4 meter breed is erg vervelend als een auto je tegemoetkomt. CROW adviseert om 3,5 m alleen toe te passen op wegen met weinig fietsverkeer.”</p> | <p>In het ontwerp wordt de wegbreedte aangepast naar 3,80 m. In combinatie met de het afwaarderen naar 30 km/uur woongebied en de vele en goede fietsvoorzieningen rond het gebied zien wij 4,00 m niet als noodzakelijk benodigde afwijking van de standaard. Dit is overal toegepast bij éénrichting straten.</p> | Nee |
| 33.6 | Ravellaan | <p>Ravellaan midden:</p> <p>We zijn erg blij dat de bochten en inritten krapper worden gemaakt. Dat heeft een gunstig effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Gelijkwaardige kruisingen zijn hier prima. We zijn blij dat er voldoende stallingen komen. Fietsnietjes moeten zijn voorzien van een beugel, zodat het slot niet op de grond kan vallen. Als een slot op de grond ligt, kan een dief de betonschaar met zijn voet dichtduwen en is de fiets veel makkelijker te stelen. Het DSW-rek is overigens ook een prima fietsenrek in woonwijken, als er een aanbindmogelijkheid is. Schuin past er elke 50 cm een fiets, bij het rechte rek elke 80 cm. Bij dat rek staan de fietsen strakker in het gelid, het ziet er minder rommelig uit.</p> | <p>Er worden geen fietsnietjes toegepast.</p> <p>Bij Ravellaan midden worden fietsrekken (DSW) toegepast. Deze rekken komen haaks/recht te staan. In de Deliuslaan komen de DSW-fietsrekken schuin te staan vanwege de beperkte beschikbare ruimte.</p> | ja |
| 33.7 | Ravellaan | <p>Ravellaan en Gershwinlaan - hoofdfietsroute</p> <p>Het fietspad van de Gershwinlaan en Ravellaan krijgt elementverharding. Dit zijn echter hoofdfietsroutes. De aansluiting van de ene- op de andere hoofdfietsroute maakt, wegens de samenhang van het hoofdfietsnetwerk, deel uit van dat hoofdfietsroutenetwerk. Wegens de schaal van de kaart is dat detailniveau niet ingetekend op de kaart van het hoofdfietsnetwerk in het mobiliteitsplan.</p> | <p>Het was ook onze wens om dit fietspad in asfalt uit te voeren. Dit blijkt echter niet mogelijk door de vele ondergrondse kabels en leidingen. De kabels en leidingen mogen niet in langsrichting onder asfalt en gesloten verhardingen liggen. Verleggen van kabels en leidingen is niet mogelijk omdat hiervoor onvoldoende ruimte aanwezig is.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|--------------------------|--|---|---------------|
| 33.8 | Ravellaan | <p>Ravellaan en Gershwinlaan fietspad</p> <p>Het fietspad van de Gershwinlaan en Ravellaan krijgt elementverharding. Dit zijn echter hoofdfietsroutes. De aansluiting van de ene- op de andere hoofdfietsroute maakt, wegens de samenhang van het hoofdfietsnetwerk, deel uit van dat hoofdfietsroutenetwerk. Wegens de schaal van de kaart is dat detailniveau niet ingetekend op de kaart van het hoofdfietsnetwerk in het mobiliteitsplan. Er is onlangs door de Raad beleid vastgesteld over fietspadverhardingen op hoofdfietsroutes. Daarop zijn maar enkele, heel specifieke uitzonderingen benoemd. De Gershwinlaan en Ravellaan zijn geen uitzonderingen. Ook de ligging van kabels en leidingen is niet genoemd als uitzondering. Boven kabels en leidingen kan wel degelijk asfalt (of gasfalt) worden toegepast, alleen vinden eigenaren van de kabels en leidingen dat niet fijn. Als ze een kabel of leiding opgraven, is herstelwerk duurder. Maar u kunt dat gewoon van ze eisen. Wij willen dat er wordt vastgehouden aan het vastgestelde beleid om asfalt toe te passen op hoofdfietsroutes. Fietspaden zijn vaak niet erg goed gefundeerd, met name klinker- en tegelfietspaden verzakken daardoor vlot.</p> | <p>Het betreffende fietspad is niet als hoofdfietsroute aangegeven. Desondanks is het een belangrijke fietsverbinding met/tussen hoofdfietsroutes. Het was ook onze wens om dit fietspad in asfalt uit te voeren. Dit blijkt echter niet mogelijk door de vele ondergrondse kabels en leidingen en aanwezige bomen. De kabels en leidingen mogen niet in langsrchting onder asfalt en gesloten verhardingen liggen. Verleggen van kabels en leidingen is niet mogelijk omdat hiervoor onvoldoende ruimte aanwezig is en vanwege de aanwezige (te behouden) bomen. In plaats van asfalt wordt het fietspad daarom uitgevoerd in een strakke elementverharding met elementen zonder vellingkanten op een wegfundering om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan het fietsgenot van fietsers.</p> | Nee |
