

HOV om de Zuid



Stationsgebied tot P&R De Uithof

Inspraaknota voorontwerp tram

November 2009

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inleiding

Op 15 juli 2008 heeft het College van burgemeester en wethouders het Voorontwerp Tram vastgesteld voor de HOV Om de Zuid en vrijgegeven voor inspraak. De trambaan maakt onderdeel uit van het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) dat in Utrecht wordt aangelegd.

Het Voorontwerp Tram HOV Om de Zuid (hierna afgekort als VO Tram) is het gevolg van het besluit van het College van 25 september 2007 om bij de verdere ontwikkeling van HOV Om de Zuid uit te gaan van een tramlijn.

Tracébeschrijving

Het traject loopt vanaf de Adema van Scheltemabaan (ter hoogte van gebouw Burgerzaken nabij de Vaartsestraat) tot aan P + R De Uithof. Dit traject is langer dan de busbaan zoals beschreven in het Integraal Programma van Eisen en het Functioneel Ontwerp HOV Om de Zuid, waarover in 2006 een inspraakronde heeft plaatsgevonden.

Het inspraaktraject

De inspraakperiode liep van 18 september tot en met 30 oktober 2008. Belangstellenden konden het VO Tram inzien bij het Informatie Centrum Gemeente Utrecht, Balie Bouwen, wonen en ondernemen van StadsOntwikkeling Gemeente Utrecht en de wijkbureaus Oost, Zuid en Centrum Zuidwest. Daarnaast waren de documenten beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website www.utrecht.nl/hov. Op 22 september 2008 is er een inloopavond georganiseerd, waar belangstellenden nader kennis konden maken met de inhoud van het VO Tram en hierop konden reageren. Ook was er de mogelijkheid om reacties te mailen naar inspraaktram@utrecht.nl. Belanghebbenden konden tevens per brief hun zienswijze indienen.

Alle reacties zijn verzameld en in deze nota weergegeven. In de nota worden de ingediende reacties door de gemeente voorzien van antwoord. Een aantal insprekers geeft in de reactie aan bezwaar aan te tekenen tegen de huidige plannen. Juridisch gezien is er dan sprake van zienswijzen tegen een gemeentelijk beleidsvoornemen.

Vertramming

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft nog niet officieel besloten tot de aanleg van een trambaan. Naar verwachting zal dit begin 2011 gebeuren. Het VO Tram zal dan verder uitgewerkt worden tot een Definitief Ontwerp. De ingekomen reacties worden daarbij betrokken conform de inspraaknota. De reacties uit de inspraaknota "HOV Om de Zuid" van 5 december 2006, voor zover deze niet vervallen door de wijziging van bus naar tram, zijn in het ontwerp opgenomen.

Voor de trambaan HOV Om de Zuid is een apart bestemmingsplan opgesteld. Bij dit bestemmingsplan zijn onder andere de definitieve rapporten met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit toegevoegd.

Leeswijzer

In de inspraaknota zijn alle reacties voorzien van een nummer en worden deze op nummer beantwoord. De vragen en antwoorden zijn in een kolommenstructuur weergegeven. In de eerste kolom wordt aangegeven wie de inspraakreactie heeft ingediend. De nummers verwijzen naar de gegevens van de inspreker, die zijn opgenomen als bijlage. Waar mogelijk zijn gelijke vragen en reacties gegroepeerd. In de tweede kolom staat een samenvatting van de inspraakreactie. Vervolgens is in de derde kolom de gemeentelijke reactie weergegeven. Hierbij staat ook aangegeven of de inspraakreactie voor de gemeente aanleiding geeft om deze te betrekken bij de vervolgfase van het project.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
1, 11, 51, 56	Inspreker verzoekt om tram op de voorgestelde route snel te realiseren.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.
2	Inspreker heeft voorkeur voor andere route trambaan en geen uitbreiding van het spoor i.v.m. overlast gedurende de bouwwerkzaamheden.	De gemeente Utrecht onderkent dat er tijdens bouwwerkzaamheden overlast kan ontstaan. Door middel van voorschriften aan de aannemer en de noodzakelijke ontheffingen vanuit de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) wordt de overlast zoveel mogelijk beperkt.
3	Inspreker stelt dat een drukke trambaan juist aan de kant van de Weg tot de Wetenschap vlak langs en door de groene recreatiestrook in strijd is met Kadernota Stadsnatuur en Structuurvisie 2004. Hierin is de Kromme Rijn en omgeving opgenomen als te behouden groene weg voor natuur en recreatie.	De trambaan is "groen" inpasbaar. Het ruimtebeslag is beperkt en de uitvoering van de trambaan is op dit deeltraject voor het grootste deel voorzien van gras. De Weg tot de Wetenschap behoudt hierdoor haar "groene" karakter en past hiermee in het Groenstructuurplan Utrecht "stad en land verbonden" vastgesteld d.d. mei 2007. De aanleg van de tram heeft daarnaast een positieve invloed op de bereikbaarheid van de groene recreatiestrook en het achterliggende recreatiegebied met het openbaar vervoer (tram).

