

Tweekolommenstuk

Herontwikkeling Winkelcentrum De Gaard

Gebundelde reacties op het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE), inclusief het ontwerp bouwplan en het inrichtingsplan voor het winkelcentrum De Gaard, zoals die ter inzage hebben gelegen van 20 juni tot 17 juli 2014.

Datum: December 2014
Naam: Projectgroep Herontwikkeling De Gaard
Gemeente Utrecht/REO/Programma's

I. Overzicht aanpassingen en aanvullingen op plan De Gaard naar aanleiding van consultatiereacties		
Onderwerpen/reacties		Aanpassingen en aanvullingen
	Algemene conclusies	1. Uit diverse bijeenkomsten en overleggen blijkt dat in de getoonde reacties direct omwonenden naar andere aspecten van het plan kijken dan wijkbewoners die wat verder weg wonen. Bij de eerste groep leven meer bezwaren tegen de fysieke uitbreiding op zich, overlast van de uitbreiding, het drukker worden, het parkeren, bouwoverlast en verandering op zich. Liever zien zij behoud van een kleinschaliger voorziening. Bij de tweede groep worden de voordelen van een volwaardig wijkwinkelcentrum meer gewaardeerd. Gemeenschappelijk leeft het probleem van sluipverkeer in de wijk Noordoost, met name over de Kapteynlaan. In de voorliggende plannen is geprobeerd zo goed mogelijk rekening te houden met beide groeperingen. 2. In het plan voor De Gaard is een reconstructie van de Kapteynlaan, ter hoogte van de Gaard, opgenomen. Dit zal het doorgaande verkeer/sluipverkeer op de Kapteynlaan verminderen. Naarmate de “knijp” op de Kapteynlaan effectiever is zal er minder doorgaand (sluip-)verkeer gebruik van de Kapteynlaan gaan maken. Ook wordt voorzien in eventuele maatregelen om sluipverkeer op de KWL-lanen (o.a. Winklerlaan) aan te pakken, indien dit noodzakelijk en wenselijk blijkt te zijn. In 2010 zijn voorstellen besproken om het doorgaande verkeer in de wijk te beperken. Met het aanbrengen van een knip op de Sartrelaan werd een wijkbrede oplossing beoogd voor de aanpak van het sluipverkeer. Uit verkeersonderzoek blijkt namelijk dat het doorgaande verkeer hét grootste aandeel uitmaakt van het huidige verkeer dat gebruik maakt van de route Sartreweg – Kapteynlaan v.v. Helaas bleek er in 2010 een onvoldoende breed draagvlak voor deze maatregel. Vervolgens is besloten om per bouwplan te onderzoeken welke maatregelen er extra genomen kunnen worden om het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Met het project De Gaard wordt nu deze lijn gevolgd. 3. In dit verband kan overigens worden gemeld dat in het kader van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar de gemeente recent heeft besloten om de Kapteynlaan en Aartsbisschop Romerostraat her in te richten, waarbij de verkeersfunctie beter in balans gebracht wordt met de stedelijke omgeving en het gebruik. Een kernelement in die balans is het centraal stellen van beleving en gedrag van de gebruiker bij de (her)inrichting. De weg heeft een vrij verkeerskundig profiel, waarbij de dwarsrelatie onderbelicht lijkt. Er zijn door de tijd heen diverse maatregelen genomen in reactie op klachten en ter verbetering van de verkeersveiligheid. Betonblokjes, borden en andere lokale ingrepen maken de Kapteynlaan en de Aartsbisschop Romerostraat niet duidelijker. Nu het deel van de Kapteynlaan bij het project de Gaard wordt opgepakt en een prettig verblijfsklimaat krijgt, de herinrichting van Sartreweg bij het project de Veemarkt is heringericht en meer de beleving van een woonstraat zal krijgen, is het tijd voor een meer structurele aanpak van de rest van de Kapteynlaan. Eén van de inrichtingsprincipes die bij het ontwerp voor de herinrichting zal worden

		meegegeven is te gaan voor een nieuwe wegprofielindeling, waarbij voetgangers en fietsers beter gedijen en de auto hieraan ondergeschikt wordt gesteld. Vanuit het programma Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar wordt met deze opdracht voor de herinrichting van de Kapteynlaan een belangrijke bijdrage geleverd om de kans verder te vergroten om doorgaand autoverkeer te verleiden om buitenom te rijden (d.w.z. via de Kardinaal de Jongweg en de Eykmanlaan) en om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te realiseren. Hiermee komen we ook tegemoet aan de vastgestelde wijkambities voor Noordoost en het Wijkactieprogramma.
	Onderwerpen:	Aanpassingen/Aanvullingen op het plan
1.	Gevraagd wordt om een actueel onderzoek om de noodzaak van de uitbreiding (verdubbeling) te onderbouwen. Gelet op de crisis en het internet winkelen.	Om tot een goede beantwoording van de consultatiereacties te komen is recent een nieuwe effecten-analyse van de uitbreiding en herontwikkeling van De Gaard gemaakt door het bureau Strabo (bureau voor marktonderzoek en vastgoedinformatie). Strabo heeft de marktruimte voor uitbreiding van het winkelcentrum berekend volgens de traditionele DPO-methode (distributie planologisch onderzoek). Hierin zijn de resultaten van een recent uitgevoerd (augustus 2014) passantenonderzoek meegenomen. Ook de relevante trends zoals o.a. internet winkelen zijn in dit onderzoek betrokken. Dit onafhankelijk onderzoek concludeert dat in feite de Gaard wat betreft economisch functioneren, verzorgingsniveau en ligging de potentie van een wijkwinkelcentrum, maar de omvang van een buurtwinkelcentrum heeft. Er is relatief weinig winkelaanbod dat resulteert in een lage koopkrachtbinding van de inwoners in de wijk en veel afvloeiing naar winkelgebieden buiten de eigen wijk. Vanuit verschillende invalshoeken hebben zij hun conclusie dat uitbreiding van het winkelcentrum vanuit economische perspectief verantwoord is, onderbouwd.
2.	Specifieke aandacht vergt de verlegging van de Valettonlaan. Bewoners van de Valettonflat maken hiertegen bezwaar omdat de weg dicht tegen de flat aan komt te liggen, met o.a. de volgende argumenten: problemen voor de garages onder de flat, de veiligheid, ruimte voor het wassen van de ramen, toename verkeer en geluidsoverlast en afname luchtkwaliteit.	De gemeente en ook TOP Vastgoed hebben de situatie opnieuw bekeken en recent alsnog een verkeerstelling laten uitvoeren, mede met het oog op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. De ligging van de Valettonlaan is in het ontwerp aangepast zodat meer ruimte ontstaat tussen de Valettonflat en de rijbaan (éénrichtingsverkeer). Hoewel het niet gaat om een drukke weg en er geen formele belemmeringen liggen zal in het verdere traject nog gekeken worden op welke wijze verder aan de bezwaren tegemoet gekomen kan worden (met name geluid). Zie verder onderstaand C 5.9 en D2).

