

Opmerkingen uit participatie

Bijlage bij Variantenstudie Welgelegen en Den Hommel



Binnengekomen opmerkingen
van bewoners en bedrijven

Utrecht.nl

Inhoudsopgave

Variantenstudie Welgelegen en.....	1
Den Hommel.....	1
Inhoudsopgave	2
Inleiding.....	3
Algemene opmerkingen.....	4
Proces	4
Parkeren.....	4
Riool	5
Energie.....	6
Groen	6
Openbare ruimte	7
Plan Weltevreden.....	7
Opmerkingen per straat of deelgebied over de herinrichting	8
Ontwerpprincipes Belangenoverleg Buurt Welgelegen	8
Westelijk stadboulevard/Pijperlaan	8
Leidsche weg	9
Ravellaan	10
Schönberglaan	11
Bartoklaan	11
Deliuslaan	12
Den Hommel	13
Bizetlaan	13
Elgarlaan	15
Brucknerlaan	15
Kennedylaan	15

Nadere uitleg bij punt 27:Ontwerpprincipes Belangenoverleg Buurt Welgelegen.....	17
Nadere uitleg bij punt 34: Ideeën wandeling Ravellaan, mei 2018 door Belangenoverleg Buurt Welgelegen	20
Nadere uitleg bij punt 40: Ideeën van bewoners Schönberglaan.....	23

Opmerkingen van bewoners en bedrijven tijdens Variantenstudie

Inleiding

Op 25 oktober heeft de gemeente een informatieavond gehouden over de straten in Welgelegen en Den Hommel. We hebben 40 bezoekers ontvangen. Ook konden mensen later nog per mail de stukken opvragen en een reactie geven.

Op 9 januari 2022 is een aanvullende avond gehouden voor de mensen van de Leidseweg en Kanaalweg tussen de Munt en de Bartokbrug, i.v.m. het voornemen om de verkeerssituatie daar te wijzigen. Vanuit het project Rondje Stadseiland is de wens om de kanaalweg autovrij te maken. Daarom is het voorstel om de Leidseweg tussen de Muntbrug en Bartokbrug te wijzigen van eenrichtingsweg naar een doodlopende tweerichtingsweg. Naar aanleiding van het wijkbericht over de Leidseweg zijn vijf reacties binnengekomen. Deze zijn toegevoegd aan de paragraaf over de Leidseweg.

Algemene opmerkingen

Proces

Reactie	Antwoord
1. Visie Welgelegen als toetsingskader – Dit document is een tijd geleden opgesteld samen met de bewoners van welgelegen maar nog steeds actueel. Dit document zou als toetsingskader van het ontwerp gebruikt moeten worden.	De Visie Welgelegen gebruiken we als toetsingskader.
2. Betrokkenheid en kennis van bewoners maximaliseren – Bewoners in de buurt zijn erg actief. “In overleg gaan met bewoners” is voor hen niet genoeg. Er moet gekeken worden naar andere meer invloedrijke manieren om bewoners bij te laten dragen aan dit project	In de fase van de variantenstudie zijn breed opmerkingen opgehaald. In de latere ontwerpfase, zal er waarschijnlijk ook gewerkt worden met een klankbordgroep.
3. Hoe is de bereikbaarheid van de huizen tijdens de werkzaamheden geregeld? Hoelang duurt dat?	We proberen de bereikbaarheid zo goed mogelijk te houden tijdens de werkzaamheden. Het project wordt in verschillende fasen uitgevoerd over meerdere jaren. Er wordt steeds een stukje aangepakt. De exacte planning is nog niet bekend.
4. Parkeerplekken gegarandeerd tijdens bouw ?	In een latere fase wordt een plan gemaakt voor de bereikbaarheid van het werkgebied en het parkeren tijdens de bouw. Hierover wordt apart gecommuniceerd.

Parkeren

Reactie	Antwoord
5. IBIS-hotel is betaald versus buurt onbetaald dus overlast. Wordt er ook gekeken naar het invoeren van betaald parkeren ?	Wij begrijpen de overlast. We zullen het onderzoek om betaald parkeren in te voeren in Den Hommel overwegen en komen daarop terug in de variantenstudie.
6. Ravellaan/Schönenberglaan/Bartoklaan: Parkeerplaatsen verminderen om meer plaats voor groen te creëren , ruimte voor deelauto's stimuleren	Wij kijken waar mogelijkheden liggen voor vergroening. Wij dienen wel voldoende parkeerplaatsen weer terug te brengen in het gebied. Op dit moment leiden deelauto's niet tot minder parkeerplaatsen. In het kader van de nieuwe parkeervisie wordt onderzocht of er eventueel nieuw beleid hierop komt.

Electrische laadplekken

Reactie	Antwoord
7. Laadpalen nemen parkeercapaciteit weg.	Het aantal elektrische voertuigen in de stad neemt de komende jaren toe. We verwachten in 2025 ongeveer 25.000 elektrische voertuigen in Utrecht. Een groot deel van deze voertuigen is voor het laden afhankelijk van laadpunten die staan in de openbare ruimte. Daarvoor zijn ongeveer 5.000 publieke laadpunten nodig. In een aantal wijken, met name in de binnenstad, is de druk op de openbare ruimte groot. Dat zet het draagvlak voor de plaatsing van meer laadinfrastructuur onder druk. Het doel is de elektrische rijders blijvend te kunnen voorzien in de laadbehoefte in de openbare ruimte. De plaatsingsleidraad en inrichtingskaders zijn er op gericht dit mogelijk te maken. De parkeerdruk in de stad is hoog, juist op locaties waar laadinfrastructuur nodig is. Door de stijging van het aantal elektrische voertuigen is het niet meer houdbaar om parkeerdruk als criterium te hanteren. Bovendien vervangt een elektrische auto, zeker in vergunningsgebieden, een regulier voertuig waardoor de parkeerdruk saldo toeneemt.
8. Snel elektrisch opladen i.p.v. het regulier langzame scheelt ruimte op straat	Wij plaatsen over het algemeen alleen de reguliere laadpalen. Wij plaatsen op enkele locaties snellaadpalen. U kunt deze locaties achterhalen via: Locatieplan openbare laadpalen in uw wijk (arcgis.com)
9. Parkeerplekken gaan verloren aan plekken voor laadpalen -> kan dat niet op terrein van Den Hommel.	Het terrein van zwembad Den Hommel is privéterrein.