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
3	In de plannen staat het uitgangspunt dat de ecologische en landschappelijke kwaliteiten behouden moeten worden. Echter de inspreker stelt dat baan dicht bij de oevers van de Kromme Rijn ligt dan de huidige baan en dat de bomenrij tussen het gebied en de trambaan wordt verwijderd. In de plannen wordt niet aangegeven op welke wijze bij de inpassing rekening wordt gehouden met de bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter. Inspreker vraagt zich af of er voor de trambaan een milieueffectrapportage (MER) is of wordt opgesteld aangezien in het VO hier niets over terug te vinden is.	De constatering dat de trambaan dicht bij de Kromme Rijn ligt dan de huidige Weg tot de Wetenschap en dat een bomenrij moet verdwijnen is juist. Desondanks is bij de inpassing er naar gestreefd om zoveel mogelijk bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter te ontzien. Zo ligt de trambaan ongeveer op de plek van het huidige fietspad, zodat deze met de Weg tot de Wetenschap tussen de bestaande bomenrijen aan weerszijden van de weg past. Het te verplaatsen fietspad past niet tussen de bestaande bomenrijen en het verder naar buiten plaatsen zou leiden tot een aantasting van de oevers van de Kromme Rijn. Om die reden verdwijnt een bomenrij. De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant in hetzelfde gebied. De trambaan wordt hier uitgevoerd als een grasbaan om hiermee zo veel mogelijk rekening te houden met het groene karakter van de omgeving. De MER-plicht geldt alleen als tramtracé 5 km. of meer buiten de bebouwde kom ligt én in een gevoelig gebied of een bufferzone. De tram ligt geheel binnen de bebouwde kom van gemeente Utrecht. Het tracé ligt over enkele honderden meters in een gevoelig gebied. Er wordt dus niet aan het criterium 5 km. gevoelig gebied buiten de bebouwde kom voldaan, zodat een MER niet nodig is. Wel zijn diverse Flora en Fauna onderzoeken uitgevoerd, waar is gekeken naar de effecten van de HOV op geluidsbelasting, luchtkwaliteit, groen/ecologie en landschappelijke inpassing.
3	Inspreker vindt in de plannen nergens terug waarom niet is gekozen voor de alternatieve route Waterlinieweg. In december 2002 hebben B&W in het werkprogramma 2001–2006 aangegeven dat een haalbaarheidsstudie gedaan moet worden naar HOV om de Zuid parallel aan het spoor en de Waterlinieweg. Dit zou een goed alternatief zijn dat wel het gebied Maarschalkerweerd en de Kromme Rijnsoever ontziet. Zeker als de route doorloopt langs de Waterlinieweg tot aan de A28 of de Pythagoraslaan waarna hij kan aansluiten op de bestaande trambaan.	De studie naar deze mogelijke varianten is wel uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2004 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
3	Inspreker is voorstander de trambaan aan de westzijde van de Laan van Maarschalkerweerd door te laten lopen en pas later de Weg tot de Wetenschap (voor de kruising met Platolaan) naar de oostzijde te laten oversteken.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijkheid is al uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.
3	Inspreker kan niet in de plannen terug vinden hoeveel en welke bomen worden gekapt langs de Weg tot de Wetenschap. Inspreker gaat er vanuit dat de bomen in het gebied Kromme Rijnsoever langs het tracé worden herplant.	Op basis van het voorontwerp voor de trambaan zullen langs de Weg tot de Wetenschap circa 150 bomen verdwijnen, waarvan er ruim 100 worden verplant. Een deel van de verplante bomen komt terug langs de Weg tot de Wetenschap na de aanpassingen voor de trambaan. Een ander deel gaat naar de Laan van Maarschalkerweerd ter hoogte van de kruising met de Kromme Rijn.
3	Inspreker vreest dat de oversteek Mytylweg/Laan van Maarschalkerweerd in de spits voor grote opstoppen gaat zorgen.	Op basis van doorrekening van de kruispuntcapaciteit lijkt de noodzaak van verkeerslichten niet aanwezig. Indien in de praktijk blijkt dat deze toch noodzakelijk zijn, worden deze alsnog geplaatst. De installatie wordt hierop voorbereid.
3	Inspreker is van mening dat het verkeer rondom Herculesplein als gevolg van wohntoren bij Galgenwaard en de plannen voor het Defensierrein zal toenemen en daarmee de luchtvervuiling, terwijl de luchtkwaliteit in dat gebied al boven de norm ligt.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel is bij het luchtonderzoek voor het bestemmingsplan van de trambaan rekening gehouden met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. De komst van een trambaan zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit ten opzichte van de busbaan. Daarnaast is de gemeente Utrecht is met defensie in overleg om het terrein aan te sluiten op de tramhalte waarmee het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
3	Inspreker stelt dat aanleg trambaan ten koste gaat van veel groen en dientengevolge het uitzicht.	Bij de inpassing van de trambaan is er naar gestreefd om zoveel mogelijk bestaande waardevolle gebieden en hun groene karakter te ontzien. Zo ligt de trambaan ongeveer op de plek van het huidige fietspad, zodat deze met de Weg tot de Wetenschap tussen de bestaande bomenrijen aan weerszijden van de weg past. Het te verplaatsen fietspad past niet tussen de bestaande bomenrijen en het verder naar buiten plaatsen zou leiden tot een aantasting van de oevers van de Kromme Rijn. De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. Er wordt naar gestreefd om de bomen zo veel mogelijk in hetzelfde gebied terug te laten komen. De trambaan op de Weg tot de Wetenschap wordt uitgevoerd als een grasbaan om hiermee zo veel mogelijk rekening te houden met het groene karakter van de omgeving.
3	Inspreker woont in een Rijksmonument en is benieuwd naar uitkomsten onderzoek wat geluidoverlast en trillingen gaan betekenen aangezien het pand niet geïsoleerd en niet op heipalen staat. Inspreker vindt hier niets van terug in het ontwerp en is van mening dat dit alles onderzocht dient te zijn voordat een beslissing wordt genomen over tracé en aanleg van de trambaan.	Aan de hand van het ontwerp is onderzoek verricht naar gevolgen voor geluid en trillingen op gevoelige objecten in de omgeving. De trambaan moet voldoen aan de wet Geluidshinder en de richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen".
4	Inspreker verzoekt een sorteervak linksaf vanaf de Weg tot de Wetenschap naar de Platolaan.	De aanleg van een apart opstelvak voor linksaf is ruimtelijk niet inpasbaar. Het linksafvak gaat of ten koste van het geplande rechtsafvak of van het middeneiland. Het rechtsafvak is noodzakelijk om het rechtafslaan te beveiligen tegen het passerende tramverkeer, het middeneiland is noodzakelijk voor overstekende voetgangers.
5	Inspreker verzoekt grotere plattegronden met straatnamen.	Bij het gebruik van plattegronden in toekomstige communicatiemiddelen zullen we rekening houden om de straatnamen duidelijker aan te geven.
6	Inspreker verzoekt een of twee haltes voor de twee begraafplaatsen in het plan op te nemen.	De ingangen van de begraafplaatsen zijn aan de Gansstraat en Koningsweg. De trambaan komt aan de achterzijde van de begraafplaatsen. Op deze locatie is geen ruimte beschikbaar voor haltes en is geen toegang tot de begraafplaatsen. Daarnaast staat de meerwaarde van het bedienen van beide haltes niet in verhouding tot de vertraging die dit oplevert voor de belangrijkste doelgroep: reizigers met een bestemming in De Uithof en het Centraal station.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
7	Inspreker verzoekt de trambaan door te trekken naar De Bilt en Zeist.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel wordt bij het ontwerp rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van het tramnetwerk in de regio.
8, 10, 29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67	Insprekers verzoeken waarborging dat woonarken van en naar de Da Costa- en Reviuskade verplaatst kunnen worden richting Merwedekanaal. De doorgang ter hoogte van de overgang naar de Vaartse Rijn dient zodanig te zijn dat verplaatsing van schepen tot minimaal 23 meter lengte en 5 meter hoogte mogelijk blijft.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail, waarvoor inmiddels een tracébesluit is vastgesteld. De gemeente Utrecht heeft met ProRail afgesproken dat de bestaande functionaliteit behouden blijft, met andere woorden dat de woonarken verplaatst kunnen worden over water, ook in de toekomst.
29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67	Inspreker stelt dat indien woonboten niet vervangbaar zijn en wanneer groot onderhoud niet mogelijk is, de waarde van de woonboten aan de Da Costakade en aan de Reviuskade zal dalen.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail zoals dat is vastgelegd in het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten van 1 juni 2009. Indien inspreker van mening is dat hij/zij schade ondervindt als gevolg van (de uitvoering van) dit tracébesluit, kan een schademelding met een beroep op de "Nadeelcompensatieregeling Verkeer en Waterstaat 1999" worden ingediend bij de projectmanager Vleugel/RSS (Postbus 2038, 3500 GA Utrecht). De daarvoor geldende regels zijn dan van toepassing.
29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67	Inspreker is ontstemd dat er in de plannen geen enkele rekening wordt gehouden met de woonboten aan de Kruisvaart. Deze boten zijn op geen enkele tekening terug te vinden en in de plannen wordt niet gerept over de gevolgen ervan voor de bewoners van deze boten.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail. Het tracebesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten is op 1 juni 2009 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en heeft van 17 juni t/m 29 juli 2009 ter inzage gelegen. Het ontwerp-tracébesluit heeft in 2008 ter inzage gelegen. Van beide besluiten is op de voorgescreven wijze kennis gegeven in onder anderen de lokale- en regionale pers. In de spooruitbreidingsplannen blijft de bestaande functionaliteit van de verbinding Kruisvaart – Vaartse Rijn gehandhaafd.
29, 68, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67	Inspreker vraagt zich af of bewoners van woonboten rechteloos zijn, aangezien geen van betrokkenen persoonlijk geïnformeerd is over de plannen.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanpassing hoort bij het project spoorverdubbeling van ProRail. Het tracebesluit Sporen in Utrecht is op 1 juni 2009 vastgesteld door de minister en heeft van 17 juni t/m 29 juli 2009 ter inzage gelegen. Het ontwerp-tracébesluit heeft in 2008 ter inzage gelegen. Van beide besluiten is op de voorgeschreven wijze kennis gegeven in onder anderen de lokale- en regionale pers.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
8	Inspreker verzoekt om bredere communicatie ook voor bewoners van de wijk Zuidwest.	Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder andere geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht (www.Utrecht.nl/HOV) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan.
10	Inspreker verzoekt om aanvullende informatie/tekeningen welke toelichten hoe de woonboten in de toekomst verplaatst kunnen worden.	In het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten van 1 juni 2009 (TB) zijn in artikel 9 de bruggen in de Bleekstraat en de Westerkade over de Kruisvaart opgenomen als kunstwerk 05 en 06 (TB blz. 16). De gekozen oplossing voor deze verkeersbruggen is verder toegelicht in de Toelichting op het tracébesluit (TB blz. 62). De route naar de Vaartsche Rijn is ongewijzigd, er dient rekening te worden gehouden met het vooraf inplannen van het uithijzen van de brugplaten. In de loop van de bouwperiode (2010 – 2015) zullen de huidige bruggen worden vervangen, naar huidig inzicht in 2011 – 2012. Na de vervanging kan voor opening van de nieuwe brugplaten contact worden opgenomen met ProRail via telefoonnummer 0900-PRORAIL (0900-7767245, € 0,20 per minuut) of via site www.prorail.nl/publiek/publieksinformatie . Ook verdere projectinformatie kan worden verkregen via dit telefoonnummer.
9, 11	Insprekers kunnen zich vinden in HOV om de Zuid.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren
9	Inspreker heeft twijfels over de keuze voor een trambaan en vraagt zich af of de trambaan geen barrière wordt die door de mooie open ruimte snijdt? Kan de UMC ambulance nog wel goed kan doorrijden, aangezien een bus kan uitwijken en een tram niet?	De trambaan wordt waar mogelijk uitgevoerd als grasbaan om de visuele barrièrewerking zo klein mogelijk te maken. Omdat op De Uithof de trambaan samenvalt met de bestaande busbaan, zal deze voorzien worden van rails en bovenleiding. De inrichting van de openbare ruimte blijft hier verder grotendeels ongewijzigd. Hoewel een bus kan uitwijken en een tram niet, kan een ambulance net als nu een bus of straks een tram inhalen. Het ontwerp is afgestemd met en akkoord bevonden door de ambulancedienst (RAVU).
9, 17	Inspreker is van mening dat een trambaan veel duurder is dan een busbaan. Financieel is het plan niet onderbouwd.	De aanleg van de trambaan is inderdaad duurder dan de aanleg van een busbaan. De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
9	Inspreker stelt voor langs HOV-route een HOV-fietspad aan te leggen zonder stoplichten.	Daar waar de trambaan parallel aan de spoorbaan loopt is geen ruimte aanwezig voor een fietspad. Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en de Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd en aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap. Alleen op het kruispunt met de Koningsweg kruist het fietspad de rijbaan voor autoverkeer. De kruising is met verkeerslichten geregeld.
11	Inspreker verzoekt een aftakking ter hoogte van het Oude Houtense Pad richting het Spoorwegmuseum.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Uw suggestie is reeds opgenomen in de planvorming, maar nog niet in het huidige project. In samenwerking met ProRail en het Bestuur Regio Utrecht wordt deze mogelijkheid momenteel onderzocht.
11	Inspreker is benieuwd hoe aansluiting op de Nieuwegeinlijn gerealiseerd zal worden.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De plannen van de aansluiting zijn nog niet gereed. Zodra besluitvorming over de aansluiting afgerond is, zal hierover worden gecommuniceerd.
11	Inspreker is voor de tram en is van mening dat in de afweging tram of bus geld niet in eerste instantie de reden moet zijn om voor de busbaan te kiezen.	De keuze voor de aanleg van een trambaan is voornamelijk vanuit het oogpunt van vervoerscapaciteit. De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen.
11	Inspreker verzoekt een onderdoorgang voor voetgangers t.b.v. het Jaagpad.	Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn in de Laan van Maarschalkerweerd een ecologische en recreatieve doorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad. Op het grootste deel van het Jaagpad zijn geen fietsers toegestaan, zodat de onderdoorgang daar ook niet geschikt voor wordt gemaakt.
11, 53, 54	Inspreker verzoekt een fietstunnel te realiseren ter hoogte van de nieuwe Herculesbrug aan de noordzijde van de Kromme Rijn. Fietzers hebben zodoende altijd een veilige doorgang en de verkeersdoorstroming zal verbeteren.	De fietsoversteek is gelijkvloers opgenomen in het ontwerp. Voor de verkeersafwikkeling is deze voldoende. Een goede, sociaal veilige, fietstunnel is hier moeilijk inpasbaar. Om deze reden is de gemeente Utrecht ook terughoudend in het maken van fietstunnels.
12	Inspreker vreest op het Oude Houtense Pad voor meer geluidsoverlast door het kappen van bomen op de begraafplaats.	In het algemeen hebben bomen slechts een zeer beperkt geluidswerend effect. Zo houden de wettelijke geluidsmodellen geen rekening met de aanwezigheid van bomen of beplanting. In de beleving speelt de aanwezigheid van bomen en beplanting wel een rol.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
12	Inspreker verzoekt ter voorkoming van veel roetuitstoot door het goederenvervoer om tot 2014 geen dieseltreinen maar elektrische treinen te gebruiken.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanschaf van en het in gebruik nemen / houden van treinen is geen gemeentelijke aangelegenheid, maar dat van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast volgt dit beleid veelal uit Europese regelgeving dat op nationaal niveau wordt getoetst.
12, 48	Inspreker vreest schade aan het Oude Houtense Pad door groot materieel tijdens de bouw en verzoekt om van Oude Houtense Pad eenrichtingsverkeer te maken. Inspreker verzoekt vervoer van materieel niet door Oude Houtense Pad te laten plaatsvinden.	De situatie rond het Oude Houtense Pad zal voorafgaand aan de bouwactiviteiten worden vastgelegd. In de contracten met de bouwondernemers wordt opgenomen dat eventuele schade zal moeten worden hersteld en e.e.a. wordt teruggebracht in de oude situatie. Het streven van de gemeente is een zo gering mogelijke omgevingshinder. Het overgrote deel van het transport naar het werkterrein zal plaatsvinden over de Oosterspoorbaan. Het Oude Houtense Pad wordt zoveel mogelijk gemeden.
13, 58	Inspreker verzoekt verlaging van hekwerk ter voorkoming van het plaatsen van fietsen langs de kade oost en west.	Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen. Hiermee zal de overlast door buiten de stalling geplaatste fietsen beperkt blijven. Omdat het bestaande hekwerk langs de Ooster- en Westerkade voorkomt dat passanten of bewoners in het water vallen, zal dit niet worden verlaagd.
13	Inspreker verzoekt om bomen die moeten wijken, te vervangen door leilinden of bolacacia's.	Afgesproken is dat de inrichting van de Pelikaanstraat en Vaartsestraat samen met de bewoners wordt bepaald. Het verzoek voor bolacacia's of leilinden wordt hier in meegenomen.
13	Inspreker stelt voor om het gras in de Pelikaanstraat te vervangen door hoge bloembakken met een boom en vaste beplanting. Gras is op die plek in de Pelikaanstraat niet mogelijk omdat daar geen zon komt.	Afgesproken is dat de inrichting van de Pelikaanstraat en Vaartsestraat samen met de bewoners wordt bepaald. Het voorstel voor hoge bloembakken wordt hier in meegenomen. Er zal een bezonningsstudie worden gemaakt. Uit deze studie kunnen ook de eventuele beperkingen voor beplanting worden bepaald.
14	Inspreker stelt het zeer op prijs dat de gemeente omwonenden tijdig informeert en hij verzoekt om ook de komende tijd op de hoogte te worden gehouden.	Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder ander geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht (www.Utrecht.nl/HOV) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
15	Inspreker stelt dat er extra geluidshinder is omdat de trambaan mede gebruikt wordt voor calamiteiten en wil inzicht van geluidsbelasting, ondersteund met meetgegevens van voor en na aanleg tracégedeelte tussen Waterlinieweg en Koningsweg. En welke maatregelen eventueel getroffen gaan worden.	De hulpdiensten maken enkel gebruik van de trambaan bij een mogelijke calamiteit op de trambaan. Het is geen doorgaande route voor de hulpdiensten. Bij de overige delen van het tramtracé is de bereikbaarheid gegarandeerd door parallelle infrastructuur voor hulpdiensten. Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. In het bestemmingsplan zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek opgenomen. Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden doorlopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen, dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in het Wet geluidshinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk en u zult hierover worden geïnformeerd.
15	Inspreker verzoekt om voorstel vervanging van de te kappen bomen en struiken bij de Koningsweg en op de Laan van Maarschalckerweerd.	De bomen die voor de trambaan moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. In het voorontwerp voor de trambaan zijn waar mogelijk nieuwe bomen gepland ter vervanging van de te kappen bomen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
15	Inspreker is van mening dat de parkeerplaatsen aan de Mytylweg illegaal zijn en dus moeten vervallen. Hij vraagt echter hoe deze parkeerplaatsen worden ingepast, zodat auto's minder of geheel onzichtbaar zal zijn.	Het (illegaal) parkeren langs de Mytylweg valt buiten de scope van dit project. Bij de compensatie van parkeerplaatsen, die langs de Laan van Maarschalkerweerd vervallen, worden alleen de officiële plaatsen gecompenseerd. In het voorontwerp dat ter inzage heeft gelegen zijn de nieuwe locaties aangeven. Bij de Mytylweg beperkt een haag aan de zijde van sportvelden het zicht op het parkeerterrein.
15	Inspreker vraagt zich af bij overgang Kromme Rijn de onderdoorgang voor wandelaars op het Jaagpad gehandhaafd blijft.	In de huidige situatie steken voetgangers over het Jaagpad de Laan van Maarschalkerweerd gelijkvloers over. Een onderdoorgang is niet aanwezig. Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn een ecologische en recreatieve onderdoorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad.
16	Inspreker vraagt voor de bewoners van Lunetten, Hoograven en omgeving Koningsweg/Lodewijk Napoleonplantsoen een halte in de buurt van de Waterlinieweg te maken.	In de buurt van de Waterlinieweg is door de aanwezigheid van de spoorbaan aan de zuidzijde en twee Rijksmonumenten aan de noordzijde (begraafplaats Kovelswade en Lunet II) geen ruimte aanwezig voor een halte. Daarnaast is het op deze locatie door het ontbreken van woningen of wegen niet goed mogelijk om een goed functionerende en sociaal veilige halte te maken. Bewoners uit Hoograven kunnen gebruik maken van de halte Utrecht Vaartsche Rijn. Bewoners van de Koningsweg kunnen gebruik maken van de halte Koningsweg.
17	Inspreker stemt in met de route van HOV om de Zuid. Inspreker is tegen een trambaan omdat het plan niet financieel is onderbouwd en het vervoer ook per bus mogelijk is.	De financiering van de trambaan is gedeeltelijk rond, maar er is nog aanvullende financiering noodzakelijk om de trambaan in zijn geheel aan te leggen. De belangrijkste reden om de HOV om de Zuid uit te voeren als trambaan is omdat de tram meer passagiers kan vervoeren. Met een busbaan kan niet worden voldaan aan de vervoersvraag.
17	Inspreker geeft aan dat men met een tram aan vaste route vastzit en met bussen niet.	Inspreker heeft gelijk met zijn constatering dat een bus flexibeler inzetbaar is dan een tram.
18	Inspreker vraagt zich af waarom een trambaan nodig is aangezien de busbaan uitstekend functioneert. Inspreker is van mening dat met de trambaan geld over de balk wordt gesmeten.	De huidige buslijn op de route om de Zuid kan niet meer voorzien in de huidige en toekomstige vervoersvraag. De belangrijkste reden om de HOV om de Zuid uit te voeren als trambaan is omdat de tram meer passagiers kan vervoeren