| 33.9 | Weg der Verenigde Naties | <p>Fietsverbinding onder Weg der Verenigde Naties:</p> <p>We vinden het erg jammer dat de fietsverbinding onder de Weg der Verenigde Naties, die in het IPvE/FO stond ingetekend, in het VO is verdwenen. Kan die verbinding in het VO worden toegevoegd?"</p> | <p>De fietsverbinding onder de Weg der Verenigde Naties stond niet ingetekend in het Functioneel Ontwerp en is geen onderdeel van ons project Welgelegen-Den Hommel. In het IPvE stond deze verbinding vermeld als toekomstige fietsstructuur.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|---|--|---------------|
| 33.10 | Kanaalweg | <p>Kanaalweg</p> <p>Volgens het VRU-model worden op het fietspad langs de Kanaalweg in 2035 15.000 fietsers/etmaal verwacht. Dat betekent ongeveer 1.500 fietsers per uur in het drukste spitsuur. De geplande 4,66 m is te smal. Het CROW adviseert bij > 900 fietsers en > 8% bromfietsers2 in het drukste spitsuur een fietspadbreedte van 5,5 m voor een tweerichtingsfietspad. Bakfietsen en aanhangers qua breedte en hinder tellen ook als bromfiets; dat aandeel van > 8% wordt hier ruim gehaald. Daarom willen wij dat de gemeente uitgaat van de breedste maat voor het fietspad van 5,5 meter.</p> | <p>Deze breedte is het maximaal haalbare binnen plangrenzen en kijkend naar de ondergrond en sluit aan bij de breedte van het aansluitende fietspad buiten de plangrenzen; zijnde onderdeel van Rondje stadseiland en het is belangrijk dat het als eenheid wordt behandeld.</p> <p>Er is in Utrecht gekozen om 4 m breedte op hoofdfietsroutes toe te passen. Bij 4 m kunnen 2 fietsers naast elkaar, op comfortabele wijze twee fietsers naast elkaar passeren (mee of tegen). Dit is een uitgangspunt en dat is veelal meer dan nodig is. Het is geen veiligheidsrichtlijn maar een comfortrichtlijn. Wanneer daarvan wordt afgeweken, en dat geldt in het algemeen voor richtlijnen, moet dat goed worden onderbouwd. Op dit deel zien wij daar geen aanleiding toe.</p> | Nee |
| 33.11 | Kanaalweg | <p>Kanaalweg: Hier moet de obstakelvrije afstand van 0,5 m worden gerealiseerd. Dus de lichtmasten moeten op enige afstand van het fietspad staan en niet in of direct naast de verharding van het fietspad. Dit is onlangs verkeerd gegaan op de Europalaan, het verplaatsen van de verkeerd geplaatste lichtmasten is een dure grap die hier prima voorkomen kan worden. Op de Europalaan zijn de lichtmasten gelukkig verplaatst.</p> | <p>Hier is en wordt als basis 0,5 m obstakelvrije afstand gehanteerd. In specifieke gevallen, bij te weinig ruimte, kan het noodzakelijk zijn dit te verkleinen naar 0,35 m.</p> | Nee |
| 33.12 | Kanaalweg | <p>Fietsoversteek Kanaalweg naar westelijke tunnelbuis Sowetobrug</p> <p>We willen graag dat fietsers vanaf de Kanaalweg in twee etappes over kunnen steken naar de westelijke tunnelbuis onder de Sowetobrug door. Er zijn (stevige) klachten over fietsers die vanaf de Kanaalweg al spookfietsend via de zuidzijde van de Adm. Helfrichlaan naar de school aan de Van Bijkershoeklaan fietsen. Bij de Overste den Oudenlaan is er geen mogelijkheid om dan bij groen over te steken, want die richting is niet voorzien. Die fietsers steken door rood over. Als de westelijke tunnelbuis makkelijk bereikbaar is, dan kunnen ze makkelijker via de noordkant van de Adm. Helfrichlaan fietsen. Dat scheelt in spookfietsen, door rood rijden én in de drukte in de (toch al veel te drukke) oostelijke tunnelbuis. De boogstraal naar de oversteek moet overigens 5 meter zijn.</p> | <p>Het probleem is bekend, maar een eventuele oplossing ligt buiten het projectgebied.</p> | Nee |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-------------|--|---|---------------|