3.	Met het verplaatsen van de ingang van de Albert Heijn naar de Valetonlaan/Obbinklaan/Cohenlaan wordt een toename van het zoekverkeer naar parkeerplekken rond de Valeton-Obbinklaan en achterliggende straten gevreesd. Met name wanneer de AH open is en de passage dicht.	De parkeer capaciteit aan de Obbinklaan e.o. is beperkt, waardoor het niet mogelijk is dat grote aantallen bezoekers van het winkelcentrum hier kunnen parkeren. De wijziging van de ingang van de AH en de mogelijke gevolgen daarvan verdienen echter alle aandacht: - Allereerst wordt het laden en lossen van de AH verplaatst naar de Kapteynlaan en zal dit inpandig gaan plaats vinden. - Daarnaast zullen de openingstijden van de passage ook gekoppeld worden aan de openingstijden van AH. De sluiting van de passage leidt dus niet tot extra zoekverkeer rond de Valeton-Obbinklaan. - De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV gaat onderzoeken of het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt kan worden, zodat bijvoorbeeld de winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken. Het wordt daardoor niet aantrekkelijk om in de achterliggende straten te parkeren.
4.	Gevreesd wordt voor last van hangjongeren op het centrale plein, bij de AH en in de passage.	- De openingstijden van de passage zullen ook gekoppeld worden aan de openingstijden van de winkels en de AH. Gedurende de winkeltijden ontstaat daarmee sociale controle. - Met het verlichtingsplan (definitief ontwerp) zal zorggedragen worden voor een goede verlichting. - De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV is gevraagd om maatregelen te treffen om deze eventuele vorm van overlast tegen te gaan en hierbij ook samenwerking te zoeken met ondernemers (directe communicatie tussen winkeliers) en alert te zijn op het aangrenzende plein en het pleintje voor de AH. Cameratoezicht komt in/bij de passage (eigen winkelgebied) als maatregelen in het kader van het veilig ondernemen. Dit cameratoezicht maakt in principe geen deel uit van handhaving in het kader van de openbare orde. - Door de toevoeging van woningen aan het plein ontstaat er meer sociale controle. - In het (definitief) ontwerp wordt er op toegezien dat er geen hoekjes voor zwerfvuil gaan ontstaan. Ook zal worden voorzien in het herplaatsen van het openbaar toilet.
5.	Overlast neemt toe omdat het winkelcentrum 's avonds en in de toekomst ook 's nachts bezoekersintensief , ook door horeca.	Het winkelcentrum zal inderdaad drukker worden, een drukte die past bij een wijkwinkelcentrum. Met de aanleg en inrichting van het nieuwe plein is het de intentie om ook de gezelligheid te bevorderen. Nachtelijke functies worden in de plannen echter niet voorzien. Door de bestemming van de horeca (met terras) in het bestemmingsplan te koppelen aan een restaurant en lunchroom functie ontstaat aansluiting bij de winkelopeningstijden (overdag en vroege avond) van het winkelcentrum.
6.	De meeste bezoekers van het winkelcentrum komen voor de Albert Heijn. De beschikbare fietsstallingsvoorzieningen voor de Albert Heijn en voor het winkelcentrum zijn te beperkt. De beschikbare fietsklemmen liggen te ver weg, zodat veel mensen alsnog met de auto komen.	De gemeentelijke fietsparkeernormen worden gehanteerd, zodat ook het fietsparkeren voldoende wordt gefaciliteerd. De ontwikkelaar wordt gevraagd bij de indiening van de definitieve plannen voor de bestemmingsplanwijziging met een fietsparkeerbalken te komen, waarin de bestaande (180) en de definitieve nieuwe fietsstallingsplaatsen worden aangegeven. De locaties van de fietsenrekken liggen aan de verschillende zijden van het winkelcentrum, dichtbij de ingangen van de winkels. Gelet op de consultatiereacties is in het aangepaste ontwerp een extra fietsenstalling toegevoegd ter hoogte van de entree

	Met de huidige ongeveer 150 plaatsen staan er nog veel fietsen los voor de Albert Heijn.	van de AH. Hiermee wordt gestimuleerd dat mensen tot dicht bij de AH kunnen komen, zodat ze de (zware) boodschappen in de fietsenmand of tassen kunnen doen.
7.	Er verdwijnt groen en er komen minder bomen terug.	Naar aanleiding van deze reacties is het ontwerp aangepast. In het aangepaste ontwerp worden alsnog aanvullend 22 bestaande (en verplantbare) bomen herplaatst. De groenbalans gaat daarmee voor de nieuwe situatie van 130 naar 152 (bestaand 180 bomen). Er worden aanvullend bomen geplaatst aan de zijkant van het parkeerterrein ter hoogte van de Lamerisflat en bomen aan de overzijde van de Jordanlaan in het talud van het water. Een en ander is op het aangepast ontwerp weergegeven. Mogelijk kunnen resterende bomen nog in het verlengde van de Lamerislaan geplaatst worden, buiten het plangebied. Hiervoor is echter nieuw overleg met bewoners uit de Lamerislaan benodigd. Naar oppervlakte gemeten verdwijnt er inderdaad groen. Hierover heeft in de klankbordgroep ook discussie plaats gevonden. Hiermee samen hangt de belangrijke keuze om een ontmoetingsplein van voldoende omvang te maken. De vermindering van het groenmetrage komt met name door de verminderde omvang van de groenstroken tussen de rijbanen en het fietspad aan de Eykmanlaan. Door de herschikking van de bomen wordt een samenhangend bomendek in het projectgebied en met name op het nieuwe plein gerealiseerd.
8.	Gevraagd wordt om een zogenoemde marktpiet op het plein voor het winkelcentrum aan te brengen tbv de voorziening met water en elektriciteit.	In een zgn. marktpiet kan worden voorzien. TOP Vastgoed biedt aan een marktpiet aan te brengen en zal dit in de nadere uitwerking (DO) meenemen. De marktpiet kan worden gebruikt voor een evenement op het plein, bijvoorbeeld een braderie.
9.	Het SPvE biedt ruimte voor nadere uitwerking van uiteenlopende onderwerpen zonder dat enige (buurt) vertegenwoordigende organisatie nog toezicht of inspraak heeft, b.v. oplossing sluiptverkeer, definitieve vaststelling parkeerplaatsen, bomen etc). Door de herinrichting (bouwverkeer, afgesloten parkeerplaatsen, afgesloten wegen) ontstaat overlast. Verkeersstromen die al dan niet tijdelijk omgeleid worden. Bewoners willen de uitwerking van de plannen kunnen volgen.	Na bestuurlijke besluitvorming over het SPvE wordt het bouwplan uitgewerkt en wordt op basis daarvan een aanvraag voor een nieuw bestemmingsplan gedaan. Onderdeel van de bestemmingsplanprocedure is dat de plannen door de gemeente ter inzage worden gelegd en bewoners en belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Tijdens de bouw zal er mogelijk sprake zijn van omleidingen en/of afsluitingen, deze zijn van tijdelijke aard. Uitgangspunt hierbij is dat alle woningen, winkels en voorzieningen bereikbaar blijven. Een nadere uitwerking vindt in een later stadium plaats. Om dit in goede banen te leiden zal door de ontwikkelaar een BLVC plan worden opgesteld. BLVC staat voor Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie. In het BLVC plan moeten zaken als bouwverkeer, omleidingen, afsluitingen etc. in detail geregeld worden. Dit behoeft goedkeuring van gemeentelijke instanties. Het BLVC plan zal ook toegelicht worden aan omwonenden / belanghebbenden. Het BLVC-plan maakt onderdeel uit van de werkzaamheden van de ontwikkelaar TOP-Vastgoed, die de herontwikkeling van De Gaard uitvoert. Nu met de vaststelling van de plannen door de gemeenteraad de ontwikkelingssfase wordt afgesloten zal het functioneren van de door de gemeente ingestelde klankbordgroep worden beëindigd. Het stokje zal worden overgedragen aan TOP Vastgoed