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
19	Inspreker stelt dat de geluidsoverlast en verkeersdrukke in Koningweg alleen maar groter wordt.	Door de komst van de tram is er een extra geluidsbron. Door de komst van de tram verwachten we geen extra verkeersdrukke. Bij de geluidsberekeningen voor het bestemmingsplan van de trambaan is ook rekening gehouden met de toekomstige verkeersintensiteit. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
19	Inspreker stelt dat van de geprezen groenvoorziening Koningweg langzamerhand niets meer over blijft. Hij is dan ook van mening dat het gebied Koningweg steeds meer lijkt op een industrieterrein in plaats van een buiten- en groen woongebied. Als de aanleg van het tracé HOV een stuk kaalslag gaat betekenen, hoe en waar worden dan de nu al bestaande tekortkomingen gecompenseerd.	Door de trambaan zo dicht mogelijk langs de spoorbaan aan te leggen, blijft de invloed op het gebied tussen de spoorbaan en de Koningweg beperkt. Op de benodigde particuliere percelen aan de Rijndijk verdwijnen enkele bomen. De plannen voor de opwaardering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie streven naar het waar mogelijk versterken van het contrast tussen de forten en steden enerzijds en het voormalige open schootsveld anderzijds. Om deze reden worden nabij het fort Lunet II geen nieuwe bomen gepland. Waar de trambaan van het spoor afbuigt gaat een sportveld van de Rivierwijkers verloren. Door een trainingsveld om te vormen tot kunstgrasveld is geen extra veld nodig en daarmee geen compensatie in ruimte voor het verloren veld. Bij het sportpark worden nieuwe bomen aangeplant.
20	Inspreker is te spreken over de constructieve samenwerking tussen de projectgroep HOV en de vereniging Kampong.	De gemeente Utrecht stelt de samenwerking met Kampong ook op prijs en zet deze graag de komende periode voort.
20	Inspreker stelt voor dat er een mogelijkheid moet komen om de toegankelijkheid (toestroom) van de Kampong parkeerplaats te doseren middels een hek of slagboom. Kampong en de ARM stellen er prijs op dat dit een onderdeel is van de maatregelen vanuit het HOV budget.	Bij de parkeerplaats is ook de toekomstige in- en uitgang van stichting De Arm. Er is in overleg met Kampong en stichting De Arm geweest. De fysieke maatregel om de toegang te doseren zal door de gemeente gerealiseerd worden.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
20	Inspreker stelt voor dat een plan van de gemeente m.b.t. het parkeren bij Kampong/De Arm wordt opgenomen in een formeel vastgelegde actiepuntenlijst die bij het plan behoort.	Door de aanleg van de HOV-baan wijzigt het gebruik van de parkeerplaats. De afdeling DMO is inmiddels in overleg met de betrokken partijen en de wijzigingen zijn meegenomen in de parkeervisie Maarschalkerweerd.
20	Inspreker verzoekt voor een goede beoordeling de wijze van implementatie van de parkeerplaatsen bij Kampong aan het plan toe te voegen zodat eventuele schade (onbereikbaarheid?) kan worden beoordeeld.	Een bereikbaarheids- en faseringsplan voor de realisatie van de trambaan zal in een volgende projectfase worden opgesteld. Kampong, maar ook andere verenigingen langs het tracé, zullen bij het opstellen van deze plannen direct worden betrokken.
21	Inspreker verzoekt rekening te houden met plaats en omvang van tramhalte FC Utrecht stadion i.v.m. de verwerking van grote stroom supporters.	Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is verantwoordelijk voor de exploitatie van de trambaan. Het streven van de gemeente Utrecht is om in overleg met het BRU het supportersvervoer met de tram mogelijk te maken.
22	Inspreker stelt dat De Moestuin wordt ontsloten door een parallelweg die uitkomt bij een kruising met de Mytylweg. Hij verzoekt om een veilige oversteek met verkeerslichten voor cliënten en bezoekers.	Op basis van doorrekening van de kruispuntcapaciteit lijkt de noodzaak van verkeerslichten niet aanwezig. Indien in de praktijk blijkt dat deze toch noodzakelijk zijn, worden deze alsnog geplaatst. De installatie wordt hierop voorbereid.
22	Inspreker verzoekt om een groene en geluidswerende afscheiding langs de HOV baan om de verstoring en overlast, veroorzaakt door de kap van de bomen tussen De Moestuin, Laan van Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, op te heffen.	In het algemeen hebben bomen slechts een zeer beperkt geluidwerend effect. Zo houden de wettelijke geluidsmodellen geen rekening met de aanwezigheid van bomen of beplanting. In de beleving speelt de aanwezigheid van bomen en beplanting wel een grote rol. De bomen die moeten wijken, zullen zo veel mogelijk worden verplant. Er wordt naar gestreefd om de bomen zo veel mogelijk in hetzelfde gebied terug te laten komen. Helaas is op de gevraagde locatie nauwelijks ruimte aanwezig voor aanvullende beplanting.
23	Inspreker verzoekt om verbetering situatie fietsverkeer Bleekstraat en het fietsverkeer 100% te scheiden van overig verkeer en de bestaande VRI barrière op te heffen.	Het ontwerp van de trambaan sluit aan op het ontwerp van de spooruitbreiding (ProRail) inclusief het dwarsprofiel van het spoorviaduct. Hierin zijn twee enkelzijdige fietsstroken opgenomen van 2 meter breed. Bij de uitwerking van het verkeersontwerp wordt onderzocht of vrijliggende en/of bredere fietspaden onder het spoorviaduct kunnen worden gerealiseerd. De barrièrwerking van de VRI wordt minder, omdat er minder bussen gaan rijden.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
23	Inspreker maakt bezwaar tegen het opheffen van een deel van het fietspad langs de Weg tot de Wetenschap (tussen Platolaan en Herculeslaan "Herplato"). Dit strookt niet met voorgenomen beleid van college en raad voor juist een verbetering. Op 6 juli 2007 reeds bezwaar aangetekend bij Gemeenteraad.	Vanwege de aanleg van de trambaan schuift de rijbaan in noordelijke richting op. Het terugbrengen van het fietspad kan niet zonder het vellen van een groot aantal bomen en het omleggen van kabels en leidingen. Het fietspad aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap is een goed alternatief.
23	Inspreker pleit voor behoud bestaand fietspad aan westzijde van Laan van Maarschalkerweerd.	Binnen het beschikbare profiel is geen ruimte voor fietspaden aan beide zijden. Er is gekozen voor de aanleg van een fietspad aan de oostzijde omdat hier de meeste bestemmingen liggen (o.a. sportvelden). Ook is de hinder van verkeerslichten op deze route minder dan bij een westelijk fietspad. Alleen op het kruispunt met de Koningsweg kruist het fietspad de rijbaan voor autoverkeer.
23	Inspreker stelt aanleg voor van een nieuw fietspad (ook 2-richtingen) aan de oostkant Laan van Maarschalkerweerd en verzoekt fietsers (aan oostkant) voorrang te geven op auto's en duidelijke wegconstructie (verhoogde wegligging, rode kleur, bord stop voor op- en uitritten en pijlen op wegdek).	Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en de Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd. De fietsers op dit fietspad hebben voorrang op de kruisende wegen. Dit zal met de gebruikelijke (voor-rangs)markering worden aangegeven. Het fietspad wordt in rood asfalt uitgevoerd. Dit levert voldoende attentieniveau op.
23	Inspreker is voorstander van bredere fietsstroken onder spoor Albatrosstraat.	Het ontwerp van de trambaan is afgestemd op het ontwerp van de spooruitbreiding (ProRail) inclusief het dwarsprofiel van het spoorviaduct. Hierin zijn twee enkelzijdige fietsstroken opgenomen van 2 meter breed. Bij de uitwerking van het verkeersontwerp wordt onderzocht of vrijliggende en/of bredere fietspaden onder het spoorviaduct kunnen worden gerealiseerd.
23	Inspreker verzoekt langs het tramtraject de plannen van VRI's zo te herzien dat geen extra oponthoud optreedt voor fietsers.	Op het HOV-tracé tussen de Koningsweg en de Uithof wordt een fietspad aangelegd, waarbij de hinder van verkeerslichten minimaal is. Om die reden ligt het fietspad langs de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd en aan de zuidzijde van de Weg tot de Wetenschap.
23	Inspreker mist in huidig ontwerp de verkorte fietsverbinding tussen Koningsweg en station Lunetten via tunnel onder spoor naar bestaand fietspad "Tussen de rails". Verbinding stond eerder wel genoemd in ontwerp.	In het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van de busbaan is deze optie als kans opgenomen. Het fietspad is geen onderdeel van de aanleg van de trambaan. Wel zal een ruimtereservering worden opgenomen. De gemeente Utrecht is voorstander van de fietsverbinding en onderzoekt samen met het Bestuur Regio Utrecht de haalbaarheid en de financiering.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
23	Inspreker verwacht dat na aanleg van de tram er nog meer behoefte is aan fietsstallingen op Herculesplein. Inspreker vraagt om een visie in het plan over de plaatsen en de capaciteit per halte. Bij haltes waarvan het onzeker is hoeveel feitelijk de vraag naar stallingruimte zal worden, wordt gevraagd rekening te houden met ruimtereservering.	Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen. In de definitieve ontwerpfase zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de parkeerbehoefte van fietsen bij de overige tramhaltes. Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met ruimtereservering.
24	Inspreker vindt dat de tramplannen positief zijn voor geluid en schoner vervoer.	De gemeente Utrecht neemt kennis van uw reactie.
24	Inspreker stelt voor beveiligde en bewaakte overgang –of een tunnel of een brug– bij kruising zwembad (Platolaan, Weg van de Wetenschap, Weg van Rijnauwen) te maken, zonder geluid.	De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook de wijze waarop het kruispunt wordt beveiligd, zal daarin worden meegenomen. Alle fietsoversteken met de trambaan zullen van waarschuwingsbellen worden voorzien (te vergelijken met die langs de sneltram Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein). Het geluidsniveau hiervan is instelbaar. Ook kan de apparatuur gericht worden, bijvoorbeeld zoveel mogelijk van de woningen af. Hierdoor kan hinder voor omwonenden zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast is het kruispunt voorzien van een verkeersregelinstallatie. De aanleg van een tunnel vraagt veel ruimtebeslag (i.v.m. hellingspercentage). Deze ruimte is niet aanwezig. Ook vanuit sociale veiligheid is het niet wenselijk om een tunnel aan te leggen.