Riool

Reactie	Antwoord
10 VVE Ravellaan Schönenberglaan wil ook de riolering op het binnenterrein verbeteren .	Riolering op eigen terrein is verantwoordelijkheid van de eigenaar. De aannemer graaft niet in opdracht van de gemeente op particulier terrein, dat moeten de woningeigenaren zelf regelen met een aannemer. Ze zouden dan dus ook zelf de gemeentelijke aannemer kunnen benaderen om te verkennen of dit gelijk op kan lopen. De aannemer is op zijn vroegst pas in 2023 bekend.
11 Brucknerlaan: Huisaansluiting op particulierterrein op verzoek ook meteen meepakken?	Zie Antwoord bij 10.
12 Het riool voor een groot gedeelte van de huizen aan de Bizetlaan en Pijperlaan is oud (100 jaar oud) en aangelegd bij de bouw van de huizen	Deze huizen zijn nu via de achterkant van de woningen aangesloten op het riool in de Pijperlaan.

rond 1920. Dit stukje bebouwing lag toen niet in de gemeente Utrecht, maar behoorde bij de gemeente Ouderijm. Ik heb ooit tekeningen gezien met de ligging van het riool. **Het riool loopt aan de achterkant van de huizen** en is niet aan de voorkant aangesloten op het riool van de Bizetlaan. Alhoewel dit oude riool redelijk tot goed functioneert, is dit wel het moment als je dat zou willen om aan te sluiten op een modern riool. Echter dit heeft grote impact op de bewoners, immers vloeren zullen moeten worden open gegraven en er zullen hoge kosten moeten worden gemaakt om naar de voorkant van de huizen een aansluiting te maken. Ik verwacht dat de gemeente Utrecht hier een passende (financiële) oplossing voor gaat bieden voor de bewoners die dat willen.

13 Er wordt geschreven over een aparte afvoer voor het regenwater. Wat betekent dit voor de **huidige particuliere aansluitingen**?

Wij kunnen alleen een huisaansluiting maken vanuit de nieuwe riolen tot aan de perceelgrens. Als mensen graag via de voorkant willen aansluiten moeten ze dat zelf regelen. Riolerings op eigen terrein is namelijk verantwoordelijkheid van de eigenaar. Ze zouden dan dus ook zelf de gemeentelijke aannemer kunnen benaderen.

Wij willen eigenlijk dat particulieren hun regenwater op eigen terrein verwerken. Echter dit kunnen wij niet verplichten. Als men het niet op eigen terrein kan verwerken willen wij dat ze aansluiten op het regenwaterriool (ipv vuilwater), maar ook dat kunnen we niet verplichten. Dat moeten we tegen die tijd aan hun vragen. Op dit moment kunnen wij nog niet heel veel concreets over zeggen/beloven.

14 Er wordt geschreven over een aparte afvoer voor het regenwater. Wat betekent dit voor de **huidige particuliere aansluitingen**?

15 Kennedylaan: **afkoppelen dakafvoer** in verband met ruimte.

Zie Antwoord bij 13.

Energie

Reactie

Antwoord

16 Mogelijkheid om aan te sluiten op **warmtenet**?

Dit weten we nu nog niet, mogelijk komt dit in een latere fase aan de orde.

Groen

Reactie

Antwoord

17 **Grasverharding**

Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk bomen te handhaven en extra groen en bomen toe te voegen. Hoe dat er uit kan zien zijn we nu aan het onderzoeken

18 **Bomen** handhaven, ook met nieuwbouwplannen.

Zie Antwoord bij 17

19 **Zoveel mogelijk groen** in de ontwerpen betrekken om de leefbaarheid van de wijk voor de toekomst te garanderen.

Zie Antwoord bij 17

20 Plein voor het IBIS-hotel is nu betegeld. Het wordt niet gebruikt en kan makkelijk vergroend worden.	Het terrein van het IBIS-hotel valt buiten de projectgrens. Het gaat om privéterrein.
21 Bomen van Hommelbos laten staan!	Het Hommelbos valt buiten de projectgrens en geven we door aan het project Weltevreden
22 Niet rommelen met het Hommelbosje .	Zie Antwoord bij 21.

Openbare ruimte

Reactie	Antwoord
23 Sociale veiligheid is belangrijk, punt van aandacht.	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.

Plan Weltevreden

Reactie	Antwoord
24 Wat is de rol van "Mooi omwikkeld" in dit alles?	Het plan Weltevreden valt buiten de projectgrens van dit project en geven we door aan het project Weltevreden.
25 Geen woontoren tegen het Hommelbos!	
26 Rachmaninofplaatsoen: Woontoren? 70 meter! Of niet!	

Opmerkingen per straat of deelgebied over de herinrichting

Ontwerpprincipes Belangenoverleg Buurt Welgelegen

Reactie	Antwoord
<p>27 De groep bewoners BBW (Belangenoverleg Buurt Welgelegen) heeft Ontwerpprincipes opgesteld voor de Buurt Welgelegen. Het gaat:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Maximaliseren van biodiversiteit2. Minimaliseren van parkeren3. Van vervoersfunctie naar verblijfsfunctie (autoluw)4. Klimaatadaptief bouwen5. Toekomstgericht bouwen6. Authentieke karakter behouden en teruggeven. <p>Een verdere uitleg is beschreven in het document dat aan het einde van dit verslag is opgenomen.</p>	<p>Het detailniveau van deze opmerkingen verschilt. Op de meeste uitgangspunten komen we terug in de variantenstudie. Andere punten komen in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.</p>

Westelijk stadboulevard/Pijperlaan

Reactie	Antwoord
<p>28 Pijperlaan: trottoir (binnenbocht) is te smal tussen brug en kruispunt. Aandachtspunt voor de westelijke stadsboulevard.</p>	<p>De opmerkingen vallen buiten de projectgrens en worden doorgegeven aan het project Westelijke stadsboulevard</p>
<p>29 Wanneer links afslaan (Den Hommelbrug) niet verdwijnt komt hier ruimte voor?</p>	<p>Zie Antwoord bij 27.</p>
<p>30 Een groot oversteekplein maken bij de Handelstraat-Joseph Haydnlaan. Dan kunnen fietsers en voetgangers van en naar de Handelstraat veilig oversteken. Nu gaan fietsers langs het bloemenstalletje tegen de richting in naar de oversteek bij de Leidseweg en staan daar op de autoweg te wachten tot het verkeer stil staat. Dit zijn veel kinderen die naar de sportlocaties gaan op de Kennedylaan. Een ander voordeel is</p>	<p>Zie Antwoord bij 27.</p>

dat het fietsverkeer dat vanaf de Kennedylaan komt en richting Oog in AI moet hiervan gebruik kan maken waardoor het fietsverkeer op de kruising verminderd wordt door de spreiding.