		die de planrealisatie zal voorbereiden en uitvoeren. Vanaf dat moment zal de ontwikkelaar TOP Vastgoed omwonenden, bewoners, bedrijven/winkeliers, instanties en andere belanghebbenden tijdig informeren over de werkzaamheden en de tijdelijke maatregelen. Door dit tijdig te doen kan rekening gehouden worden met mogelijke knelpunten, die bewoners of ondernemers aangeven. De ontwikkelaar TOP Vastgoed zal om de bewoners, ondernemers/winkeliers en omwonenden te informeren en te horen gebruik maken van bewonersbrieven, informatiebijeenkomsten en een website.
		Bijlagen: 1. Aangepast ontwerp inrichtingsplan De Gaard 2. Beeld volwassen bomenstructuur De Gaard (tekening Jozef Legrand).
II. Samenvatting reactie Wijkraad Noordoost d.d. 17 juli 2014		
Onderwerpen/reactie		Gemeentelijk commentaar
a.	Proces en participatie De gemeentelijke inzet voor burgerparticipatie bij dit project levert nieuwe vormen van raadpleging op, die als overwegend creatief en effectief wordt gezien. Nu de klankbordgroep wordt opgeheven kiest de Wijkraad ervoor een eigenstandig advies te verstrekken en in de verdere participatieprocedure een eigen rol te nemen.	In 2009 is het project De Gaard, met TOP Vastgoed als ontwikkelaar, genomineerd voor de Participatietrofee. Gedurende een aantal jaren heeft de klankbordgroep De Gaard meegedacht en als overlegpartner gefunctioneerd voor de planontwikkeling. Ook de Wijkraad maakte deel uit van de klankbordgroep. Nu met de vaststelling van de plannen door de gemeenteraad de ontwikkelingssfase wordt afgesloten zal het functioneren van de door de gemeente ingestelde klankbordgroep worden beëindigd. Het stokje zal worden overgedragen aan TOP Vastgoed die de planrealisatie zal voorbereiden en uitvoeren. Om de uitvoering en communicatie in goede banen te leiden zal door de ontwikkelaar een BLVC plan worden opgesteld.
b.	Voorzieningen en winkels - De wijk Noordoost staat onderaan de lijst van Utrechtse Wijken wat betreft de besteding aan dagelijkse boodschappen in de eigen wijk (Winkelatlas 2011). Vanuit leefbaarheid is uitbreiding van de Gaard als belangrijkste winkelgebied wenselijk. - Noordoost moet een levendige wijk zijn, geen slaapwijk. Werken, recreëren en boodschappen doen, moet in de wijk kunnen, waarbij bijkomende nadelen, zoals verkeerstoename zo goed mogelijk geregeld moeten zijn. - Uit wijkraadplegingen blijkt dat de sociale cohesie vraagt om ontmoetingsplekken vooral in Tuindorp, Tuindorp Oost maar ook voor	De mening van de Wijkraad wordt onderbouwd door het recente onderzoek dat het bureau Strabo heeft uitgevoerd. Er is relatief weinig winkelaanbod dat resulteert in een lage koopkrachtbinding van de inwoners in de wijk en veel afvloeiing naar winkelgebieden buiten de eigen wijk. Uitbreiding van het winkelcentrum zal de levendigheid ten goede komen. Zie verder in onderstaande paragraaf B. Economische Zaken de beantwoording over dit onderwerp. In het plan voor De Gaard is rekening gehouden met de wens van o.a. de Wijkraad om het oorspronkelijke kleine plein, zoals in het schetsplan 2012 was opgenomen, aan te passen en een ruim plein als verblijfgebied op te nemen.