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
26, 27, 42, 31	Insprekers van de Pelikaanstraat vragen zich af in hoeverre er nog uitbreiding mogelijk is, hoe wenselijk dit is, hoe veilig en hoe groot de (geluids-)overlast in de toekomst gaat worden?	Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. Bij dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maximale capaciteit van de trambaan in de toekomst (worst case benadering). Ook bij deze benadering moet de trambaan voldoen aan de wet geluidshinder. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan. De trambaan moet voldoen aan de wettelijke eisen en normen voor veiligheid.
25, 26, 27, 35, 36, 42	Insprekers woonachtig aan de Pelikaanstraat verzoeken te kijken naar mogelijkheid om op verder punt het spoor te laten kruisen zodat Pelikaanstraat en begraafplaats gespaard blijven.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd. De monumentale begraafplaats zelf wordt in dit ontwerp niet aangetast, enkel een aantal bomen aan de rand zal gesnoeid worden en de onderbegroeiing zal verdwijnen..
25, 26, 27, 35, 42	Insprekers verzoeken serieus te kijken naar mogelijkheid tram deels op treinspoor te laten rijden.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Deze optie is in de plannen van 2003 al bekeken en gemotiveerd afgewezen. Kernvraag was of ProRail capaciteit heeft op het spoor. Het antwoord op deze vraag was (en is nog steeds) nee.
15, 25, 26, 27, 35, 42	Insprekers vinden dat het hele tracé opnieuw bekeken moet worden wanneer het tracé van de tram naar de zuidzijde wordt verplaatst en er dus duidelijk sprake van een elementaire verandering in het tracé voor de HOV om de Zuid is.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Zowel het vorige als het huidige college heeft expliciet uitgesproken dat het huidige tracé uitgangspunt is. De aansluiting op de bestaande lijn vanaf halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt op dit moment onderzocht.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 31, 34, 35, 38, 39, 42, 44, 50, 57, 58	Insprekers kunnen zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid in verband met verwachte geluidsoverlast van trams die zeer frequent langsrijden. Insprekers willen garantie dat het aantal decibels binnen de norm blijft en ook niet toeneemt in de toekomst.	Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of het past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. Bij dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maximale capaciteit van de trambaan in de toekomst (worst case benadering). Ook bij deze benadering moet de trambaan voldoen aan de Wet geluidshinder. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan.
25, 26, 27, 28, 34, 35, 36, 39, 42, 50, 58	Insprekers zijn van mening dat trams de trillingen met veel grotere frequentie (aantal) zullen verergeren ten opzichte van de huidige vrachttreinen.	Ten opzichte van de vrachttreinen op de spoorlijn van ProRail is de frequentie van het aantal passages door toekomstige trams inderdaad groter. De zware vrachttreinen veroorzaken echter trillingen met een lagere frequentie en grotere sterkte (amplitude) en hebben daarmee een grotere reikwijdte. Trams zijn lichter en zullen hoog frequentere trillingen produceren van een lagere sterkte, waarvan de reikwijdte minder ver doordringt. Daarnaast wordt de trambaan langs de Pelikaanstraat gebouwd op een kunstwerk (viaduct), waardoor het transportmedium voor de trillingsgolven (de bodem) onder de trambaan ontbreekt. Zowel voor de bouwactiviteiten als in de exploitatiefase worden de richtlijnen van de SBR gehanteerd ten aanzien van trillingen. Indien noodzakelijk vanuit deze richtlijnen zullen maatregelen worden getroffen om de trillingen naar de omgeving te beperken. De richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen" zijn hierop van toepassing.
25, 26, 27, 28, 31, 34, 35, 36, 38, 39, 42, 50, 57, 58	Insprekers zijn van mening dat er minder daglicht/zon in woningen Pelikaanstraat ontstaat door verhoging en verbreding spoordijk en doordat de trambaan dicht op de huizen komt te staan.	De komst van de trambaan betekent vooral voor de benedenwoningen in de Pelikaanstraat tussen de Albatrosstraat en de Laan van Soestbergen een beperking van de daglichttoetreding en bezonning. Op basis van het voorontwerp voor de trambaan is een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is een bezonningsstudie. De resultaten zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 31, 34, 35, 36, 39, 42, 50, 57, 58	Insprekers zijn van mening dat het uitzicht in Pelikaanstraat op een muur zal zijn en niet meer op bomen en groen talud. Hoe wordt dit gecompenseerd?	De trambaan komt op de plaats van het huidige groene spoortalud, waarbij de bestaande essenrij verdwijnt. Hiermee verandert het straatbeeld ingrijpend. Het beeld wordt zoveel mogelijk gecompenseerd bij de herinrichting van de straat waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is. Het ontwerp van de straat zal in overleg met de bewoners worden opgesteld.
58	Inspreker stelt dat de woning (hoek van de Pelikaanstraat) op de winkels van het station gaat uitkijken en dat de inkijk in de woning daardoor meer wordt.	Bij halte Utrecht Vaartsche Rijn zal op de hoek van de Pelikaanstraat en de Oosterkade een soort kiosk mogelijk gemaakt worden voor reizigers en passanten. Bij deze kiosk moet gedacht worden aan een winkeltje of horeca. Deze kiosk is ook bedoeld om de sociale veiligheid te verhogen. De entree is voorzien aan de Oosterkade, zodat aan de Pelikaanstraatzijde alleen ramen komen. Dit kan afhankelijk van de precieze inrichting en gebruik van de ruimte inderdaad leiden tot inkijk in de woning.
26, 36, 39, 50, 57	Insprekers zijn benieuwd naar consequenties bezonning benedenwoningen Pelikaanstraat.	De komst van de trambaan betekent vooral voor de benedenwoningen in de Pelikaanstraat tussen de Albatrosstraat en de Laan van Soestbergen een beperking van de daglichttoetreding en bezonning. Op basis van het voorontwerp voor de trambaan is een bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel hiervan is een bezonningsstudie. De resultaten zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
25, 26, 27, 28, 35, 36, 39, 42, 50, 58	Insprekers stellen dat de Pelikaanstraat nog smaller wordt.	De trambaan komt op de plek van het huidige spoortalud, waarbij de gevel ongeveer op de plek van het huidige hek komt te staan. Het wegprofiel wordt hiermee niet smaller. Het straatbeeld verandert wel. Alleen op de hoek Pelikaanstraat/Oosterkade zal de straat iets smaller moeten worden, vanwege het uitbuigen van de trambaan bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn. Op basis van eerste consultatie is de straat op dit punt smaller gemaakt om het afzetten van trein/tramreizigers te ontmoedigen.

Inspiraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspiraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 42, 50	Insprekers stellen dat de aanleg van de trambaan ten koste gaat van diverse monumenten, met name Fort Lunet.	De trambaan passeert drie Rijksmonumenten: de begraafplaatsen Soestbergen en Kovelswade en het Lunet II. Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd. Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m² van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van een groene rand. Bij Lunet II ontziet een brug over de Fortgracht dit deel van het monument. Voor alle drie de Rijksmonumenten is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en is een monumentenvergunning aangevraagd.
25, 26, 27, 28, 31, 34, 35, 36, 38, 39, 42, 44, 50	Insprekers stellen dat de aanleg van de trambaan ten koste gaat van veel groen, met name in Maarschalkerweerd. Hoe wordt er mee omgegaan om het groen wat verminderd wordt te compenseren?	In de huidige situatie staan langs tracédeel B door Maarschalkerweerd bomen binnen de projectgrens. Daarvan worden een aantal bomen geveld en binnen het werkterrein verplant. Tevens wordt de taxushaag langs de Laan van Maarschalkerweerd geveld. Er worden circa 150 nieuwe bomen geplant. Per saldo staan er na realisatie van het werk circa 480 bomen. Helaas is in de nabijheid van de trambaan niet voldoende ruimte aanwezig om alle te vellen bomen te compenseren.
25, 26, 27, 28, 31, 36, 38, 42, 50, 58	Insprekers zijn van mening dat komst van station Utrecht Vaartsche Rijn extra verkeer zal aantrekken.	Bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt, met uitzondering van enkele plaatsen voor kiss-and-ride en enkele taxistandplaatsen die ontsloten worden via de Baden Powellweg/Vondellaan, niet voorzien in parkeerplaatsen voor openbaar vervoer reizigers. De aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat zijn onaantrekkelijk vergeleken met die van de Baden Powellweg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
58	Inspreker stelt dat het ophalen/wegbrengen van mensen bij de ingang van het station die pal tegenover zijn woning ligt (Pelikaanstraat 1), zeer veel zal plaatsvinden, waardoor meer overlast ontstaat.	De kiss-and-ride locatie en taxistandplaatsen worden ontsloten via de Baden Powell-weg/Vondellaan. Verwacht wordt dat het afzetten van passagiers aan de zijde van de Pelikaanstraat nauwelijks zal plaatsvinden. De aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat zijn onaantrekkelijk, vergeleken met die van de Baden Powell-weg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.
25, 26, 27, 28, 36, 38, 39, 42, 50	Waar blijven de (bewoners-)parkeerplaatsen en fietsenstallingen? Insprekers eisen een parkeerplan en berekening waaruit blijkt dat er geen toename van de parkeerproblemen voor de bewoners ontstaan. Wanneer dit probleem ontstaat, is de gemeente verantwoordelijk voor de oplossing daarvan.	De parkeerplaatsen die moeten verdwijnen in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat worden in de straat zelf teruggebracht. Hiermee heeft de komst van de trambaan geen gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen of een toename van parkeerproblemen. Onder de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen twee gratis en bewaakte fietsenstallingen voor in totaal 750 fietsen. Hiermee zal de overlast door buiten de stalling geplaatste fietsen beperkt blijven.
58	Inspreker stelt dat er door de aanleg van de trambaan in de Pelikaanstraat parkeerplaatsen verdwijnen en dat de bestaande plaatsen gebruikt zullen worden door parkerende reizigers.	De parkeerplaatsen, die moeten verdwijnen in de Vaartsestraat en de Pelikaanstraat worden in de straat zelf teruggebracht. Hiermee heeft de komst van de trambaan geen gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen of een toename van parkeerproblemen. Daarnaast is de verwachting dat slechts weinig reizigers per auto naar het station zullen reizen, gezien het betaald parkeren in de omgeving. Degenen die dit wel doen, zullen gebruik maken van de geplande parkeergarage Vaartsche Rijn, waarvan de ingang zich aan de Baden Powellweg bevindt.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 34, 35, 42, 44, 50, 58	Insprekers vragen zich af of de aanleg van trambaan ten koste gaat van het karakter en schoonheid en rust van begraafplaatsen Koningsweg.	De eerder gemaakte tracékeuze leidt er toe dat de trambaan langs de beide begraafplaatsen komt. Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd. De trambaan zal leiden tot een toename van geluid op de begraafplaatsen. Naar verwachting is deze toename beperkt ten opzichte van het geluid van het treinverkeer. Bij de begraafplaats Soestbergen zal een circa 1 meter hoge muur, voorzien van geluidsabsorberend materiaal, een belangrijk deel van het geluid van de tram tegenhouden. Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m² van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van de groene rand. Voor beide Rijksmonumenten is overleg gevoerd met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en is een monumentenvergunning aangevraagd.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
2, 25, 26, 27, 28, 34, 35, 36, 38, 39, 42, 50, 57, 58	Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid omdat hierdoor waardevermindering van huizen optreedt. Inspreker verzoekt om financiële compensatie tijdens de bouw en niet achteraf.	Op het moment dat het bestemmingsplan voor HOV om de Zuid onherroepelijk geworden is, kan er een verzoek tot planschade / nadeelcompensatie (publiekrechtelijk) worden ingediend. Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade (bijvoorbeeld waardevermindering van een huis). Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –. Het recht op nadeelcompensatie is geregeld in artikel 3:4 lid 2 Awb. Indien iemand onevenredig nadeel ondervindt van een rechtmatig genomen besluit kan hij verzoeken om dit nadeel te compenseren. Ook nadeelcompensatie is een tegemoetkoming van nadeel, en binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. Het uitgangspunt van het wettelijk stelsel dat planschade of nadeelcompensatie pas kan worden vastgesteld als het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden. Dit is afhankelijk van de Raad van State, maar meestal duurt dit ongeveer een jaar. Voor zowel planschade als nadeelcompensatie geldt dat een zelfstandig besluit wordt genomen en op basis daarvan – indien schadevergoeding wordt toegekend – een financiële vergoeding zal worden betaald.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
26	Compensatie door een eventuele box of garage box waar servicekosten per jaar voor moet worden betaald is niet afdoende voor de waardevermindering en ernstige overlast van minimaal 7 jaar.	Ten aanzien van de waardevermindering kan, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een verzoek tot planschade (publiek-rechtelijk) worden ingediend (zie ook bovenstaand antwoord). De vaststelling van eventuele waardevermindering vindt plaats in het kader van een planschadeverzoek. In overleg met de bewoners van de Pelikaanstraat zal het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan nader worden ingevuld. Het overleg hierover is reeds opgestart.
25, 26, 27, 28, 35, 36, 38, 39, 42, 50, 57, 58	De bewoners van de Pelikaanstraat hebben nog geen voorstel voor compensatie ontvangen anders dan meedenken over de inrichting van de openbare ruimte. Dit wordt echter niet als compensatie ervaren.	Het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan is de bewoners van de Pelikaanstraat in december 2006 door het College toegezegd als compensatie. In overleg zal het gebruik van de ruimte onder de HOV-baan nader worden ingevuld. Het overleg hierover is reeds opgestart.
35, 36, 38, 42	Insprekers verzoeken maatregelen voor bewoners tegen overlast in de buurt en vervuiling van de openbare ruimte in de vorm van zwerfvuil. Inspreker verzoekt met komst tram het interval van schoonmaak (vuil en groenvoorziening) gebied Pelikaanstraat op te schroeven.	De gemeente maakt afspraken met ProRail en het Bestuur Regio Utrecht over het (gezamenlijke) beheer en onderhoud van de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn, waaronder ook de Pelikaanstraat valt. Dit beheer voor "schoon" en "heel" zal op een hoger niveau liggen dan nu en dan dat gebruikelijk is in de woonstraat.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
38	Inspreker verzoekt om toetsing vastgestelde geluidswaarden en voorstel mogelijkheid tot financiële compensatie c.q. terugbrengen geluidswaarden.	Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluids-overlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende maatregelen getroffen worden. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidshinder. Op deze Hoger Waarde procedure is inspraak mogelijk en u zult hierover worden geïnformeerd. Kosten voor de eventueel benodigde maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 34, 35, 38, 39, 42, 44, 50, 58	Insprekers zijn van mening overlast te krijgen tijdens bouw (afval, verkeer- en geluids-overlast). Welke compensatieregeling stelt de gemeente voor?	Het uitvoeren van bouwactiviteiten brengt altijd enige vorm van hinder met zich mee. Voor bouwafval en hinder door geluid door bouwactiviteiten zijn in de Bouwverordening regels opgenomen. Deze regels moeten in acht worden genomen tijdens de uitvoering van werkzaamheden. Er zal ook het nodige bouwverkeer en bouw materiaal naar de bouw- en werkterreinen rijden om werkzaamheden te verrichten of te laden of te lossen. De daarvoor geldende (bouw)regels moeten in acht worden genomen. De door normale bouwwerkzaamheden veroorzaakte nadelen worden in beginsel als een aanvaardbaar maatschappelijk risico beschouwd en er is dan ook geen aanleiding om hiervoor compensatie aan te bieden.
25, 26, 27, 28, 31, 38, 39, 42, 50, 58	Insprekers vinden het wenselijk op korte termijn een 0-meting te laten plaatsvinden i.v.m. mogelijke schade, verzakkingen en/of trillingen tijdens bouw. Hoe gaat de gemeente om met eventuele geleden schade?	Er zal voor de start van de bouwwerkzaamheden een nulmeting worden uitgevoerd in zone rond de bouwwerkzaamheden op basis van de inzichten van de werkwijze van uitvoering. Deze nulmeting zal voor de bewoner, de aannemer en opdrachtgever worden vastgelegd als referentieniveau. Indien noodzakelijk kunnen ook tussentijdse metingen plaats vinden. Eventuele schades zullen worden vergeleken met deze nulmeting. Indien door de bewoner een schade geclaimd wordt, zal door een schade-expert worden beoordeeld of er een causaal verband bestaat tussen de schade en de bouwactiviteiten. Is de schade nieuw en is het causaal verband aantoonbaar dan zal de schade worden gecompenseerd.
13, 25, 26, 27, 28, 31, 35, 36, 38, 39, 42, 58	De muur door de Pelikaanstraat zal graffiti spuiters aantrekken. Insprekers verzoeken oplossing of alternatief ter voorkoming van graffiti op de muur.	Het ontwerp voor de gevels langs de trambaan gaat uit van het grotendeels toepassen van strekmetaal (stevig soort gaas). Hiermee is de gevel grotendeels licht- en luchtdoorlatend, wat graffiti effectief ontmoedigt. De inrichting van de Pelikaanstraat wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt, waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is.
13	Inspreker stelt voor ter voorkoming van graffiti voor het gehele traject te kiezen voor het plaatsen van gaaswerk met bonte hedera of kiezels i.p.v. grote blinde muren.	Het ontwerp voor de gevels langs de trambaan gaat uit van het grotendeels toepassen van strekmetaal (stevig soort gaas). Hiermee is de gevel grotendeels licht- en luchtdoorlatend, wat graffiti effectief ontmoedigt. De inrichting van de Pelikaanstraat wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt, waarbij het laten begroeien met klimplanten van de gevels van de trambaan één van de mogelijkheden is.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
25, 26, 27, 28, 42, 58	Insprekers vragen zich af waarom restaurant LE:EN moet wijken voor dit plan?	Het besluit over de tracékeuze is eerder genomen op basis van de resultaten van een uitgebreide haalbaarheidsstudie (in twee fasen) en een consultatieronde. Het gekozen tracé heeft altijd als noodzaak de aankoop en sloop van het pand aan de Westerkade 37-38 gehad. Aanpassingen in het ontwerp ten behoud van het pand Westerkade 37-38 zijn niet mogelijk, gezien de beperkte beschikbare ruimte. De eigenaren van LE:EN zijn bij de start gewezen op het risico dat het pand evt. zou moeten wijken.
30	Inspreker verzoekt maatregelen te nemen zodat tram niet uit rails kan raken in bocht Pelikaanstraat, vanwege een verhoogde ligging t.o.v. het maaiveld.	In de hooggelegen trambaan langs de Vaartsestraat en Pelikaanstraat komt een tramkerende constructie. Mocht een tram uit de rails lopen, dan zorgt deze constructie er voor dat de tram op de trambaan blijft.
31	Inspreker geeft te kennen dat het onduidelijk is hoe de ruimtes voor de bewoners van Pelikaanstraat ingevuld gaan worden.	Naar aanleiding van de consultatie voor de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt de compensatie voor de bewoners van de Pelikaanstraat ingevuld als bergingen en/of fietsenstallingen voor de bewoners. Het gebruik, de vorm en het beheer van deze ruimtes wordt samen met de bewoners verder uitgewerkt. Het overleg hierover is reeds opgestart.
23, 25, 26, 27, 28, 36, 42	Inspreker verzoekt rekening te houden met voldoende fietsstelplaatsen bij tramhaltes.	Bij de uitwerking van het ontwerp wordt de noodzaak van fietsenstallingen bij de tramhaltes bekeken. Bij de halte Utrecht Vaartsche Rijn komen 2 gratis, bewaakte fietsenstallingen voor 750 fietsen.
34	Inspreker wijst op een recent onderzoek van de Milieudienst Rijnmond, waarin voor Utrecht het treinverkeer voornamelijk genoemd wordt als bron van overlast en daarmee samenhangende (gezondheids-)schade.	De onderzoeken zijn opgevraagd en bestudeerd. Deze rapporten gaan over trends in Rijnmond en geven geen aanleiding om de plannen voor de trambaan aan te passen.
34	Inspreker heeft bezwaar tegen elke uitbreiding van parkeerplaatsen in de buurt, ook onder het spoor.	De trambaan leidt niet tot meer of minder parkeerplaatsen in de Pelikaanstraat. Onder de spoorbaan is ruimte gereserveerd voor een parkeergarage van circa 210 plaatsen, die met name samenhangt met de ontwikkeling van Rotsoord. De in- en uitgang voor auto's komt aan de Baden Powellweg. De spooruitbreiding en het ontwerp/bestemmingsplan van de parkeergarage vallen buiten deze inspraak van de trambaan

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
34	Inspreker heeft bezwaar tegen de bouw van een keermuur op het talud van treinrails.	De trambaan wordt op palen gebouwd, zodat onder de trambaan ruimte is voor bergingen of fietsenstallingen voor bewoners. Daarmee is voor de trambaan ter plaatse van de Pelikaanstraat geen keermuur nodig in het spoortalud. De keermuur die nodig is om de ruimtes onder de trambaan voldoende diepte te geven, is meegenomen in het ontwerp van de trambaan. Deze komt ook terug in het nog op te stellen bestemmingsplan voor de trambaan.
34	Inspreker heeft bezwaar tegen de komst van station Vaartsche Rijn.	De halte Utrecht Vaartsche Rijn past in het concept van Randstadspoor, met frequent bediende treinhalttes op relatief korte afstanden in en om de stad Utrecht. De halte zal een belangrijke betekenis krijgen voor de woningen, scholen en andere voorzieningen in de directe nabijheid (Rotsoord, Hoograven, Watervogelbuurt, Museumkwartier). Daarnaast maakt de halte het mogelijk om over te stappen van trein op trein en van tram op trein.
34	Inspreker heeft bezwaar tegen de komst van horeca in/nabij station Vaartsche Rijn.	Het ontwerp voor de halte Utrecht Vaartsche Rijn maakt beperkt commerciële ruimtes onder de spoorbaan en de trambaan mogelijk. Op de hoeken Pelikaanstraat/Oosterkade, Vaartsestraat/Westerkade en Vondellaan/Westerkade is een soort kiosk mogelijk voor reizigers en passanten. Bij deze kiosk moet gedacht worden aan een winkeltje of horeca. Deze kiosk is ook bedoeld om de sociale veiligheid te verhogen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
34	Inspreker mist duidelijk inzicht in de gevolgen van samenloop van spooruitbreiding en de trambaan, waar het gaat om cumulatieve geluids- en trillingniveaus en andere relevante zaken.	Vanaf het begin van het plan is in het ontwerp en bij de milieubeoordeling van de plannen rekening gehouden met het feit dat de omgeving met spoor en tram te maken heeft (cummulatie) Er is akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstig optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Slechts daar waar vanuit de Wet geluidhinder absoluut noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast. Zowel voor de bouwactiviteiten als in de exploitatiefase worden de richtlijnen van de SBR gehanteerd ten aanzien van trillingen. Bij het onderzoek wordt de trillingrapportage van het spoor betrokken. Indien noodzakelijk vanuit deze richtlijnen zullen maatregelen worden getroffen om de trillingen naar de omgeving te beperken. De richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op "Schade aan gebouwen" en "Hinder voor personen" zijn hierop van toepassing.
34	Inspreker is van mening dat er niet gekozen is voor betere, slimmere, minder overlast veroorzakende oplossingen, te weten: - er is niet gekozen om samen met ProRail het stads- en streekvervoer te integreren. - er is niet gekozen voor het onder de grond wegwerken van (een deel van) de trambaan. - er is niet gekozen voor het aanleggen van de trambaan aan de zuidwestzijde van de spoorrails (kant Vondellaan en Baden Powellweg).	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2004 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd. De optie voor integratie van stads- en streekvervoer met ProRail is in de plannen van 2003 al bekeken en gemotiveerd afgewezen. Kernvraag was of ProRail capaciteit heeft op het spoor. Het antwoord op deze vraag was (en is nog steeds) nee.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
34	Inspreker stelt voor eventuele (aanvullende) afspraken over maatregelen tegen overlast, directe en indirecte schade, tijdens de bouw of tijdens het gebruik van de beoogde tram-baan op papier vast te leggen, o.a. wie de afspraken gaat handhaven en welke maatregelen/sancties er zijn bij niet nakomen.	In de op te stellen contracten tussen de bouw-combinaties en de gemeente Utrecht zal aandacht worden besteed aan het minimaliseren van de kans op overlast en het optreden van schades. Hierbij zal tevens rekening worden gehouden met eigendommen van derden, waarbij met deze derden afspraken zullen worden vastgelegd door het doen van nulopnames binnen een vooraf vastgestelde invloedscontour. Voor de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt door de gemeente Utrecht en ProRail een klankbordgroep opgericht waarbij uw genoemde bezwaren tijdens de uitvoering kunnen worden besproken en opgelost.
34	Inspreker maakt bezwaar tegen het verdwijnen van bomen langs het hele traject.	De komst van de trambaan leidt tot extra ruimtebeslag, dat onder andere ten koste gaat van bomen langs delen van de trambaan. Hoewel zoveel mogelijk bomen worden verplant of worden vervangen door nieuwe aanplant is niet voldoende ruimte om in de nabijheid van de tram-baan alle te vellen bomen te compenseren.
34	Het behoud van groene stroken is ook van belang indien er vleermuizen zitten, wat de overlast van insecten tegen gaat.	Vanwege de komst van de trambaan heeft de Zoogdiervereniging VZZ in samenhang met de spooruitbreiding uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten op vleermuizen. Hieruit blijkt dat met aanvullende maatregelen de effecten van beide projecten op vleermuizen beperkt zijn. Dit wordt getoetst in het kader van een Ontheffings-aanvraag voor de Flora en Faunawet. De maatregelen voor vleermuizen bestaan onder andere uit het zoveel mogelijk handhaven van groenstroken, het verplanten en aanplanten van bomen langs het tracé en het mede daarmee behouden van de door vleermuizen gebruikte verbindingen.
35	Inspreker heeft bezwaar tegen parkeergarage onder het tracé.	Deze vraag behoort niet tot de scope van deze inspraak. Over halte Vaartsche Rijn en de parkeergarage heeft in 2007 inspraak plaatsgevonden. Op verzoek van de gemeente Utrecht wordt in het project spoorverdubbeling van ProRail ruimte onder het spoor gemaakt waar de komst van de een garage mogelijk is. De parkeergarage wordt wel opgenomen in het bestemmingsplan HOV om de Zuid.