Leidse weg

Reactie	Antwoord	
31.	Leidseweg tweerichting voor auto's geen goed idee . Het wordt dan een racebaan voor auto's, fietsers worden weggewerkt door de auto's!	In de variantenstudie laten we de uitgebreidere verantwoording zien.
nagekomen	Er rijden maar heel weinig auto's op de Kanaalweg (tussen Muntbrug en Ravellaan), dus deze auto's verbieden levert maar weinig meerwaarde op . Terwijl die paar auto's op Leidseweg in 2 richtingen laten rijden zorgt voor relatief veel extra conflicten. Is dat het waard?	
nagekomen	Wordt er rekening gehouden met de ontwikkeling van Ravellaan Noord ? Dan komt er extra verkeer bij. Ook als het alleen fietsen zijn. Levert dat conflicten op met de keerlus.	
nagekomen	Bereikbaarheid woningen Leidseweg , Telefooncentrale en inritten Kanaalweg moeten worden gewaarborgd, ook na nieuwe verkeerssituatie (geen auto's Kanaalweg)	Wij bekijken in de ontwerpfase welke maatwerkoplossing mogelijk is.
nagekomen	Met een keerlus op de Leidseweg ontstaat er een onveilige situatie met het fietsverkeer	Wij zetten in op het toevoegen van een keermogelijkheid op de Leidseweg ter hoogte van de aftakking richting de Kanaalweg. Hoe het exacte ontwerp van deze keermogelijkheid er uit zal zien, zal in de ontwerpfase van het project aan bod komen.
nagekomen	Ook het kruispunt met de Bartoklaan is onveilig en wordt nog onveiliger als auto's in twee richtingen over de Leidseweg mogen rijden.	In de variantenstudie laten we de uitgebreidere verantwoording zien.
nagekomen	Wat gebeurt er met de electrische laadpaal bij het voorgenomen keerpunt op de Leidseweg?	Wij bekijken in de ontwerpfase welke maatwerkoplossing mogelijk is.
nagekomen	Geluidsoverlast rondom de Kolk	Wij geven uw opmerking mee aan het team dat met het project Rondje Stadseiland zich bezig gaat houden met de inrichting van de kade. Dit project is nu nog niet opgestart.
nagekomen	De fietsersbond geeft aan dat er al eerder is gekeken naar een keerlus en dat dit een goede oplossing lijkt om de Kanaalweg autoluw te maken. Voordeel is ook dat het plein bij de Muntbrug ruim is en daarom overzichtelijk.	

Ravellaan

Reactie	Antwoord	
32.	<p>Ravellaan smaller en aan zuidzijde direct park, dus geen stoep, maar een wandelpad in het groen.</p>	<p>Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.</p>
33.	<p>Ravellaan tussen Kanaalweg en Gerswinlaan. Graag een groenstrook tussen het fietspad en de weg -> betere waterafvoer én demping van trillingen van groot verkeer voor de huizen aan de Kanaalweg 79 t/m 82.</p>	<p>Zie antwoord bij 30.</p>
34.	<p>Ravellaan als Bosweg zonder parkeren – De Ravellaan mag op dit moment gebruikt worden om aan twee kanten te parkeren. Dit gebeurt echter nooit maar is het wegprofiel wel op ingericht. Door het inrichten als “Bosweg” zorgt dit voor een groene verbinding. Het nieuwe wegprofiel zonder parkeervakken ernaast (wel mogelijk op een parkeerterrein) zorgt voor een mooi straatbeeld (zonder geparkeerde auto’s) waar de Ravellaan een verblijfsfunctie van krijgt in plaats van een vervoersfunctie .</p>	<p>Zie antwoord bij 30.</p>
nagekomen	<p>Liever dwarsparkeren, dan langsparkeren bij garagebedrijf</p>	<p>Zie antwoord bij 32</p>
35.	<p>Ideeënwandeling Ravellaan mei 2018. Naar aanleiding van een oproep in het buurtkrantje de Uitkijk van maart 2018 van Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW) hebben bewoners ideeën aangedragen over de inrichting van de Ravellaan e.o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Straten uit Oog in al als model2. Andere straatlantaarns3. Stenigheid rondom flats4. Sociale veiligheid van het fietspad tussen de Bartoklaan en Weg der Verenigde Naties5. Fietsparkeerplaatsen6. Parkeerterrein: twee inritten samenvoegen7. Verwarrende kruising Gerswinlaan8. Trottoir Gerswinlaan9. Groenstrook bij bushalte Gerswinlaan10. Trottoir Ravellaan richting Kanaal. <p>Een verdere uitleg is beschreven in het document dat aan het einde van dit verslag is opgenomen.</p>	<p>Zie antwoord bij 30.</p>

Schönberglaan

Reactie	Antwoord
36. Schönberglaan: éénrichtingsverkeer of aan een kant afsluiten.	In de variantenstudie schetsen we de mogelijkheden, verantwoordten we de keuzes en reageren we op deze opmerkingen.
37. Schönberglaan: éénrichting, smallere rijbaan en grasbetontegel	
38. Schönberglaan, grasbeton verharding voor garageboxen .	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.
39. Meer verkeersdrempels Schönberglaan.	Zie antwoord bij 36.
40. Parkeerbeleid Schönberglaan aanpassen -> mensen achter ons geen auto bij ons meer deelauto's	Zie antwoord bij 36.
41. Bewoners van de Schönberglaan hebben zelf al eerder nagedacht over een groenere, waterproof, 'coole' straat waar rustiger wordt gereden. Een verdere uitleg is beschreven in het document dat aan het einde van dit verslag is opgenomen.	Zie antwoord bij 36.
nagekomen	1. Grasbetontegels voor de garages van de Schönberglaan: onderhoudsarm, groen en extra opvang regenwater. 2. Hoogwaardige groenstrook Bartoklaan (zie tekening bijlage einde verslag)
	Grasbetontegels dragen idd bij aan een goede waterhuishouding. Deze worden waarschijnlijk opgenomen in het ontwerp. De grasstrook met bestaande bomen is niet geschikt voor een inrichting zoals voorgesteld, vanwege de beschikbare ruimte. Ook zijn waarschijnlijk niet alle planten in het voorstel geschikt om hier toe te passen. We verwachten wel dat we in de Bartoklaan in totaal meer groen kunnen maken. En in het nieuwe groen kunnen we waarschijnlijk ook speelaanleidingen worden mee- ontworpen. Hier kunnen we samen in de ontwerpfase verder naar kijken.