	Ezelsdijk en Voordorp. Er is echter geen plaats voor een nieuwe centrumfunctie. Met vernieuwing van de Gaard ontstaan hiervoor kansen - De Wijkraad is tevreden met de inrichting als verblijfsgebied van het plein aan de Oostzijde en de kunstbijdrage “verhalende banken”.	
c.	Verkeer en parkeren - De verkeerssituatie rondom de Gaard, buiten het plangebied en de verkeersafwikkeling Kapteynlaan als wijkontsluitingsweg vormen een zorgpunt. De verkeersintensiteit is nu al te hoog en moet niet pas bij de opstelling van het bestemmingsplan nogmaals berekend worden. De snelheid is vaak onacceptabel. - Het parkeren binnen het plangebied is niet afdoende opgelost en levert een tekort aan parkeerplaatsen. <u>Advies wijkraad:</u> De verkeersstromen in en rond het plangebied te herbezien en alternatieven voor aansluiting op de Sartrelaan overwegen. 340 parkeerplaatsen is hoogstwaarschijnlijk ontoereikend. Een ruimer aantal in de directe omgeving van het plangebied is nodig. Gesleep met winkelwagens buiten een beperkte gebruiksruimte moet ontmoedigd worden.	De Kapteynlaan heeft een ontsluitende functie voor Voordorp, Tuindorp-oost en de Veemarkt. Door de inrichting ter hoogte van het winkelcentrum aan te passen wordt het sluipt- en doorgaande verkeer te ontmoedigd. De weg krijgt er een meer verblijvend karakter en de snelheid zal afnemen. De functie als wijkontsluitingsweg blijft echter behouden, ook voor het winkelcentrum. De infrastructuur, zoals die in het ontwerp is opgenomen, kan het bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers en werkers van Voordorp, Tuindorp-oost en Veemarkt) goed faciliteren. In de huidige situatie is ongeveer de helft van het verkeer op de Kapteynlaan doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de directe omgeving. Doordat het autoverkeer in de nieuwe situatie wat meer wordt geknepen en ook de snelheid zal worden teruggebracht met een 30-km zone, zal deze route voor het doorgaande verkeer minder aantrekkelijk worden en kiezen voor de route: Kardinaal de Jongweg – Eykmanlaan en v.v., een route die bestemd is voor het doorgaande verkeer. Zo ontstaat er meer ruimte op de Kapteynlaan voor het bestemmingsverkeer van het winkelcentrum. Deze verkeersstromen op de Kapteynlaan kunnen goed afgewikkeld worden binnen het nieuwe ontwerp. Door de afname het verdwijnen van het doorgaande verkeer op de Kapteynlaan blijft de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling gewaarborgd. Voor een alternatieve aansluiting op de Sartrelaan verwijzen we naar het bovenstaande overzicht (2^e algemene conclusie). Zoals hierboven bij de algemene conclusies staat opgenomen, kan worden vermeld dat in het kader van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar de gemeente recent heeft besloten om de Kapteynlaan en Aartsbisschop Romerostraat her in te richten, waarbij de verkeersfunctie beter in balans gebracht wordt met de stedelijke omgeving en het gebruik. Een kernelement in die balans is het centraal stellen van beleving en gedrag van de gebruiker bij de (her)inrichting. De weg heeft een vrij verkeerskundig profiel, waarbij de dwarsrelatie onderbelicht lijkt. Er zijn door de tijd heen diverse maatregelen genomen in reactie op klachten en ter verbetering van de verkeersveiligheid. Betonblokjes, borden en andere lokale ingrepen maken de Kapteynlaan en de

		Aartsbisschop Romerostraat niet duidelijker. Nu het deel van de Kapteynlaan bij het project de Gaard wordt opgepakt en een prettig verblijfsklimaat krijgt, de herinrichting van Sartreweg bij het project de Veemarkt is heringericht en meer de beleving van een woonstraat zal krijgen, is het tijd voor een meer structurele aanpak van de rest van de Kapteynlaan. Eén van de inrichtingsprincipes die bij het ontwerp voor de herinrichting zal worden meegegeven is te gaan voor een nieuwe wegprofielindeling, waarbij voetgangers en fietsers beter gedijen en de auto hieraan ongeschikt wordt gesteld. Vanuit het programma Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar wordt met deze opdracht voor de herinrichting van de Kapteynlaan een belangrijke bijdrage geleverd om de kans verder te vergroten om doorgaand autoverkeer te verleiden om buitenom te rijden (d.w.z. via de Kardinaal de Jongweg en de Eykmanlaan) en om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te realiseren. Hiermee komen we ook tegemoet aan de vastgestelde wijkambities voor Noordoost en het Wijkactieprogramma. Het aantal parkeerplaatsen is bepaald door te kijken wat het huidige aantal parkeerplaatsen is. Daar bovenop komen het aantal parkeerplaatsen dat nodig is ten behoeve van de uitbreiding van het winkelcentrum en de nieuwe woningen. Het nieuwe aantal parkeerplaatsen moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen en bij het huidige programma uitkomen op 349 parkeerplaatsen. Het advies van de Wijkraad om gesleep met winkelwagens buiten bepaalde gebruiksruimte te ontmoedigen wordt opgepakt: De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV gaat onderzoeken of het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt kan worden, zodat bijvoorbeeld de winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken.
d.	Groen en milieu - Vragen over het aantal bomen (nu 180) die blijven staan dan wel worden aangevuld (volgens plan 130). Gevraagd om in de nabijheid compensatie van verloren gegaan openbaar groen zoals toegezegd. Met verlies van de bomen die op het Veemarktterrein zijn gekapt, verdwijnen er te veel bomen in Noordoost. Voor de Gaard zouden alle bomen terug moeten komen. In eerdere beantwoording van de vragen is al aangegeven dat overgebleven bomen mogelijk in het verlengde van Lamerislaan geplaatst kunnen worden buiten het plangebied. Daarvoor is echter wel overleg benodigd met de bewoners van de Lamerislaan. Gewezen wordt op de samenhang tussen de projecten “de Gaard” en “de Groene Kop”, waarbij de Lamerislaan als aantrekkelijk wandelgebied	Naar aanleiding van de reacties van de klankbordgroep, de wijkraad en bewoners is het ontwerp op dit punt aangepast. In het aangepaste ontwerp worden alsnog aanvullend 22 bestaande (en verplantbare) bomen herplaatst. De groenbalans gaat daarmee voor de nieuwe situatie van 130 naar 152 (bestaand 180 bomen). Er worden aanvullend bomen geplaatst aan de zijkant van het parkeerterrein ter hoogte van de Lamerisflat en bomen aan de overzijde van de Jordanlaan in het talud van het water. Een en ander is op het aangepast ontwerp weergegeven. Mogelijk kunnen resterende bomen nog in het verlengde van de Lamerislaan geplaatst worden, buiten het plangebied. Hiervoor is echter nieuw overleg met bewoners uit de Lamerislaan benodigd. Het plan voor de “Groene Kop” zal hierbij worden betrokken. Met de ontwerpTekening van J. Legrand, wordt een goed beeld gegeven van de nieuwe

	tussen de verblijfsruimten kan dienen. - Serieus kijken naar hoe de geluidsnormen zich ontwikkelen. Ook aandacht voor lokale overschrijding (b.v op de plek van het beoogde parkeren, wat betreft geluid en lucht). - Ideeën: Alle vrachtverkeer nu afstemmen en elektrisch laten uitvoeren van laden en lossen, zonnepanelen op het parkeerdek, nieuwe en oude woningen; Advies wijkraad: organiseer een extra bijeenkomst wat betreft duurzaamheid met de verantwoordelijk wethouder, wijkbureau, wijkraad, bewoners en winkeliers.	bomenstructuur als deze tot volwassenheid is uitgegroeid. (Zie bijlage; P.M. op deze tekening ontbreken overigens nog de extra toegevoegde 22 bomen). De gemeente en ook TOP Vastgoed hebben de lokale situaties opnieuw bekeken. Voor met name de Valetonlaan leidt dit tot aanpassingen en zal wat betreft geluidsoverlast nog nader gekeken worden op welke wijze verder aan de bezwaren tegemoet gekomen kan worden. Zie verder onderstaand beantwoording C 5.9). Wat betreft verdere duurzaamheidsmaatregelen nodigen wij de ontwikkelaar TOP Vastgoed en Nevo BV uit met nadere voorstellen te komen, bijvoorbeeld op het gebied van zonnepanelen.