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
35	Inspreker geeft aan nu al overlast te hebben van voorbereidingen van bouw in Pelikaanstraat: - vergeten riolering aan te sluiten waardoor lekkage is ontstaan; - onnodig bezet houden van (schaarse) parkeerplaatsen; - laten rondslingeren van bouwpuin, parkeerpaaltjes, verkeersborden etc.	De reeds uitgevoerde werkzaamheden zijn namens de Gemeente Utrecht en ProRail uitgevoerd. Beide partijen betreuren de overlast die inspreker hiervan heeft ondervonden. Om in het vervolgtraject de overlast te verminderen, zullen in de contracten die tussen de bouwcombinaties en de gemeente Utrecht c.q. ProRail worden afgesloten aandacht worden besteed aan het minimaliseren van de kans op overlast en het optreden van schades. Hierbij zal tevens rekening worden gehouden met eigendommen van derden, waarbij met deze derden afspraken zullen worden vastgelegd door het doen van nulopnamen binnen een vooraf vastgestelde invloedscontour. Voor de omgeving halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt door de gemeente Utrecht en ProRail een klankbordgroep opgericht waarbij uw genoemde bezwaren tijdens de uitvoering kunnen worden besproken en opgelost.
35	Inspreker heeft bezwaar dat monumentale graven op de begraafplaats moeten wijken.	Voor de trambaan hoeven noch op de begraafplaats Soestbergen noch op de begraafplaats Kovelswade graven te verdwijnen. Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de trambaan buiten de grens van het Rijksmonument, door de breedte en de afstand tot de spoorlijn zo klein mogelijk te maken. Bij de begraafplaats Kovelswade liggen op de strook grond die voor de trambaan nodig is geen graven.
38	Inspreker verzoekt de gemeente te waarborgen dat extra gemotoriseerd verkeer door de Pelikaanstraat tot een minimum wordt beperkt.	Nabij de halte Utrecht Vaartsche Rijn wordt, met uitzondering van enkele plaatsen voor kiss-and-ride en enkele taxistandplaatsen die onsloten worden via de Baden Powellweg / Vondellaan, niet voorzien in parkeerplaatsen voor treinreizigers. Daarnaast is de verwachting dat slechts weinig reizigers per auto naar het station zullen reizen, gezien het betaald parkeren in de omgeving. Degenen die dit wel doen, zullen gebruik maken van de parkeergarage Vaartsche Rijn, waarvan de ingang zich aan de Baden Powellweg bevindt. Daarnaast zijn de aan- en afrijmogelijkheden van de Pelikaanstraat onaantrekkelijk, vergeleken met die van de Baden Powellweg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking minimaal is.