Bartoklaan

Reactie	Antwoord
42 Bartoklaan: Parkeerplaatsen niet verminderen .	In de variantenstudie schetsen we de mogelijkheden, verantwoordten we de keuzes en reageren we op deze opmerkingen.

43	Bartoklaan als fietsstraat – De Bartoklaan is in de opgestelde visie welgelegen gecategoriseerd als een langzaam verkeer groene verbinding. Daarnaast is het verlengde van de Bartoklaan (de Chaussonlaan) een fietspad op dit moment die in de toekomst een verbinding maakt met het stationsgebied (wanneer het project Lombokplein: herinrichting Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg is uitgevoerd). De Bartoklaan is met 30 km/u een niet te hoge verkeersintensiteit (die met een fietsstraat nog verder gaat afnemen) en aansluiting op vele fietspaden een perfecte kandidaat voor een fietsstraat. Daarnaast is dit heeft een fietsstraat een extra nudging effect om fietsers vanuit Leidsche rijn ook via deze route naar het stationsgebied te laten gaan wat zorgt voor een ontlasting van de drukke Leidseweg en de gevaarlijke kruising bij de muntbrug.	Zie antwoord bij 40.
44	Afsluiten Bartoklaan voor doorgaand verkeer – De Bartoklaan is druk. Te druk voor een stedelijk woongebied in de luwte zoals visie welgelegen dit beschrijft. De verkeersintensiteit neemt volgens het voorontwerp van de Westelijke Stadsboulevard alleen maar toe naar het uitvoeren van dit project. De Bartoklaan wordt gebruikt als een sluipverkeerroute wanneer de WSB de druk is. Maatregelen zoals wegversmallingen, drempels en bestrating helpen niet genoeg om deze verkeersdruk te verminderen. Het afsluiten van doorgaand verkeer zorgt ervoor dat Welgelegen een stedelijk woongebied in de luwte blijft.	Zie antwoord bij 40.
45	Straatbeeld (zonder geparkeerde auto's) waar de Ravellaan een verblijfsfunctie van krijgt in plaats van een vervoersfunctie.	Zie antwoord bij 40.
46	Bartoklaan: Sociale veiligheid meer verlichting, bredere stoepen, minder parkeerplaatsen, meer groen, smallere straten, groen lint/verbinding met park Oog in Al.	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.
47	Struinpad doortrekken. Mozart -> Den Hommel. Recreatie en overstap/uitstap locaties aan het water.	Zie antwoord bij 44.
48	Wegverhoging kruising Peterstraat en Schöenberglaan + kruising Schöenberglaan /Bartoklaan en Strawinskylaan.	Zie antwoord bij 44.
49	Wegverhoging kruising Peterstraat en Schöenberglaan + kruising Schöenberglaan /Bartoklaan en Strawinskylaan.	Zie antwoord bij 44.
50	Bomen laten staan.	Zie antwoord bij 44.

Deliuslaan

Reactie

Antwoord

51.	Deliuslaan is nu doodlopend, kan dit verbonden worden met de Ravellaan , dan heb je een beter doorstroming.	In de variantenstudie schetsen we de mogelijkheden, verantwoordten we de keuzes en reageren we op deze opmerkingen.
nagekomen	Kan de Deliuslaan het doorgaande verkeer vanaf de Ravellaan opvangen, zodat je op de Ravellaan meer groen kunt maken?	Zie 51
52.	Parkeren op grasverharding & verplaatsen richting bebouwing,	Zie antwoord bij 49.
53.	Er is behoefte aan extra fietsparkeerplaatsen .	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.

Den Hommel

Reactie	Antwoord
54 Kennedylaan en Bizetlaan (Den Hommel), meer ruimte voor voetgangers in relatie tot zorgcentrum.	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen wel mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.
55 We zijn zeer verbaasd dat de straat weer open moet worden gebroken, nadat deze nog niet zo lang geleden is geasfalteerd toen hebben we ook al gevraagd om klinkers i.v.m. de afwatering, maar die zijn er niet gekomen. Wel is toen zomaar ons verkeersplein opgebroken dat we voor de buurtkinderen tussen de garages hadden geschilderd . Dit plein hebben we inmiddels met de buurt weer opnieuw aangebracht op het nieuwe asfalt met geld dat we hebben gewonnen voor 'het beste idee van Welgelegen'. We zouden het zeer op prijs stellen als het verkeersplein niet nogmaals zomaar wordt verwijderd, aangezien er dagelijks zeer veel gebruik van wordt gemaakt door de kinderen. En aangezien het de criminaliteit in de buurt terugdringt, omdat het plein nu een levendige boel is. We zijn dus vóór klinkers en nieuwe aanplant in de straat, maar zien graag dat het asfalt tussen de garages op de Elgarlaan ongemoeid blijft.	<i>Antwoordmail: Ik had via een andere lijn ook al begrepen dat jullie je zorgen maken om het pleintje. En terecht! Het ziet er hartstikke leuk uit en als het ook goed werkt moeten we dat koesteren. We zijn nu nog niet echt aan het ontwerpen, maar nog in de verkennende fase. Dus je bent ruim op tijd met dit aandachtspunt. Ik ga zorgen dat het (concept) ontwerp altijd eerst met jullie wordt besproken (of andere buurtbewoners die gebruik van maken van het plein), zodat er samen gekeken kan worden naar de beste oplossing. De ontwerpfase duurt nog even. Maar ik neem in het tussenproduct waar we nu aan werken – de variantenstudie – op dat we dit zo met jullie afspreken.</i>