III. Reacties per onderwerp De Gaard		Gemeentelijk commentaar
A. Het plan De Gaard		
	A1. Stedenbouwkundig; Reactie nr: 1, 5, 6, 10, 15,16 , 17,18, 19, 25, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 38, 39	
1.1.	De locatie De Gaard is te krap en niet berekend op een winkelcentrum met de functie van wijkwinkelcentrum. Te groot bouwvolume in een te krappe omgeving. De grootte van het project overschrijdt de ruimtelijke mogelijkheden van het gebied. De weidsheid die Tuindorp Oost kenmerkt en de leefomgeving worden aangetast. Tuindorp Oost is een ruim gebouwde wijk met brede straten, groenstroken en doorzichten. Het nieuwe De Gaard is een kolos die er qua omgeving slecht in past. Verdubbeling aantal commerciële m2 (van 4600 naar 9400m2) op deze plek, past niet qua stedenbouw, verkeer en leefbaarheid. Vanwege de omvang van het plan kunnen de hoofdthema's verkeer, parkeren en behoud van het groen niet opgelost worden.	Het bouwvolume verhoudt zich goed tot de omgeving. De belangrijkste ruimtelijke elementen in de omgeving zijn de Eykmanlaan en de reeks flats aan de Lamerislaan. Het nieuwe bouwvolume vormt de beëindiging van deze reeks en sluit er qua maat en schaal goed op aan. Tuindorp Oost wordt gekenmerkt door weidsheid, maar de weidsheid en overmaat aan ruimte rondom het huidige winkelcentrum leidt juist tot onaantrekkelijke anonieme ruimtes die weinig relatie hebben met de omliggende bebouwing en waarin het verkeer domineert en een barrière vormt. De openbare ruimte rondom het huidige winkelcentrum is zeer versnipperd. De inzet bij de herinrichting is juist om met een eenduidige inrichting, veel ruimte voor verblijf en een goede aansluiting op de rest van het winkelcentrum de weidsheid, die de wijk kenmerkt, te versterken. De ruime straatprofielen aan de Lamerislaan en de Obbinklaan worden gehandhaafd. De verruiming van het winklassortiment voorziet in een actuele behoefte en sluit beter aan bij het verzorgingsgebied. Het nieuwe plein draagt bij aan de leefbaarheid van de wijk. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, er is een goede verkeersafwikkeling mogelijk en er komt rondom het nieuwe winkelcentrum veel groen.
1.2.	Toevoegen van 15 woningen op deze plek maakt het volume te groot mede in het licht van de Veemarkt. Uitbreiding met woningbouw draagt niet bij aan de verbetering van het dagelijkse winkelcomfort.	De toevoeging van de woningen past in de hoofdopzet van de bebouwing, de structuur van het gebouw wijzigt niet. De toevoeging van de woningen zorgt ervoor dat de Eykmanlaan een duidelijk profiel en begrenzing krijgt, het gebouw qua hoogte beter aansluit op de overige bebouwing langs de Eykmanlaan en een betere uitstraling krijgt richting het plein.

		De toevoeging van 15 huurwoningen is beperkt van omvang, maar voor de wijk gewenst. Het draagt bij aan een kwaliteitsverbetering van het winkelcentrum. Het wonen boven of nabij de winkels wordt vooral gewenst door ouderen.
1.3.	De plannen moeten bekeken worden in relatie tot de plannen in de omgeving zoals de Veemarktlaan en de Groene Kop.	De plannen worden in samenhang bekeken. Het toevoegen van woningen in de wijk versterkt de behoefte aan een groter winkelcentrum. In de visie Eykmanlaan, die in 2010 is vastgesteld, wordt de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen in Tuindorp en Tuindorp Oost beschreven. De samenhang met de Veemarkt op verkeerskundig gebied is in het verkeersonderzoek van 2010 aan bod gekomen. Zie ook de beantwoording van hiermee samenhangende vragen in de paragraaf over Sluipverkeer C2.6 en de paragraaf Proces F.6.
1.4.	De structuurvisie 2015-2030 legt het accent op rustig wonen. Met het realiseren van de uitbreiding geldt dit niet meer voor de honderden omwonenden.	In de structuurvisie wordt het woonmilieu getypeerd als 'rustig wonen in een stedelijke omgeving met een lage graad van functiemenging'. In deze omgeving bevinden zich ook voorzieningen die horen bij een wijk zoals winkelcentra. Het bestaande winkelcentrum wordt uitgebreid zodat het winkelaanbod beter aansluit op het verzorgingsgebied van de wijk Noordoost. Deze ontwikkeling is dus niet strijdig met de structuurvisie.
1.5.	Het huidige plan is een kruising tussen winkelcentrum Overkapel en Overvecht, met dat verschil dat die centra meer afstand hebben tot de omliggende woonwijk waardoor meer plaats is voor groen en parkeren.	De Gaard wordt een wijkwinkelcentrum, dat qua omvang tussen een buurtwinkelcentrum (Overkapel) en een stadsdeelwinkelcentrum (Overvecht) ligt. Overkapel ligt net als De Gaard in een woonwijk. Winkelcentrum Overvecht is van een andere schaal. Dit is niet te vergelijken. Ieder plan staat op zichzelf. Er is voor de nieuwe Gaard voldoende ruimte voor groen en parkeren gereserveerd. Met de nieuwe inrichting van de openbare ruimte is er sprake van een kwaliteitsverbetering.
A2. Kwaliteit plan en leefomgeving; Reactie nr: 1, 10, 11, 16, 17, 20, 31, 37, 38		
2.1	De omgeving van het ontmoetingsplein ontbreekt het aan goede functies en kwaliteit. Er wordt gesproken van een ontmoetingsplein. Wat moet daarbij voorgesteld worden? Het plein wordt grotendeels dood en zonder functie. Deze ruimte is in het nieuwe plan beter geschikt als parkeerplaats. Vormgeving (plantvakken, restvlakken) en voorgestelde materialisering passen niet in de wijk. De kleinschalige plantvakken zijn gedateerd, liggen verspreid en door vorm en formaat worden zij duur in onderhoud en veroorzaken rommel.	Het plein moet niet worden gezien als een traditioneel plein dat aan alle kanten wordt omsloten door bebouwing. Een dergelijk plein past niet in de open bebouwingsstructuur die Tuindorp Oost kenmerkt. De maat van het plein is in verhouding met de omliggende bebouwing en wordt zodanig aangelegd dat de ruimte zich leent voor verschillende activiteiten. Omdat hier de hoofdentree van het winkelcentrum, verschillende winkels en horeca komen, zal het er levend zijn. Er is voor gekozen om de huidige parkeerplaats en de Troosterlaan in te richten als verblijfsgebied en de kerk midden in deze ruimte als gebouw op te nemen. Op deze manier zal het als een open pleinruimte ervaren worden.