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
38	Inspreker verzoekt om 1 x persoonlijke parkeerplaats per woning (Pelikaanstraat).	Net zoals nu zullen de parkeerplaatsen in de Pelikaanstraat openbaar zijn en daarmee te gebruiken door vergunninghouders en incidentele gebruikers.
42	Inspreker vindt een volledige plaatsing op de huidige spoordijk met de tram aan de zuidzijde logistiek en conceptmatig een betere oplossing.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke varianten is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.
50	Inspreker vraagt zich af waarom vorige gemeenteraden besluiten dat een bus of trambaan door de Pelikaanstraat niet leefbaar is voor de straat en wordt er nu besloten dat dit geen enkel bezwaar is?	De afweging om de bus op straatniveau door de Pelikaanstraat te voeren heeft, in overleg met de bewoners, plaatsgevonden in 2003 bij de haalbaarheidsstudie. Mede op basis van de bezwaren van de bewoners tegen de lage variant, is besloten om voor de huidige variant te kiezen (hoge ligging). Deze keus is in het huidige collegeprogramma nog eens bevestigd. Het nieuwe ontwerp van de straat zal in overleg met de bewoners worden opgesteld.
50, 58	Inspreker stelt dat het toenemende autoverkeer een slechte invloed heeft op de luchtkwaliteit (Pelikaanstraat).	De komst van een trambaan zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit ten opzichte van de busbaan. Daarnaast zal naar verwachting het station Vaartsche Rijn geen aantrekkende werking hebben op het autoverkeer in de Pelikaanstraat, zeker omdat de aanrijroutes / kiss'n'ride via de Baden Powellweg ontsloten worden.
50	Inspreker vraagt zich af wanneer de gemeente de gevolgen die dit plan heeft voor de bewoners van de Pelikaanstraat serieus neemt?	De gevolgen voor de bewoners zijn uitgebreid meegewogen en gecommuniceerd. In meerdere sessies hebben de bewoners van gedachten kunnen wisselen over inpassingsproblemen, uitstraling, verkeershinder en dergelijke. Veel bewoners hebben daar gebruik van gemaakt. Vervolgens heeft het college hierover besloten (ontwerp halte Utrecht Vaartsche Rijn). Bij de inrichting van de straat en het gebruik van de ruimtes onder de HOV-baan zullen de bewoners direct worden betrokken.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
57	Inspreker vraagt zich af in hoeverre nog wordt voldaan aan Europese geluidsnormen?	Er gelden geen Europese geluidsnormen maar nationale normen op grond van de Wet geluidhinder. Europa kent alleen richtlijnen voor omgevingslawaaï. Bij aanleg van infrastructuur moeten we rekening houden met de (nationale) normen voor geluidsbelasting op de gevel. Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer is naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of e.e.a. past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidhinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk. Kosten voor de eventueel benodigde afschermmende maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project
57	Inspreker vraagt of het mogelijk is dat bewoners van Pelikaanstraat zich kunnen laten uitkopen door de gemeente.	De gemeente Utrecht zal eigenaren niet uitkopen.
32	Kamer van Koophandel is verheugd dat vaart wordt gemaakt met de tram.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om de HOV Om de Zuid uit te voeren.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
32	Inspreker mist in het VO elke aanwijzing dat de tram meer is dan een vervoerskundige oplossing. Vele voorbeelden wijzen uit dat de tram juist een aanjager kan zijn van belangrijke ruimtelijke vernieuwing voor de stad. Inspreker verzoekt daarom vroegtijdige initiatieven te nemen voor gebiedsontwikkeling: herontwikkeling Rotsoord/volledige campus bij halte Vaartsche Rijn + publiekstrekkers bij Galgenwaard.	De ontwikkeling van de HOV heeft als primair doel het bieden van een hoogwaardige en duurzame verbinding tussen het Utrechtse Centraal Station en De Uithof. Het gebied rondom Utrecht Centraal Station wordt nog meer een stedelijk gebied met voorzieningen, waar ook Station Utrecht Vaartsche Rijn onderdeel van gaat uitmaken. Naast een trein- en tramhalte worden hier ook een parkeergarage en programma voor commerciële functies in het ontwerp meegenomen. De herontwikkeling van Rotsoord zal het stedelijke karakter van dit gebied verder versterken. Voor de overige haltes Koningsweg en Galgenwaard ligt de nadruk niet op een intensieve gebiedsontwikkeling, omdat dit niet passend is bij het landelijke karakter van deze gebieden.
33	Inspreker verzoekt maatregelen te nemen voor een veilige fietsoversteek op het kruispunt Platolaan – Weg tot de Wetenschap. Inspreker stelt hiertoe het realiseren van slagbomen voor fietsers voor d.m.v. het niet uitvoeren van een baan voor links afslaand autoverkeer, het niet uitvoeren van de middenberm op de autoweg en het niet uitvoeren van de oversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan. Bijkomend voordeel van een oversteek bij de Platolaan met slagbomen en het opheffen van de oversteekplaats Wim Sonneveldlaan is, dat de waarschuwingssystemen bij de Platolaan zachter afgesteld worden en er geen waarschuwingssystemen bij de Wim Sonneveldlaan komen, wat tot minder geluidsoverlast leidt voor omwonenden.	De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook de wijze waarop het kruispunt wordt beveiligd, zal daarin worden meegenomen. Alle fietsoversteeken met de trambaan zullen van waarschuwingssystemen worden voorzien (te vergelijken met die langs de sneltram Utrecht–Nieuwegein–IJsselstein). Het geluidsniveau hiervan is instelbaar. Ook kan de apparatuur gericht worden, bijvoorbeeld zoveel mogelijk van de woningen af. Hierdoor kan hinder voor omwonenden zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast is het kruispunt voorzien van een verkeersregelinstantie. De fietsoversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan kan niet worden gemist, omdat de Wim Sonneveldlaan onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk en dus moet aansluiten op de hoofdfietsroute op de Weg tot de Wetenschap.
33	Inspreker verzoekt begroeiing tussen fietspad Weg tot de Wetenschap en geluidswal te handhaven.	Door de verschuiving van het fietspad richting de woningen, zal een deel van begroeiing verdwijnen. Een groene rand blijft gehandhaafd, door waar nodig aanvullende begroeiing aan te brengen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
33	Inspreker verzoekt keuze te laten vallen op geluidsarme tram.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De gemeente Utrecht streeft er naar dat er een moderne stille tram komt. Omdat de aanschaf nog niet aan de orde is en de gemeente hierin niet rechtstreeks partij is, wordt overleg gevoerd met de direct betrokken partijen.
37	Inspreker blijft graag op de hoogte van de plannen en ontwikkelingen.	Bewoners die direct in het invloedsgebied langs het tracé wonen, worden onder ander geïnformeerd door huis aan huis berichten. Bewoners en belanghebbenden in de verdere omgeving kunnen informatie vinden op de website van de gemeente Utrecht (www.Utrecht.nl/HOV) of bij het wijkbureau. Daarnaast wordt er samen met ProRail een informatiehoek ingericht in de Neudeflat (Vinkenburgstraat 26) voor de projecten spooruitbreiding en de aanleg van de trambaan.
37	Inspreker verwacht hogere geluidsbelasting door de spoorverdubbeling en de trambaan en is benieuwd of en hoe er onderzoek is verricht naar de beperking van geluidsoverlast van de verschillende sporen (trein + tram). Inspreker vraagt zich af of er dubbele geluidschermen komen, aangezien het om twee projecten gaat. Hebben beide projectorganisaties hierover contact gehad en is er al afstemming bereikt?	De geluidsmaatregelen van het spoor liggen vast in het tracébesluit (TB) van de spooruitbreiding. De gemeente Utrecht en ProRail hebben zoveel mogelijk samengewerkt in dit traject. Er is en wordt gezamenlijk gezocht naar oplossingen en waar mogelijk worden gezamenlijke maatregelen genomen. Het blijkt echter niet altijd de meest effectieve oplossing te zijn om voor spoor en tram één geluidsafscherming aan te brengen. Het geluidonderzoek van de tram heeft inmiddels uitgewezen dat het meest effectieve geluidscherm voor de tram bij station Vaartsche Rijn een absorberend scherm aan beide zijden van de trambaan. Dit absorberende scherm is ingebouwd in de barrier die al voor de busbaan was voorzien
37	Inspreker is voorstander van behouden Oosterspoorbaan, onder meer als museumlijn. Zij wil over ontwikkelingen hierover graag op de hoogte worden gehouden.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er diverse studies naar de Oosterspoorbaan. Deze zijn nog niet afgerond. Indien besluitvorming plaats vindt over de Oosterspoorbaan in relatie tot de trambaan, wordt hierover gecommuniceerd.
48	Inspreker verzoekt om toezicht vermindering dieseltreinen Oosterspoorbaan i.v.m. constatering van toename dieseltreinen / locomotieven.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De aanschaf van en het in gebruik nemen / houden van treinen is geen gemeentelijke aangelegenheid. Dit is veelal Europees beleid dat op nationaal nivo wordt getoetst.
40	Inspreker juicht de plannen voor een trambaan HOV om de Zuid toe.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
40	Inspreker constateert dat er niet goed nagedacht en gepland is. Onlangs is de vrije busbaan door de Uithof gerealiseerd. Een trambaan betekent dat de Uithof weer op de schop moet. Inspreker is voorstander van RandstadRail.	Bij de aanleg van de busbaan in De Uithof is rekening gehouden met de komst van een trambaan. Hierdoor moet alleen het bovenste deel van de wegconstructie worden aangepast en hoeft De Uithof niet volledig op de schop.
40	Inspreker is voorstander van ontmoedigen autoverkeer van CS naar de Uithof en stelt voor: - aan beide kanten van Ledig Erf – Uithof fietspaden met 2-richtingsverkeer met een aparte parallelweg voor het parkeren- de verkeer. - een groene golf voor auto's bij een max. snelheid van 50 km en vooral een ver- smalling van de rijbanen Is het Ministerie van Defensie niet bereid het terrein van de Kromhoutkazerne aan de Gemeente over te dragen ten behoeve van een terminal in de Uithof? Dat zou een oplossing kunnen zijn voor het drukke verkeer op de op- en afritten bij het stadion.	De suggesties vallen buiten de scope van dit project. Ten aanzien van de fietsverbinding merken we op dat er het <i>streven</i> is om de genoemde fietsverbinding, die deel uitmaakt van de top 5 van drukste fietsroutes, uit te rusten met fietspaden geschikt voor tweerichtingsfietsverkeer. Of dit streven daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden is van meerdere factoren afhankelijk en kan op dit op dit moment nog niet worden aangegeven. Het terrein van de Kromhoutkazerne wordt door het Ministerie van Defensie heringericht. Het overdragen van het terrein aan de gemeente Utrecht is geen optie.
40	Inspreker vraagt zich af hoe de toestroom en verwerking van passagiers gaat verlopen of: waar komen de haltes en de aanloop-/aanrij routes in Oost? Een verlegging van een belangrijke lijn naar buiten de wijk mag niet tot gevolg hebben dat men in de wijk van OV verstoken raakt (scholen aan Ina Boudier Bakkerlaan, verzorgingshuis Swellengrebel, Diaconessenziekenhuis etc.) Ter overweging wordt meegegeven om trolleybussen binnen de wijk (of zelfs binnen de gehele stad) in te zetten.	Wijk Oost zal zeker niet verstoken blijven van openbaar vervoer. Er zullen bussen over de route Venuslaan–Rubenslaan blijven rijden. In principe blijven de bestaande locatie van de haltes gehandhaafd. De inzet van trolleybussen vereist zulke grote investeringen in infrastructuur en materieel dat dit niet aan de orde is.
41	Inspreker is van mening dat een lightrail verbinding een goed alternatief c.q. goede aanvulling is op de busverbindingen. Deze kan bijdragen aan het terugdringen van het autoverkeer.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid uit te voeren.
41	Inspreker dringt aan dat het geplande transferium, dicht bij A28, direct aansluiting krijgt op de lightrail.	In het voorontwerp van P+R Uithof is een eindhalte voor de tram opgenomen. Ook bij de uitwerking van P+R Uithof wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een tram.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
41	Inspreker mist in het plan een totaal beeld van veiligheid voor voetgangers en fietsers in tracédeel U.	In De Uithof wordt de trambaan gerealiseerd op de bestaande busbaan. Ook de maximale snelheid van tram blijft gelijk aan die van de bus. De eerder genomen fysieke maatregelen bij de aanleg van de busbaan, om de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren, blijven gehandhaafd.
41	Inspreker pleit voor bereikbaarheid De Uithof en dat tevens de veiligheid gewaarborgd wordt tijdens ombouw. Inspreker dringt aan op het tijdig bespreken en te regelen met De Uithof partners.	De bouwfaserings van de trambaan zal tot stand worden gebracht in overleg met De Uithof partijen. De situatie ten aanzien van veiligheid zal daarin expliciet worden belicht, mede gezien het drukke voetgangers en fietsverkeer ter plaatse van de te vertrammen HOV-baan.
43	Inspreker refereert aan eerdere bezwaren d.d. 09/12/2003 en 20/02/2006: Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp voor HOV Om de Zuid omdat het pand aan de Westerkade 37-38 moet wijken.	Het besluit over de tracékeuze is eerder genomen op basis van de resultaten van een uitgebreide haalbaarheidsstudie (in twee fasen) en een consultatieronde. De noodzaak tot aankoop en sloop van het pand aan de Westerkade 37-38 was daarbij bekend. Aanpassingen in het ontwerp voor het behoud van het pand Westerkade 37-38 zijn niet mogelijk, gezien de beperkte beschikbare ruimte. De uitwerking van de trambaan heeft niet geleid tot nieuwe inzichten. De noodzaak voor aankoop en sloop van het pand blijft aanwezig.
44	Inspreker heeft op 24 februari 2006 reeds een bezwaarschrift ingediend tegen IPvE/FO HOV busbaan Om de Zuid. Inspreker stelt dat trambaan duidelijke voorkeur heeft boven een busbaan. Een aantal van oude bezwaren worden met komst trambaan opgelost.	De gemeente Utrecht neemt kennis van uw inspraakreactie dat met de komst van de trambaan een aantal bezwaren zijn weggenomen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
44	Inspreker verzoekt zoveel mogelijk groen te sparen en/of terug te plaatsen (in het gebied grenzend aan tracé 2A).	Bij de begraafplaats Soestbergen blijft de tram-baan buiten de grens van het monument. Hierbij verdwijnt een belangrijk deel van de relatief jonge bomen en beplanting op deze grens. Door de trambaan op een betonnen plaat op palen aan te leggen, kunnen de beeldbepalende oude bomen (beuken en paardenkastanjes) blijven staan. Samen met de nieuwe aanplant van bomen, blijft hiermee de groene rand grotendeels gehandhaafd. Bij de begraafplaats Kovelswade is nabij de Waterlinieweg voor de trambaan circa 400m² van het monument nodig. Hier liggen geen paden en graven en staat geen bijzonder waardevolle beplanting. Nieuwe beplanting zorgt voor de instandhouding van de groene rand.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
44	Inspreker verwacht in het DO tram berekeningen met de te verwachten geluidsterkte op de verschillende trajectonderdelen en de eisen die hieraan gesteld worden. Mocht het geluid de toegestane norm overschrijden dan pleit inspreker wederom voor geluidsschermen bij de Kovelaaistraat.	Er is in het kader van het bestemmingplan akoestisch onderzoek verricht naar de toekomstige optredende geluidsbelasting als gevolg van de tram. Op die gedeelten van het tracé waar momenteel al sprake is van autoverkeer wordt naast de toekomstige geluidsbelasting ook de huidige geluidsbelasting in beeld gebracht. Dit alles om te beoordelen of het past binnen het gestelde in de Wet geluidhinder. De gemeente zet ter regulering van de geluidsoverlast primair in op het toepassen van stille trams in combinatie met een goede spoorconstructie. Daar waar het vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is zullen aanvullende schermen op het standaard baanontwerp worden toegepast. Pas na de afronding van dit onderzoek kan meer gezegd worden over de te treffen maatregelen. Voor die woningen waar, na het treffen van maatregelen, uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nog hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van de wet Geluidhinder zal een ontheffingsprocedure worden gelopen. Hierbij wordt voor de desbetreffende woningen als het nodig is ook gekeken –en zo nodig gemeten– naar de geluidsisolatie van de woning ten behoeve van het geluidsniveau binnen dat in ieder geval moet voldoen aan de normen daarvoor gesteld in de Wet geluidshinder. Op deze Hogere Waarde procedure is inspraak mogelijk. Kosten voor de eventueel benodigde afschermmende maatregelen en eventuele kosten voor extra isolatie aan de woningen zijn voor het project.
45	Inspreker stemt in met de keuze voor vertramming. Het is een betere oplossing voor de langere termijn.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.
45	Inspreker verzoekt om een extra halte bij Emmy Vredelaan nabij viaduct A27.	De vervoerswaarde van deze halte is te gering en past ook niet in het karakter van een snelle hoogwaardige tramverbinding tussen de Uithof en het centraal station. De halte wordt gerealiiseerd bij de Platolaan.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
45	Inspreker stelt voor de Halte kruising Plato- laan – Weg tot de Wetenschap te verplaatsen ten westen van deze kruising.	Belangrijkst nadeel van het verplaatsen van de halte is het ruimtegebrek op deze kruising. De halte zou direct naast het rechtsafvak komen te liggen. Dit zou ten koste gaan van vluchtheuvels, die gewenst zijn vanwege de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.
45	Inspreker verzoekt om een goede snelle busoverstap naar de bushalte van Galgen- waard vanaf de halte kruising Laan van Maarschalkerweerd /Weg tot de Wetenschap, zodat men gemakkelijk kan overstappen om de bussen richting Wijk bij Duurstede en Ina Boudier Bakkerlaan te nemen.	Ter hoogte van de kruising Laan van Maarschal- kerweerd – Koningsweg komt een tramhalte. Hier is gelegenheid om over te stappen op bussen richting Bunnik, respectievelijk Rubenslaan / Venuslaan.
45	Inspreker ziet graag realisatie van een voet- pad over het defensieterrein.	Deze vraag valt buiten de scope van dit project. Het defensieterrein (vml. Kromhoutkazerne) is afgesloten en wordt beveiligd. Het terrein is hiermee niet openbaar toegankelijk.
45	Inspreker raadt de tramgrasstrook op de Weg tot de Wetenschap tussen Padualaan en Sorbonnelaan af. Een bus-tramsstrook moet hier worden aangelegd om toekomstige ver- voerstromen per bus van de Uithof naar Utrecht Zuid, NS station Lunetten en bij ca- lamiteiten te kunnen blijven garanderen.	In het kruispuntontwerpen van de Sorbonnelaan / Weg tot de Wetenschap en Sorbonnelaan / Leu- venlaan wordt het mogelijk gemaakt om met de bus via de Sorbonnelaan te rijden waardoor bij calamiteiten ook busvervoer kan worden ingezet.
45	Inspreker verzoekt dat studentencomplex aan de IBB goed ontsloten blijft door busver- voer naar station en Uithof na aanleg van tram.	Reizigers vanuit de Ina Boudier Bakkerlaan zullen na de aanleg van de tram moeten overstappen bij de halte Weg tot de Wetenschap voor hun ver- binding naar het station en De Uithof.
46	Inspreker vraagt zich af het mogelijk is de trambaan op busbaan (Adema van Schelte- mabaan) dusdanig aan te leggen dat krui- sende bewegingen voorkomen worden.	De trambaan kruist de Bleekstraat ongelijkvloers. Wel is er een toerit voor het busverkeer van / naar de Bleekstraat. Deze toerit voegt in op de trambaan.
46	Inspreker vraagt zich af of bushalte Bleekstraat wordt verplaatst of opgeheven?	De bushalte bij de Bleekstraat wordt opgeheven. Tijdens de aanleg van de trambaan wordt deze mogelijk tijdelijk verplaatst.
46	Inspreker stelt voor de trambaan en busbaan volledig los van elkaar te leggen indien spoorlijn moet worden ondertunneld bij interface stationsgebied.	Op dit moment worden de mogelijke varianten onderzocht voor de aansluiting met de bestaan- de tramlijn. Of de busbaan volledig los is van de trambaan is afhankelijk van de variantkeuze.
47	Inspreker stelt dat indien gevelisolatie op de Rijndijk de geluidsoverlast moet beperken, dit niet geldt voor de tuin.	Dit is een juiste constatering. De Wet geluidhin- der betreft de geluidsbelasting op de gevel van de woning. Door middel van bronmaatregelen (een stille tram) wordt ook het geluidsniveau in de tuin beperkt.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
47	Inspreker is van mening dat de tram zo dicht bij de woning komt (Rijndijk) en dat hiermee de privacy geschonden wordt.	Het tracé van de tram is zorgvuldig gekozen en gaat door een dichtbebouwde stedelijke omgeving. Verminderde privacy in relatie tot de waarde van onroerende zaak is een schade-element dat in het kader van een planschadeonderzoek kan worden vastgesteld. Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –.
47	Inspreker meent dat trillingen/dreunen gevolgen zal hebben voor constructie van de woning (Rijndijk).	De trambaan moet voldoen aan de wet Geluidshinder en de richtlijnen A en B van de SBR (Stichting Bouw Research), respectievelijk gericht op “Schade aan gebouwen” en “Hinder voor personen”.
47	Inspreker kan zich niet vinden in het ontwerp aangezien de boomgaard bij de Rijndijk met de komst van trambaan zal moeten verdwijnen en dus ook de pony’s. Inspreker stelt dat met het verdwijnen van de boomgaard (Rijndijk) tevens het uitzicht wordt ontnomen.	Gewijzigd uitzicht in relatie tot de waarde van onroerende zaak is een schade-element dat in het kader van een planschadeonderzoek kan worden vastgesteld. Op het moment dat het plan HOV om de Zuid onherroepelijk geworden is kan er een verzoek tot planschade / nadeelcompensatie (publiek-rechtelijk) worden ingediend. Het recht op planschade is geregeld in artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Er dient sprake te zijn van een tegemoetkoming van planschade. Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft in principe voor rekening van de aanvrager. De oorzaak op basis waarvan een recht op tegemoetkoming ontstaat, kan onder andere een nieuw bestemmingsplan, een ontheffing van het geldende bestemmingsplan of een krachtens een beheersverordening verleende ontheffing zijn. Aan een verzoek om vergoeding van planschade zijn kosten verbonden in de vorm van griffierecht ad € 300, –.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
49	Inspreker stelt dat het onduidelijk is hoe bouwwerkzaamheden de bedrijfsvoering van het dierenasiel zullen beïnvloeden.	Het dierenasiel bevindt zich ten zuidoosten van de toekomstige trambaan, hoek A27/spoorbaan. Op dat gedeelte zullen aan die kant van het tracé geen extra ruimten worden geclaimd voor bouwwerkzaamheden, zodat het dierenasiel haar bedrijfsvoering kan voortzetten.
49	Inspreker stelt dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar dient te blijven tijdens de bouwwerkzaamheden.	De ontsluiting van het dierenasiel wordt niet belemmerd door de bouwactiviteiten van de HOV tram om de Zuid, zodat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar blijft.
49	Inspreker is van mening dat bouwwerkzaamheden geluid- en lichtoverlast veroorzaken voor aanwezige dieren in het asiel.	De normen uit de Wet Geluidhinder zijn niet van toepassing op de tijdelijke situatie van de bouw c.q. aanleg van de HOV-baan. Hinder tijdens de bouw zal zo veel mogelijk worden beperkt.
49	Inspreker vraagt zich af of het in de bocht (Koningsweg) afremmen door de tram een hoog piepgeluid veroorzaakt (hinderlijk voor dieren in het asiel met mogelijk blaffen als gevolg en dus overlast voor omwonenden).	De bocht wordt zo aangelegd dat de tram hier niet hoeft te remmen. Afremmen is pas noodzakelijk bij de halte aan de Koningsweg.
49	Inspreker verzoekt om zichtwerende haag op terrein Dierenasiel.	De mogelijkheden voor een dergelijke haag zullen in overleg met de inspreker worden doorgenomen.
51	Inspreker kan zich uitstekend vinden in het VO. Hij heeft echter een aantal aandachtspunten. Hij wil graag meer tempo en meer ambitie zien, zodat onder een volgend college de uitvoering al is begonnen.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.
51	Inspreker verzoekt heroverweging van systeemkeuze voor lagevloermaterieel.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Materieelaankopen en exploitatie vallen onder verantwoordelijkheid van de regionale vervoersautoriteit, Bestuursregio Utrecht (BRU). Tot op heden is in de plannen uitgegaan van een (nieuwe) lage vloertram omdat dit aansluit bij de moderne gangbare trams elders in Europa. Besluitvorming hierover is nog niet aan de orde.
51	Inspreker stelt voor te overwegen de busbaan door te trekken tot Lunetten (Waterlinieweg/Koningsweg).	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. De studie naar deze mogelijke variant is reeds uitgevoerd. Alles overwegende heeft het college in april 2006 besloten het huidige tracé aan te wijzen als definitief tracé. In het collegeprogramma is deze keus nog eens bevestigd.
51	Inspreker is voorstander de Oosterspoorbaan aan te sluiten op de nieuwe trambaan.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er diverse studies naar de Oosterspoorbaan. Deze zijn nog niet afgerond. Uw suggestie zullen we daarin meenemen.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
51	Inspreker stelt voor de perrons bij Halte ontwerp De Uithof zodanig aan te passen dat er een vrijwel gelijkvloerse instap met busvloer ontstaat.	Bij de aanpassingen van de bushaltes wordt uitgegaan van de nieuwe toegankelijkheidseisen met 18 cm hoge perronranden. Hiermee ontstaat een instap met een zo beperkt mogelijk hoogteverschil.
51	Inspreker is voorstander van aansluiting Stationsgebied via Leidscheveertunnel.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Momenteel lopen er studies naar de aansluiting. Uw suggestie zullen we hierin meenemen.
51	Inspreker stelt voor rekening te houden de tramlijn door te trekken bij P&R De Uithof naar Zeist en Bilthoven.	Deze vraag behoort niet tot de scope van de inspraak. Wel wordt bij het ontwerp rekening gehouden met toekomstige uitbreiding van het tramnetwerk in de regio.
52, 55	Insprekers ondersteunen de plannen voor een lightrail verbinding tussen CS en De Uithof.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om HOV Om de Zuid te realiseren.
52, 55	Insprekers verzoeken in DO een eindhalte bij de geplande P&R De Uithof op te nemen.	In het voorontwerp van P+R Uithof is een eindhalte voor de tram opgenomen. Ook bij de uitwerking van P+R Uithof wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een tram.
52, 55	Insprekers stellen dat instemming met DO afhankelijk is technische randvoorwaarden. Zekerheden van het ongestoord functioneren van apparatuur (elektromagnetische veldstoringen, zwerfstoringen en trillingen.)	De effecten van de trambaan op gevoelige apparatuur in De Uithof zal worden onderzocht. Indien de komst van de tram negatieve effecten heeft op de (onderzoeks-) apparatuur, zullen deze effecten, inclusief oplossingsrichtingen, met betrokken partijen worden besproken. Het onderzoek en overleg zijn reeds opgestart.
52, 55	Insprekers stemmen in met het uitvoeren van tracédeel B als grasbaan om medegebruik door ander verkeer uit te sluiten.	De gemeente Utrecht waardeert uw steun en spant zich in om de trambaan op deze wijze uit te voeren.
52, 55	Insprekers verzoeken plaatsing middenmasten voor tracédeel U1, centrum De Uithof.	Waar in de huidige situatie een middengeleider aanwezig is, kunnen principe de bovenleidingmasten in het midden worden geplaatst.
52, 55	Insprekers stemmen in met overleg voor uitwerking situering tram- en bushaltes tracédeel U (De Uithof).	De gemeente Utrecht stelt de samenwerking met Universiteit Utrecht en Universitair Medisch Centrum voor de realisatie van de trambaan op prijs en zet deze graag de komende periode voort.
52, 55	Insprekers dringen aan op uitgewerkt stroommodel voor het gehele tracé ter voorkoming van opstoppen gedurende ombouwperiode.	De verkeerscirculatie op De Uithof gedurende de bouwperiode van de HOV tram om de Zuid wordt in een vervolgfase van het project nader onderzocht en met betrokken partijen worden afgestemd.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
52, 55	Insprekers verzoeken om nadere aandacht in DO voor de fietsoversteek Weg tot de Wetenschap. Een hoogwaardige fietsroute met korte wachttijden bij kruisingen is het uitgangspunt dat instemming heeft van insprekers. De fietsroute (centrum – Burgemeester Rei-gerstraat – Wilhelminapark – Prins. Hendrik-laan – Platolaan – Weg tot de Wegenschap) takt bij de kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap aan op het voorontwerp voor de tram. De wijze waarop de staduitgaande fietser –in een soort tegenbeweging– over de kruising geleid wordt doet vermoeden dat in de praktijk fietsers hier grootschalig dwars het kruisingsvlak zullen gaan gebruiken.	De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook de hier naar voren gebrachte problematiek zal daarin worden betrokken.
53, 54	Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Herculeslaan waarborging t.a.v. masthoogte.	De doorvaarthoogte van de bestaande brug over de Kromme Rijn blijft gehandhaafd. De hiernaast te bouwen nieuwe brug krijgt dezelfde doorvaarthoogte.
53, 54	Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Herculeslaan waarborging t.a.v. goede voorzieningen t.b.v. wandelaars, fietsers en mensen met kinderwagens en rolstoelen.	Met de komst van de trambaan wordt onder de bestaande en nieuwe brug over de Kromme Rijn in de Laan van Maarschalkerweerd een ecologische en recreatieve doorgang gemaakt voor voetgangers over het Jaagpad. Het gebruik van kinderwagens is mogelijk, voor zover het Jaagpad hiervoor geschikt is. Het ontwerp van de onderdoorgang wordt aangepast om deze mede geschikt te maken voor o.a. kinderwagens en rolstoelen.
53, 54	Insprekers verzoeken bij Bruggencomplex Weg tot de Wetenschap waarborging t.a.v. goede voorzieningen t.b.v. fietsers, wandelaars en mensen met kinderwagens en rolstoelen.	De huidige situatie blijft ter hoogte van de brug in de Weg tot de Wetenschap grotendeels ongewijzigd: de lage brug (duiker) blijft gehandhaafd, evenals het fietspad aan de zuidwestzijde van de weg. Aan de noordzijde verbindt een voetpad de oever met de kruising met de Platolaan. Hier kunnen fietsers, wandelaars en mensen met kinderwagens en rolstoelen veilig oversteken.
53, 54	Insprekers verzoeken om waarborging doorvaart roeiboten en kano's bij Bruggencomplex Weg tot de Wetenschap richting Minstroom/Biltsegrift.	De huidige lage brug (duiker) blijft gehandhaafd. Daarmee wordt de doorvaarthoogte en –breedte niet groter dan in de huidige situatie het geval is.