Bizetlaan

Reactie	Antwoord
56 Gaarne zou ik zien dat de trottoirs verbreed worden, zodat de ouderen en minder goed ter been zijnde medemens niet over de rijweg zich moet	In de variantenstudie schetsen we de mogelijkheden, verantwoordten we de keuzes en reageren we op deze opmerkingen.

	verplaatsen, maar over de stoep. Dit geldt ook voor de Pijperlaan richting het 24 oktoberplein.	
57	De zeer gevaarlijke situatie Bizetlaan-Pijperlaan , waar nagenoeg maandelijks wel een fietser, brommer, etc. wel aangereden wordt, omdat het verkeer vanuit de Bizetlaan er geen erg in heeft dat er ook fietsverkeer van rechts komt. Dit is mede het gevolg van het feit dat men dit kruispunt veel te hard kan aanrijden. Ook is er op dit punt een probleem met de vrachtwagens die het Ibis Hotel, de Wartburg, het zwembad, het tenniscentrum en het NDC moeten bevoorraden . Met name in de herfst en winter blokkeren deze vrachtwagens het volledige fietspad, waardoor de doorstroming stopt, wat tot creatieve verkeersbewegingen leidt	Zie antwoord bij 54.
58	Fijn zou het zijn als met name de lachgasgebruikers, drugsgebruikers, fastfoodeters op één of andere manier ontmoedigd kunnen worden.	Dit is lastig met een fysiek ontwerp op te lossen.
59	Bij uitrit Ibis wordt rekening gehouden met dat uitrijdende vrachtauto's de draai kunnen krijgen richting Pijperlaan.	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.
60	Groenstrook Elgarlaan graag aan de oostzijde, zodat parkeren aan de kant van de ondergrondse container kan blijven.	Zie antwoord bij 57.
61	Indien een groenstrook in de Bizetlaan gerealiseerd wordt, deze aan de kant van de woonhuizen maken, zodat er geen geparkeerde auto's 'voor de ramen' komen te staan.	Zie antwoord bij 57.
62	Graag zou ik verkeersremmende maatregelen in de Bizetlaan zien, er wordt nu vaak hard gereden, zeker door jonge mensen die gaan chillen bij het parkeerterrein bij de tennisbanen en dan als ze terugrijden na het oversteken van het fietspad met een noodgang richting Pijperlaan rijden.	Zie antwoord bij 57.
63	Uitrit Bizetlaan 22/24 blijft een dubbele uitrit	Zie antwoord bij 57.
64	Bij de komst van het hotel heeft in de staatcourant gestaan dat in de Bizetlaan alleen personenauto's mogen staan. Worden die borden weer teruggezet?	Zie antwoord bij 57.
65	Bij de herinrichting graag rekening houden met fietsenparkeerplaats voor de 'we drive solar' mensen.	Zie antwoord bij 57.
66	Bij de keuze van bestrating graag rekening houden met het feit dat de huizen in de Bizetlaan en Kennedylaan op staal gefundeerd zijn . Er rijdt behoorlijk wat zwaar vrachtverkeer door deze starten van en naar hotel, Wartburg, zwembad, tennisbaan en NDC. De bestaand verkeersdrempel geeft nu al behoorlijke trilling in de huizen als dit verkeer daar overeen rijdt. Om dezelfde reden zouden we willen vragen de asfaltbestrating te handhaven en geen klinkerbestrating in te voeren.	Zie antwoord bij 57.

Elgarlaan

Reactie	Antwoord
67 Graag zou ik u willen verzoeken om de lindebomen , die een aantal jaren geleden in het trottoir van de Elgarlaan (langs onze wegafscheiding) zijn geplaatst, te vervangen door een type boom dat minder 'majestueus' wordt dan de lindebomen die verderop in de Elgarlaan en in de Brücknerlaan al tot de hemel reiken. De wortels van deze bomen drukken nu alweer de trottoirtegels omhoog, terwijl het trottoir ter plaatse nog maar 3 jaar geleden om dezelfde reden al opnieuw is bestraat. De nog redelijk mobiele bewoners die in de nabijgelegen Wartburg wonen, plegen bij geschikt weer graag een ommetje te maken in onze wijk. Dan is een trottoir met Schots en scheef geraakte tegels ronduit gevaarlijk. Ik beveel dit punt in het kader van de voorgenomen werkzaamheden graag in uw aandacht aan.	Deze punten komen niet in deze verkenning, maar in een latere ontwerpfase aan de orde. We nemen de opmerkingen daarom mee als bijlage bij de variantenstudie, zodat ze niet verloren gaan.

Brucknerlaan

Reactie	Antwoord
68 Brucknerlaan: Ommetje van Zorg complex.	Dit blijft in de toekomst mogelijk

Kennedylaan

Reactie	Antwoord
69. Meerdere problemen Kennedylaan. Bewoners willen graag apart gesprek over inrichting.	De projectleider organiseert dit gesprek
70. In verband met de vele inbraken in het verleden en het voorkomen van Het hek bij het Amsterdam Rijn Kanaal is jaren geleden dicht gemaakt van wege veiligheidsredenen. Met wijkagenten is besproken dat dat effectief en het bijzonder wenselijk is dat zo te laten.	Er is nu geen reden om het hek te verwijderen.