		De bomen en plantvakken liggen als een “groen dek” over het plein en leggen zo een verbinding met de bestaande groenstructuren. De onderhoudskosten van de buitenruimte zijn in de bestaande en nieuwe situatie vergelijkbaar.
2.2	Een wijkwinkelcentrum wordt een bezoekersintensief buurtcentrum met bezoekers overdag, 's avonds en in de toekomst ook 's nachts. De hoop dat terrassen na 21.0 uur sluiten	Het winkelcentrum zal door de uitbreiding inderdaad drukker worden, een drukte die past bij een wijkwinkelcentrum. Met de aanleg en inrichting van het nieuwe plein is het de intentie om ook de gezelligheid te bevorderen. Nachtelijke functies worden in de plannen niet voorzien. Uitbreiding met de bestemming horeca (met terras) zal in het bestemmingsplan worden gekoppeld aan een restaurant en lunchroom functie (horecacategorie D1), zodat de openingstijden zich richten op de winkelopeningstijden en de vroege avond.
2.3	De gevel van de nieuwbouw aan de zijde van de waterpartij heeft geen functie en mist uitstraling.	Deze opmerking wordt onderschreven. De ontwikkelaar en architect zullen worden gevraagd bij de planuitwerking hier verbetering in aan te brengen.
2.4	In de visie Eykmanlaan is een dikke groene strook getekend tussen het plantsoen van de Troosterlaan en de ruimte voor de kerk. De kleine boom tussen de haaks parkeervakken is wel een zeer magere uitwerking hiervan.	De kaart van de Visie Eykmanlaan is een schematische kaart. Het groen dat is doorgetrokken over het centrumgebied wil zeggen dat deze gebieden een relatie hebben met elkaar.
2.5	Het plantsoen van de Troosterlaan, wordt begrensd door parkeerplaatsen. Vanaf deze zijde moet het publiek zich tussen auto's doorwringen, struikelt over fietsrekken en bereikt dan pas de entree van de winkels.	Vanaf deze zijde is er tussen de kiosk en de kerk een ruime passage om de entree van de winkels te kunnen bereiken.
2.6	Kwaliteitsverlies, door vervangen van de entree bij de hoogbouw Valetolaan (parkeerplaats en trottoir) door een smal strookje trottoir.	Onderzocht is of de ruimte tussen de hoogbouw aan de Valetolaan en de rijbaan kan worden vergroot. Geconcludeerd wordt dat het ontwerp moet worden aangepast, zodat meer ruimte ontstaat tussen de hoogbouw Valetolaan en de rijbaan. Zie ook paragraaf C5.
2.7	Aantasting van de leefomgeving van omwonenden en buurtbewoners door een te grote uitbreiding van een winkelcentrum en een parkeerterrein in een woonomgeving en het toevoegen van woonruimte, waardoor verlies aan groen, rust en ruimte ontstaat. Bij de aansluiting van het plan op de bestaande openbare ruimte ontstaan aan	Met het nieuwe plan wordt er naar gestreefd aan alle zijden aantrekkelijke gevels, groen en levendigheid te krijgen. . Er komt een levendig plein met een groen karakter. De huidige bijna blinde gevels aan de pleinzijde worden ingevuld met op het plein gerichte nieuwe woningen, waardoor de sociale veiligheid op het plein toeneemt.

	alle zijden van het bouwoppervlak, zowel in ruimtelijke als functionele zin, zeer benauwde, buurtvreemde, onduidelijke en bijzonder lelijke en gevaarlijke openbare ruimte, waarvan de buurt en de stad alleen maar slechter worden.	
2.8	De bewoners van de Lamerislaan en Kouwerplantsoen die dicht bij de Kapteynlaan wonen, hebben last van hangjongeren. Hoe wordt voorkomen dat bankjes op het centrale plein worden geconfisqueerd door deze jongeren of dat zij s'avonds in de winkelpassage kunnen rondhangen. Met het verplaatsen van de ingang van de veel grotere A.H. naar de Valetomlaan/Obbinklaan, zal daar het zwerfafval, zwerfwinkelwagentjes en overlast van hangjongeren toenemen. Nu ligt de ingang van de Albert Heijn op een plek dat hangjongeren nauwelijks overlast veroorzaken. De opstelplaatsen van winkelwagentjes (A.H.) ontbreken op de tekeningen en er is winkelwagenopslagruimte bij de fietsenstalling naast de kiosk nodig.	De openingstijden van de passage zullen gekoppeld worden aan de openingstijden van de winkels én van AH. Gedurende de winkelopeningstijden ontstaat daarmee sociale controle. Met het verlichtingsplan zal zorggedragen worden voor een goede verlichting. De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV is gevraagd om maatregelen te treffen om deze eventuele vorm van overlast tegen te gaan en hierbij ook samenwerking te zoeken met ondernemers (directe communicatie tussen winkeliers) en alert te zijn op het aangrenzende plein en het pleintje voor de AH. Cameratoezicht komt in/bij de passage (eigen winkelgebied) als maatregelen in het kader van het veilig ondernemen. Dit cameratoezicht maakt in principe geen deel uit van handhaving in het kader van de openbare orde. Door de toevoeging van woningen aan het plein ontstaat er meer sociale controle. In het (definitief) ontwerp wordt er op toegezien dat er geen hoekjes voor zwerfvuil gaan ontstaan. Ook zal worden voorzien in het herplaatsen van het openbaar toilet. Op de aangepaste ontwerptekening is winkelwagenopslagruimte bij de fietsenstalling naast het groen ten zuiden van de kiosk ingetekend. De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV gaat onderzoeken of het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt kan worden, zodat bijvoorbeeld de winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken.
A3. SPvE algemeen; Reactie nr: 5, 34		
3.1	Het schetsplan (2012) is basis voor het Stedenbouwkundig programma van Eisen (SPvE), terwijl er veel veranderingen op VO nivo zijn doorgevoerd. Dat schept onduidelijkheid.	Het schetsplan heeft als basis gediend voor het huidige ontwerp voor het bouwplan en voor de buitenruimte. Het huidige ontwerp is het gevolg van de uitwerking en van een intensief participatietraject met omwonenden en vooral vertegenwoordigers uit de klankbordgroep De Gaard. Het komt vaak voor dat er dingen veranderen in plannen naarmate ze verder uitgewerkt worden.