Inspraaknota VO Tram HOV Om de Zuid

Inspreker	Inspraakreactie	Reactie
53, 54	Insprekers verzoeken aandacht te besteden aan geologisch en cultuurhistorisch karakter van rivier de Kromme Rijn. De ecologische maatregelen die nu worden voorgesteld veroorzaken eigenlijk een knip in de verbinding tussen stroomopwaarts Amelisweerd en stroomafwaarts de groene gebieden van de stad. Dat is niet in lijn met de Groene Web projecten, het Groenstructuurplan en de Bomenvisie.	In de huidige situatie vormt de brug over de Kromme Rijn een barrière voor diersoorten, die gebruik maken van de rivieroever. Gelijktijdig met de bouw van een tweede brug voor de trambaan wordt een ecologische verbinding gerealiseerd. Omdat de bestaande brug gehandhaafd wordt, is het niet mogelijk om de oevers te laten doorlopen. Vanwege de beperkte breedte en het zo min mogelijk beperken van het doorstroomprofiel komen er loopplanken voor kleine diersoorten.
53, 54	Insprekers verzoeken om goede doorgaande ecologische verbindingen onder Bruggencomplexen Herculeslaan en Weg tot de Wetenschap.	De huidige duiker in de Weg tot de Wetenschap wordt gehandhaafd. Daarmee wordt de doorvaarthoogte en -breedte niet groter dan in de huidige situatie het geval is. Hiermee zijn er geen mogelijkheden om onder de brug goed functionerende ecologische verbindingen te maken.
55	Inspreker verzoekt de locatie van 2e gelijkrichterstation niet te onderschatten.	De locatie voor het gelijkrichterstation nabij het Wilhelmina Kinderziekenhuis zal in overleg met De Universiteit Utrecht en het Universitair Medisch Centrum worden uitgewerkt. Inmiddels is de locatie in overleg vastgesteld.
56	Inspreker verzoekt beide fietspaden – oost en west– op kruising Platolaan/Weg tot de Wetenschap minstens 4 meter breed te maken.	De gemeente heeft nadrukkelijk kennis genomen van de zorgen over de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op dit kruispunt. Dit is aanleiding om het ontwerp van het kruispunt Weg tot de Wetenschap – Platolaan nog eens kritisch op detailpunten te beoordelen. Ook deze vraag zal daarin worden meegenomen.
56	Inspreker vindt het goed dat een klein fietspad blijft aan noordkant Weg tot de Wetenschap en dat daardoor geen oversteek voor fietspad ter hoogte van de Wim Sonneveldlaan nodig is. Geen oversteek verhoogt de veiligheid en de doorstroming op het fietspad aan de zuidkant van de Weg tot de Wetenschap.	De fietsoversteekplaats bij de Wim Sonneveldlaan kan niet worden gemist, omdat de Wim Sonneveldlaan onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk en dus moet aansluiten op de hoofdfietsroute op de Weg tot de Wetenschap.

Gebruikte afkortingen

HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
VRI	verkeersregelininstallatie
SBR	Stichting Bouw Research
VO	voorontwerp
DO	definitief ontwerp