71.	Het Ibis hotel heeft met enige regelmaat groepen gasten die met een touringcar komen. Graag aan de Pijperlaan een in- en uitstap mogelijkheid en een parkeerplaats daarvoor realiseren.	In de variantenstudie schetsen we de mogelijkheden, verantwoorden we de keuzes en reageren we op deze opmerkingen.
72.	Bij de herinrichting graag rekening houden dat het een doodlopende straat is en dat vrachtwagens en de bus naar het zwembad elkaar moeten kunnen passeren . O.a. de gele streep bij Bizetlaan 24 dient daarvoor.	Zie antwoord bij 69.
73.	Helemaal mee eens dat afvalwater en regenwater gescheiden gaat worden. Maar moeilijk heden voorzie ik voor de rijweg. Deze is al heel smal , bovendien komt er veel verkeer overheen. Bridgecentrum, tennisbaan, zwembad en de Wartburg. Soms moet het verkeer over het fietspad als de bus er staat voor schoolzwemmen. Bovendien wordt de parkeerplaats bij tennisbaan/bridgecentrum ook gebruikt door de reisorganisatie Effeweg . Versmallen is volgens mij geen optie, misschien iets meer uitwijkmogelijkheden. Voor de oudste inwoners van de Wartburg die nog mogen rijden is het soms niet gemakkelijk en onoverzichtelijk om veilig te rijden. Ik wens u veel succes.	Zie antwoord bij 69.
74.	Oude Leidseweg: Zou bij deze oversteek een middeneiland kunnen komen voor fietsers?	Zie antwoord bij 69.
75.		
76.	Kennedylaan: Drempels tegen racen.	Zie antwoord bij 69.
77.	Doorloop Kennedylaan naar Kanaal niet meer mogelijk met name voor minder mobiele mensen. Onze vraag is of er voor voetgangers geen doorgang kan komen. Kennedylaan/ Rooseveltlaan anders dan het vrij gevaarlijke fietspad en zulks mede ter voorkoming van ongewenste het daglicht schuwende praktijken op het doodlopende stuk Rooseveltlaan.	Zie antwoord bij 69.
78.	Wens: Voetgangersvoorzieningen op Kennedylaan (langs Wartbrug en de Meernbrug)	Zie antwoord bij 69.
79.	Kennedylaan: breder voetpaden tot aan Pijperlaan laten doorlopen.	Zie antwoord bij 69.
80.	Kennedylaan: Infoborden gemeente (wegwijzer zwembad, tennis en NDC) verplaatsen. Staat nu achter een boom.	Zie antwoord bij 69.
81.	fietspad vanaf Ibis rechts door laten lopen richting tennisbaan en de 'oversteek' naar de De Meernbrug pas na de inrit van het parkeerterrein van het zwembad maken. Daar is de oversteek overzichtelijk voor zowel fietsers als automobilisten (in tegenstelling tot de huidige situatie) en is het grootste deel van de auto's reeds afgeslagen naar het zwembad. De 'vaart' van de fietsen die van De Meernbrug naar beneden fietsen is daar reeds verminderd.. Moeten	Zie antwoord bij 69.

	alleen wat bosjes weggehaald worden op de onderste meters van de heuvel naar beneden voor het zicht.	
82.	verbreden van het trottoir aan beide zijden van de Kennedylaan zodat de trottoirs begaanbaar zijn voor invaliden, kinderwagens en schoolklassen. Vooral het trottoir aan de kant van het zwembad is heel smal, ook doordat de straatlantarens in de weg staan.	Zie antwoord bij 69.
83.	het fietspad dat van de De Meernbrug naar de Kennedylaan loopt dusdanig maken (is kwestie van pad ook rechtdoor trekken) dat het voor fietsers ook aantrekkelijk is om rechtdoor te fietsen lang de dominee Martin Luther Kinglaan welke aansluit op het fietspad langs de Graadt van Roggenweg. Dit spreidt het fietsverkeer, en sluit aan op de plannen van De Graadt van Roggenweg om een fietsstraat te maken tot aan de Damstraat. Dan zal er een (tijdelijke) goede fiets voorziening gemaakt moeten worden vanaf de Graadt van Roggenweg richting de Leidseweg bijvoorbeeld via De Bartoklaan.	Zie antwoord bij 69.
84.	Kennedylaan 30 kilometer weg met verkeersdrempels	Zie antwoord bij 69.
nagekomen	De fietsersbond is voorstander van een fietsstraat op de Kennedylaan, omdat deze fietsroute in de top 5 van belangrijke fietsroutes staat en de auto intensiteiten laag genoeg zijn. Wel aandacht nodig voor de kruising met de Bizetlaan . Om het fietsverkeer meer te spreiden zou de route vanaf de Meernbrug naar het 24 oktoberplein verbeterd kunnen worden.	Zie antwoord bij 69; de route vanaf de Meernbrug naar het 24 oktoberplein valt buiten de scope van dit project.
nagekomen	Er groeit Japanse duizendknoop ter hoogte van Den Hommel . Dit moet 3 jaar voor de uitvoering bestreden worden, anders overwoekerd het straks alles.	

Nadere uitleg bij punt 27: Ontwerpprincipes Belangenoverleg Buurt Welgelegen



Ontwerpprincipes Belangenoverleg Buurt Welgelegen

Projectinformatie

Project:	Herinrichting Welgelegen en Den Hommel	Plankaart:
Plangebied:	Ravellaan, Bartoklaan, Schonberglaan, Gershwinlaan, (deel) kanaalweg, (deel) Leidseweg	
Gemeente Visie Welgelegen:	Link Visie	
Gemeente projectwebsite:	Link website	
Startnotitie gemeente:	Link startnotitie	

Uitleg document

Dit document geeft een voorzet van de intenties die Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW) heeft voor de buurt Welgelegen bij het project Herinrichting Welgelegen en Den Hommel. Aan de hand van ontwerpprincipes worden deze intenties inzichtelijk gemaakt. Ontwerpprincipes gaan uit van de behoefte en context van mensen, niet vanuit de techniek of organisatie/gemeente. BBW wil hiermee vroegtijdig in het proces van dit project de gemeente Utrecht adviseren (de derde trede van de participatieladder).

Ontwerpprincipes

Ontwerpprincipes	Hoe	Buurt voorbeeld
1. Maximaliseren Biodiversiteit	<ul style="list-style-type: none"> Wegprofielen aanpassen door rijbaan en voetpaden te versmallen of te verwijderen voor groenstrook. Verbinden en beleven groen Geen kap van bomen 	Versmallen Ravellaan rijbaan en voetpad aan twee kanten of verwijderen voor groenstrook. Ook het Hommelbos en Vivaldiplantsoen via de Ravellaan en Bartoklaan verbinden met park Oog en Al. Ook maximale inzet op gewenste schakel groene LV verbinding met transwijk
2. Minimaliseren parkeren(normen) in de straat waar mogelijk	<ul style="list-style-type: none"> Verminderen bestaande parkeerplaatsen in de straten en mogelijk maken parkeren buiten het straatbeeld. Beter inpassen van parkeerplaatsen is is altijd een goed plan. 	Eén van de twee parkeerstroken aan de wegzijde waar mogelijk verwijderen. Groene parkeerpleintjes, parkeren achter groen
3. Van vervoersfunctie naar verblijfsfunctie (auto luwte)	<ul style="list-style-type: none"> Geen doorgaand verkeer maar alleen nog buurtbestemmings verkeer door knip in straten voor voertuigen. Prioritering geven in de volgorde: (1) Voetgangers, (2) Fietsers, (3) Biodiversiteit, (4) OV en (5) overig verkeer Alle straten inrichten als woonerfzones met een maximale snelheid van 15 km/u. Klinkerverharding in plaats van asfalt 	Paaltjes plaatsen op Mozartbrug tegen doorgaand autoverkeer; voorrang voor voetgangers, fietsers en groen doordat straten ingericht worden als woonerfgebied met bestrating en als mini parkstraat.