3.2	Het SPvE geeft info over uitbreiding naar het noorden en oosten maar de westelijke richting (dempen deel van het water) wordt niet genoemd.	In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het dempen van een deel van het water. De tekst van het SPvE zal worden aangevuld zodat dit duidelijker wordt.
A4. Planuitvoering en kunsttoepassing; Reactie nr: 5, 11, 29, 33, 35, 36, 37, 39		
4.1	Tegelijkertijd uitvoeren van verschillende projecten (w.o. Rietveldcollege). Er moet voldoende plaats zijn om materialen op te slaan. Overlast als gevolg van de herinrichting (bouwverkeer, afgesloten parkeerplaatsen, afgesloten wegen) ontstaat overlast. Verkeersstromen die al dan niet tijdelijk omgeleid worden.	Door de aannemer zal een inrichtingstekening van de bouwplaats gemaakt worden die goedkeuring behoeft van de opdrachtgever en de gemeente. Daarin wordt rekening gehouden met opslag van materialen, toegankelijkheid winkelcentrum, aan- en afvoerroutes, bouwplaatsverkeer etc. Indien op locatie onvoldoende plaats zou blijken te zijn dan kan er door de aannemer voor gekozen worden om met “just in time” leveringen te werken, met kleinere vrachtwagens vanaf een “bouwdepot” elders. Het project zal tijdig worden aangemeld bij Bureau bereikbaarheid, zodat afstemming over de bereikbaarheid in de wijk kan plaats vinden. Tijdens de bouw zal er mogelijk sprake zijn van tijdelijke omleidingen en/of afsluitingen. Uitgangspunt hierbij is dat alle woningen, winkels en voorzieningen bereikbaar blijven. Een nadere uitwerking vindt in een later stadium plaats. Door de ontwikkelaar wordt een BLVC plan opgesteld. BLVC staat voor Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie. In het BLVC plan moeten zaken als bouwverkeer, omleidingen, afsluitingen, communicatie etc. in detail geregeld worden. Dit behoeft goedkeuring van de gemeente.
4.2	Bij vorige veranderingen aan het winkelcentrum (het gedeeltelijk volbouwen van het plein) heeft de overgangsfase vrij lang geduurd, met lange tijd provisorische winkels in stalletjes. Nu winkels in andere wijken grotendeels zijn verdwenen is een goede planning noodzakelijk.	TOP Vastgoed zal worden gevraagd bij de indiening van het definitieve plan de uitvoeringsplanning aan te geven.
4.3	De herplaatsing van het kunstwerk aan de kop van het water (Jordanlaan /noordelijk v.d. Eykmanlaan) wordt gemist.	Herplaatsing is besproken met kunstenaar Wout Maters. Het beeld ‘Genesis’ mag niet uitkomen in nieuw te realiseren water, dat is niet acceptabel voor de kunstenaar. Hij stelt voor het beeld te herplaatsen in de groenstrook ten oosten van het water (Prof. Zonnebloemlaan) en een groenstrook achter het beeld (aan de waterkant) te behouden als ‘decor’ voor het beeld. Nadere afstemming met de kunstenaar zal plaats vinden.
4.4	Waar komt het nieuwe kunstwerk van Jozef Legrand?; Wat is de inbreng c.q. meerwaarde van Jozef Legrand, waarom is voor deze participatie gekozen en	Bewoners van de wijk en de Wijkraad hebben in diverse overleggen en wijkraadplegingen aangegeven behoefte te hebben aan een ontmoetingsplek, een plein

	wat heeft dit extra gekost? Wat wordt bedoeld met het kunstwerk “de poëtische ontmoeting”? Wordt hiermee het kunstwerk met de bankjes met poëtische inscriptie bedoeld?	waar gelegenheid is om elkaar te ontmoeten. Om het plein voor de winkels meer onderdeel te laten uitmaken van de openbare ruimte en het meer een verblijfsgebied met ontmoetingsfunctie te geven zijn de Adviescommissie voor de Beeldende Kunst en de kunstenaar Jozef Legrand erbij betrokken en is al in een vroeg stadium gekeken hoe de inrichting van de openbare ruimte in combinatie met kunst een extra impuls kan geven aan deze ambitie. Hij heeft in samenspraak met bewoners en de ontwerper van het inrichtingsplan de invulling mede vorm gegeven, zodat in de openbare ruimte een ensemble van verblijfsruimten ontstaat. In de openbare ruimte komen diverse bijzondere banken, die door vorm en uitvoering uiting geven aan ‘de poëtische ontmoeting’, zoals de kunstenaar het werk heeft genoemd. De kunsttoepassing wordt betaald uit het budget van de Adviescommissie voor de Beeldende Kunst. Ook de ontwikkelaar neemt kosten voor zijn rekening (presentatie en internetfilm).
4.5	In hoeverre is (bij de planuitvoering) coördinatie en afstemming geregeld m.b.t. gas, water, riolering, elektriciteit.	De afstemming met de nutsbedrijven bij de realisatie van de plannen vormt de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar TOP Vastgoed. Aanpassingen aan de gemeentelijke riolering gebeuren in overleg met de gemeente.
B. Economische Zaken; Reactie nr: 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 38, 39, 40		
1.	Uitbreiding van een buurtwinkelcentrum tot een wijkwinkelcentrum. Daarmee worden andere stadsdelen bediend. Het wijkwinkelcentrum staat niet in verhouding tot de dagelijkse boodschappenbehoefte van buurtbewoners.	Noordoost heeft, van alle Utrechtse wijken het kleinste winkelaanbod (in m2) per inwoner. Dit geldt voor zowel de dagelijkse boodschappen als de niet-dagelijkse artikelen. Ook ten opzichte van het gemiddelde in Nederland en het gemiddelde in de Randstad is het winkelaanbod in Noordoost laag. Het huidige lage verzorgingsniveau resulteert in een lage binding: inwoners doen de dagelijkse boodschappen relatief weinig in de eigen wijk. Om het huidige lage voorzieningenniveau binnen de wijk te verbeteren, de koopkrachtbinding te verhogen en automobilititeit naar andere wijken te beperken, vinden wij het van belang dat de geplande versterking van winkelcentrum de Gaard doorgang vindt. De uitbreiding van winkel-centrum De Gaard is daarmee primair gericht op de inwoners uit de eigen wijk.
2.	De Gaard ligt op een steenworp afstand van andere winkelgebieden (Binnenstad,	Wij vinden het belangrijk dat mensen in hun eigen wijk hun boodschappen kunnen doen. Het huidige verzorgingsniveau in de wijk Noordoost is laag. Uitbreiding van het