| 33.13 | Kennedylaan | <p>Kennedylaan</p> <p>De aansluiting van de Bizetlaan op fietsstraat Kennedylaan vinden we erg mooi. Dat fietsers voorrang hebben, wordt goed benadrukt door het ontwerp, daar zijn we blij mee. Het is vergelijkbaar met de manier waarop de Kon. Wilhelminalaan aantakt op de kanaalweg. De Bizetlaan is een stuk smaller en daadwerkelijk een 30 km-weg, dat kan van de Kon. Wilhelminalaan niet gezegd worden. De aantakking wordt nadrukkelijker als uitrit vormgegeven, wat de veiligheid nog verder zal vergroten. We vragen hier wel uw aandacht voor de obstakelvrije afstand. Die moet gewaarborgd zijn, ook als de bomen volwassen zijn. Langs het fietspadje is sociale veiligheid een aandachtspunt: er kan zich nu makkelijk iemand verstoppen achter de bestaande bomen. De lage struiken voorkomen dat en moeten daarom blijven. Of worden vervangen door een heg.</p> | <p>In het beplantingsplan wordt rekening gehouden met dat soorten geen overlast veroorzaken. Het plan is hierop iets aangepast. De lage heesters langs het fietspad worden deels verwijderd om een open beeld te krijgen langs het fietspad en overlast van overhangend groen te verhelpen. Nieuwe aanplant zal juist weer zorgen voor overhangend groen en wordt niet uitgevoerd naast het feit dat deze met de aanwezige bomen slecht aanslaan. Enkele bomen komen dus wel vrij te staan in het gras.</p> | Ja |
| 33.14 | Kennedylaan | <p>De Kennedylaan krijgt een breedte van 4,8 meter, waarvan 80 cm rabatstrookjes. Het VRU-model verwacht hier in 2035 bijna 6.000 fietsers/etmaal, dat is ongeveer 600 in het drukste spitsuur. Voor doorfietsroutes zoals deze wordt bij fietspaden een breedte van > 5,5 meter geadviseerd bij 4-8% bromfietsers. Hier moeten er bovendien ook nog wat auto's bij. Omdat ook hier het aantal bakfietsers en fietsers met aanhanger toeneemt, is een asfaltbreedte van 4 m. echt te smal. Wij vragen u om minstens de rabatstrookjes op te nemen in de te asfalteren breedte. Er worden (ook volgens het VRU-model) zo'n 500 auto's per etmaal verwacht en er zijn voldoende snelheidsremmers gepland om de snelheid naar 30 km terug te brengen. We vragen om een breedte van 4,8 m asfalt, dat is hier veilig.</p> | <p>In afstemming met omgeving is de vraag ook gekomen meer ruimte voor het voetpad op te nemen. Fietstellingen rechtvaardigen de breedte van 4,80 m. Een bredere rijbaan voorkomt tevens uitnodigen tot hogere snelheden gemotoriseerd verkeer. 4,80 m is voldoende voor iedere gebruiker en biedt ruimte voor een breder voetpad.</p> | Nee |
| 33.15 | Kennedylaan | <p>De breedte van het fietspad achter het Ibis hotel wordt niet gegeven. De 4,8 m breedte doortrekken is een goed plan.</p> | <p>De breedte bedraagt daar 4,0 m. Het betreft daar geen fietsstraat. De maatvoering wordt opgenomen in de tekening inclusief een veilige overgang van 4,80 naar 4,00 m.</p> | Ja |

| Nummer | Straat | Vraag | Antwoord | Aanpassing VO |
|--------|-----------|---|--|---------------|
| 33.16 | Leidseweg | <p>Kruising Leidseweg x Kanaalweg</p> <p>De kruising van de Kanaalweg met de Leidseweg, ter hoogte van de Muntbrug, functioneert momenteel uitstekend. Fietsers houden in, wijken uit, zetten wat aan, om allemaal veilig over de kruising te komen. Mensen hebben hier 100% aandacht voor het verkeer. Er staat nu een eilandje ingetekend op die aansluiting. Leg daar géén eilandje aan. Als het verhoogd is vraagt het ontwijken van het eilandje de aandacht van de fietser, dat gaat ten koste van de aandacht voor de andere fietsers en daarmee ten koste van de veiligheid. Als het wegenvverf of thermoplast is, is het glad bij regen of sneeuw, dat is evenmin veilig. Zorg dat fietsers al ruim voor de kruising hun aandacht bij de kruising hebben en niet bij het wegdek. Een coating à la triflex (koudplast) blijft overigens wel stroef.</p> | <p>Het eilandje wordt niet aangelegd, het wordt markering en er komen haaiantanden terug eventueel in koudplast.</p> | Ja |