Belangenoverleg Buurt Welgelegen (BBW)

	<ul style="list-style-type: none">• Toepassen van verkeersplateaus• Op de hoeken van de straten mini zitparkjes inrichten• Veilige speelplekken	
4. Klimaatadaptief bouwen	<ul style="list-style-type: none">• Waterdoorlatende klinkerverharding• Maximaliseren verticaal groen• Aanleggen watertappunten• In de miniparkjes schaduw creëren	
5. Toekomstgericht bouwen	<ul style="list-style-type: none">• Uitgebreide laadinfrastructuur aanleggen• Aansluiten op bouwproject Ravellaan Noord• Aansluiting op infraproject Weg der verenigde naties• Maximaal inzetten op rondje stadseiland• Hergebruik van bestaande en vrijgekomen materialen• OV uitbreiding voorbereid bouwen• Gebruik van duurzame materialen	Duurzame rioolbuizen en putten Hergebruik tegels en kolken
6. Authentieke karakter behouden en teruggeven	<ul style="list-style-type: none">• Uniformeren straatlantaarns naar plezierig licht• Consistentie in straten• Karakter van buurt creëren door uniforme meubilair	Authentieke lantaarnpalen Leidseweg uniformeren (dezelfde lantaarnpalen aan beide kanten)

Extra voorbeelden Schonberglaan: [Link naar document Schonberglaan](#)

Extra voorbeelden Ravellaan: [Link naar document Ravellaan](#)

Nadere uitleg bij punt 34: Ravellaan, mei 2018 door Welgelegen

De wandeling is gehouden na een aankondiging in maart 2018 in de Uitkijk, die onder alle bewoners van Welgelegen wordt verspreid. De bedoeling was om ideeën te verzamelen over hoe de omgeving van de Ravellaan (tussen Kanaalweg en Bartoklaan), groener, prettiger en veiliger te maken: De onderstaande ideeën en observaties zijn naar voren gekomen (plaatjes ter illustratie zijn achterin opgenomen):

1. Neem enkele straten uit Oog in Al als model voor de **inrichting van de Ravellaan**. Denk aan de Mozartlaan met als overzijde het park. Het park begint meteen waar de weg eindigt en er ligt om ca een meter van de straat een grindpad. Dat oogt speelser en heeft meer parkuitstraling dan het huidige betegelde trottoir aan de 'parkkant' van de Ravellaan. Daar lopen overigens weinig mensen. Stijkenmerken van het nabijgelegen park overnemen zorgt voor een betere aansluiting tussen de buurten.
2. Huidige **Straatlantaarns** van de Ravellaan geven eerder de indruk van een snelweg dan van een woonbuurt.
3. Het groene gebied aan de zuidkant van de Ravellaan (*afbeelding 1*) rond de flats komt over als stadsgroen en niet als park. Enkele ideeën om **parkbeleving** te bevorderen
 - Zorg voor paadjes in het gebied waar je een rondje kan wandelen of rennen
 - De Solitaire kastanje is mooi. Op andere plekken staan (te) veel bomen op elkaar. Dun dit uit en breng variatie in hoogte aan door ook wat struikengroepen aan te planten.
4. Het **fiets-wandelpad in verlengde Bartoklaan** is eng in het donker (*afbeelding 2*). De dichte begroeiing op enkele plekken meer open maken zou het veiliger maken. De eiken vormen in beginsel een mooie lijn maar dit verband wordt deels vertroebeld door drie vrij gegroeide bomen in de directe nabijheid. Die weghalen zou de lijn versterken.
5. Het parkeergebied is groot en grijs (*afbeelding 3*). Een manier om de groen lijn langs de Ravellaan te versterken is om de **twee inritten samen te voegen tot één inrit** ongeveer midden tussen de huidige twee.
 - Verder geldt dat de huidige rechter parkeerplaats erg ruim bemeten is: 5 meter stoep, 6 meter straat en 5 meter parkeervakken. De straat kan zonder problemen één à twee meter smaller worden gemaakt, waardoor het park aan omvang kan groeien. Daarbij blijft het aantal parkeerplaatsen gehandhaafd.
 - Het gebied blijft dan grijs; door de garageboxen kan er geen groenstrook worden aangebracht langs het trottoir. Wat wel kan is rond de lantaarnpalen wat groen aanbrengen om het grijs te doorbreken.
6. Wat opvalt is dat in het gebied de autostalling goed is geregeld en de fietsenstalling niet. Mogelijk is er belangstelling voor overdekte plaatsen, of voor meer **fietsparkeerplaatsen**.
7. Kruising Ravellaan vanaf Gershwinlaan is alleen al door zijn omvang verwarrend. De toegang tot Welgelegen vanaf hier doet eerder denken aan die van een industrieterrein dan van een woonwijk.
8. Aan de Gershwinlaan ligt er op de kopse kant van het woningencomplex een brede strook trottoir (*afbeelding 4*). Aan weerszijden ervan zitten groenstroken. Het zou de aantrekkelijkheid van deze straat ten goede komen als de groene lijn wordt doorgetrokken ter hoogte van het gebouw. Dit betekent dat er een strook van circa vier meter gras of wat bosjes wordt toegevoegd aan de kop van het gebouw (richting bushalte).

Verslag informatieavond 25 oktober 2021, november 2021, aangevuld met infoavond 9 jan over Leidseweg en nagekomen opmerkingen

Ideeën wandeling Belangenoverleg Buurt

- Het huidige voetpad is nogal breed. De hierboven besproken groenlijn zou nog een meter richting de straat kunnen worden uitgebreid (zonder bereikbaarheid en begaanbaarheid te verminderen).
 - Per saldo wordt dan de grijze band die nu om de wooncomplexen ligt door bovengenoemde ideeën vergroend.
9. De groenstrook achter de bushalte komt nogal op je af en onttrekt het er achter gelegen grasveldje aan het zicht (*afbeelding 5*). Verbinding kan gemaakt worden door om de laatste grote boom aan de Ravellaanzijde gras in te zaaien waar nu struiken staan (de Broodboom kan blijven staan) Hierdoor opent deze hoek, ontstaat er een mooie doorkijk naar het grasveldje en komt de pracht van het bomencluster extra goed uit. Hierdoor kan het gevoel van veiligheid rond de bushalte groter worden. Eventueel kan een bankje worden geplaatst.
10. Het trottoir aan de Ravellaan bij de tuinderswoning (tussen Kanaalweg en Gerswhinlaan) is veel breder dan nodig (*afbeelding 6*). Het fietspad hier is onnodig als het rode fietspad aan de overzijde twee richtingen zou zijn. Hier zou prima een groen strook passen direct naast de weg zoals aan de overzijde.
- Om de hoek, op de Kanaalweg, wordt het fietspad rechts van de tunnelbaan weinig gebruikt omdat aan de Kanaalzijde reeds een prima rood fietspad loopt. Samen met het voetgangerspad is deze strook zes meter breed en geheel betegeld. Een idee is om een grasstrook toe te voegen, bijvoorbeeld tussen fiets- en wandelpad. Dit zou de afwatering in dit gebied bevorderen.

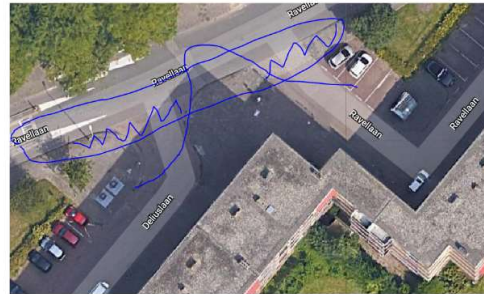
Afbeelding 1: (boom rechts is mooi, links is het druk met weinig variatie. Paden zijn kaarsrecht)



Afbeelding 2: (linkervlak kent dichte begroeiing, rechter vlak heeft drie 'vervalde' bomen)



Afbeelding 3: (brede betegelde zone kan smaller door inritten samen te voegen)



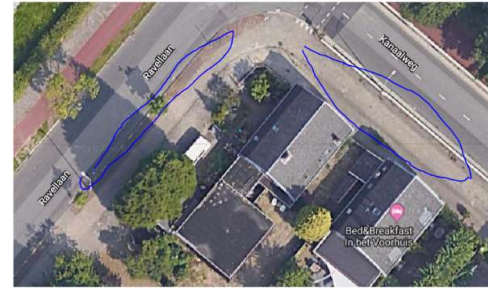
Afbeelding 4:



Afbeelding 5: (hier zou gras de boel opener maken - van boven gezien dus het struikgewas is niet zichtbaar)



Afbeelding 6: groenstroken zouden het aangezicht en de afwatering verbeteren



Nadere uitleg bij punt 40: Ideeën van bewoners Schönberglaan

"Schönberglaan is alles behalve een LAAN: wegdek is defect, onveilig, weinig groen, onvoldoende waterproof en zomers erg heet."

Huidige situatie



Astfalt momenteel lappendeken: geluidshinder



Begrijpelijke oponthoud maar het duurt nu wel erg lang!
Wildparkeerders en hardrijders gedragen zich naar hoe het er uitziet: afval dumpen, lawaai en racen

Straatbeeld Schönberglaan

Ideeën ter verbetering

Wenselijke situatie:
groen, waterproof, 'cool'
en rustiger rijden bevorderen



Extra Vloer - straatverlichting en bomen



De afbeelding toont een groen transformatorhuisje met klimop op de gevel. Het huisje is wit met een groene afwerking en heeft een klein raam. Het staat op een straat met bomen en andere gebouwen op de achtergrond.



Sedumdak en klimop voor groen transformatorhuisje



Peter Schathof :-)

Wenselijk straatbeeld

heeft opmaak toegepast: Lettertype: 10 pt, Niet Vet, Tekstkleur: Auto

- Brede stoep en dus een minder brede straat. Lokt minder uit om hard te rijden.
- Bestrating in plaats van asfalt en vloerverlichting. Lokt ook minder uit om hard te rijden.
- 1 richtingsweg van maken, richting de stad.
- Fietspad tussen voetpad en parkeerplekken en verkeersdrempels bij uitgangen zorgt voor meer veiligheid.
- 'Auto's te gast' straat of 'Woonerf'



Waterproof

De strook stenen voor de garageboxen groen en waterproof! Tevens bevorderlijk voor groei leilinde, beukenhaag boom o.i.d.



Groen

Het uitzicht op de garageboxen groener en duurzamer maken d.m.v. 'veilige beplanting' t.g.v. WE.



Veilige zone

Veiligheid bevorderen d.m.v. stenen bestrating i.p.v. asfalt. En sierverlichting in een smallere (1 richting) straat, fietsstraat of woonerf.



Schönberglaan 'Cool'

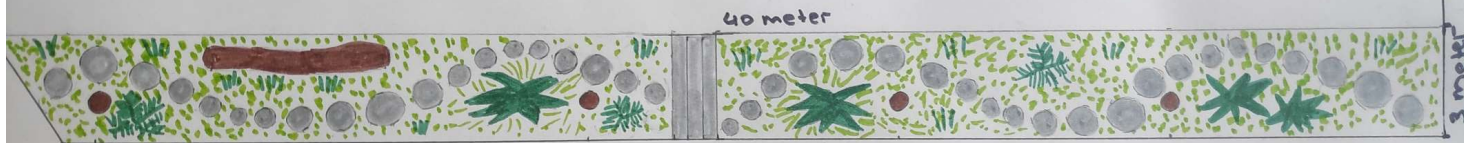


Gemeente subsidie Project ev. met studenten HKU/wijkinrichting. Op termijn voor de puntjes op de ö. ;-)





tuin appartementencomplex Bartoklaan - Schönberglaan



Bartoklaan

-  (naald) varens
-  tongvarens
-  Hosta
-  mansoor
-  liriopé

Legenda

- Schaal 1:100  1 meter
-  95cm ronde tegel
 -  75cm
 -  55cm
 -  45cm
 -  35cm
 -  huidige bomen
 -  boomstam