	Overvecht). Deze gebieden zullen economisch minder succesvol worden.	winkelaanbod is noodzakelijk om dit op peil te brengen. Winkelcentrum De Gaard heeft hiertoe een gunstig economisch perspectief. Er is voldoende uitbreidingsruimte aanwezig voor versterking van het winkelaanbod in De Gaard. De wijk noordoost kent buiten de Gaard geen buurt- of wijkwinkelcentrum met een supermarkt. De winkelgebieden buiten de wijk Noordoost kennen hun eigen verzorgingsgebied en zijn daar qua winkelaanbod ook op afgestemd.
3.	Het advies van EZ gemeente Utrecht is van 2002/2003. Nu is het 15 jaar en een crisis verder. Er dient een nieuw en onafhankelijk onderzoek gedaan te worden en beschikbaar te komen. Gevraagd wordt de noodzaak van de uitbreiding (verdubbeling) ruimtelijk en financieel te onderbouwen. Hoe toekomstbestendig is de uitbreiding van het winkelcentrum?	De onderzoeken voor De Gaard zijn inderdaad al van enige tijd geleden (2008/2009). De gemeente/Economische Zaken volgt echter voortdurend de detailhandelsontwikkelingen in de stad. In 2012 is het Ontwikkelingskader Detailhandel door de gemeenteraad vastgesteld. Ook in de jaarlijkse Vastgoedmonitor worden de ontwikkelingen op de winkelmarkt gevolgd. Naar aanleiding van de consultatiereacties is recent een nieuwe effecten-analyse van de uitbreiding van De Gaard gemaakt door het bureau Strabo (bureau voor marktonderzoek en vastgoedinformatie). Dit onderzoek staat inmiddels op de website van het project www.utrecht.nl/degaard. Een korte samenvatting/conclusie van het Strabo onderzoek: De Gaard heeft een omvang van ca. 4600 m2 bvo en is het belangrijkste winkelgebied in Noordoost. Uit het passantenonderzoek 2014 (uitgevoerd in augustus in het kader van dit rapport) blijkt dat de Gaard zeer goed functioneert. Het aantal bezoekers is bijzonder hoog en past eigenlijk bij de omvang van een groter wijkwinkelcentrum. Ook de omzet per m2 winkelaanbod (vloerproductiviteit) is hoog. Ondanks dit goede functioneren is de Gaard verouderd, naar binnen gekeerd en zijn er knelpunten op het gebied van verkeer, parkeren en bevoorradings. In feite heeft de Gaard wat betreft ligging, functie en verzorgingsgebied de potentie van een wijkwinkelcentrum, maar de omvang van een buurtwinkelcentrum. Gelet op het aantal inwoners en de koopkracht is er relatief weinig winkelaanbod. Dat resulteert in een lage koopkrachtbinding van de inwoners in de wijk en veel koopkrachtafvloeiing naar winkelgebieden buiten de eigen wijk. De geplande herontwikkeling en uitbreiding van het winkelaanbod zal de gesignaleerde knelpunten oplossen en het winkelaanbod in evenwicht brengen met de consumentenvraag van de wijk. Dit past in het detailhandelsbeleid van de gemeente Utrecht. De gemeente

		hecht veel waarde aan winkelvoorzieningen in de nabijheid van haar inwoners. Versterking van de winkelgebieden met een goede uitgangspositie wordt daarom gefaciliteerd. Strabo heeft de marktruimte berekend volgens de traditionele DPO-methode (distributie planologisch onderzoek). Hierin zijn de resultaten van een recent uitgevoerd (augustus 2014) passantenonderzoek meegenomen. Ook de relevante trends zoals o.a. internet winkelen zijn in dit onderzoek betrokken. Belangrijkste conclusies uit het rapport van Strabo zijn: a. De ontwikkeling van De Gaard voorziet in een actuele marktvraag naar winkelmeters. Op basis van de huidige koopstromen, de versterking van het aanbod, de omvang van het verzorgingsgebied en de versterking van het draagvlak door nieuwbouw in Noordoost is er sprake van een uitbreidingsruimte voor winkelcentrum De Gaard. b. De geplande uitbreiding bedraagt 2.900 m² winkelvloeroppervlak (WVO) terwijl de marktruimte circa 4.115 m² WVO bedraagt. De uitbreiding valt daarmee ruimschoots binnen de aanwezige marktruimte. De huidige omvang van de winkelvoorzieningen zal met de uitbreiding verdubbelen. c. In het verzorgingsgebied is geen alternatieve locatie voorhanden om de gevraagde ontwikkeling te accommoderen. Er is geen sprake van substantiële leegstand op andere locaties en uitbreiding op andere locaties is fysiek onmogelijk en vanuit verkeerskundig opzicht niet wenselijk. In het kader van duurzaamheid is de ontwikkeling bij De Gaard te prefereren boven andere locaties.
4.	Toevoegen van eenvormige ABC-winkels tasten de concurrentiepositie van plaatselijke kleine ondernemers aan. Er is geen behoefte aan uitbreiding met de huidige gedachte winkelbranche (Kruidvat, kleine Hema, kleine Blokker). Aan kleine luxe winkels is wel behoefte (biologisch vlees, biologische supermarkt, goede banketbakker)	Supermarkten en subtrekkers zoals bijvoorbeeld een Hema of Blokker zijn van groot belang als publiekstrekker voor kleinere/zelfstandige winkels in een winkelcentrum. Zonder supermarkt ontbreekt de aantrekkingskracht om voldoende klanten op de been te krijgen. De dagelijkse speciaalzaak heeft de supermarkt hard nodig om voldoende klanten te trekken. Vanuit de marktvraag zal blijken welke winkels, bijvoorbeeld de toevoeging van een ecologische winkel, zich in de nieuwe Gaard zullen vestigen. Wij sluiten kleine luxe winkels in ieder geval niet uit.

5.	Tunnelvisie: toekomstvisie is winkelgebieden aan de rand van de stad, hier wordt in de stad een winkelgebied vergroot/ontwikkeld.	Het gemeentebestuur is gericht op versterking van perspectiefrijke bestaande winkelgebieden zodanig dat inwoners op korte afstand hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. De in de reactie voorgestelde visie voor winkelgebieden aan de rand van de stad zijn hierbij niet aan de orde. Ook voor detailhandel geldt de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6., tweede lid Besluit ruimtelijke ordening). Deze ladder vraagt van gemeenten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen eerst te beoordelen of er een actuele (regionale) vraag is naar de ontwikkeling, of er mogelijkheden zijn voor herstructurering binnen of aan de rand van bestaand stedelijk gebied, voordat een nieuwe perifere locatie wordt overwogen. Vertaald naar winkelgebieden kan worden gesteld dat eerst gekeken dient te worden naar inpassing of herstructurering binnen of aan de rand van bestaande winkelgebieden. Bij een uitbreiding in een winkelgebied dient aangetoond te worden dat er voldoende uitbreidingsruimte is. Op deze wijze wordt een duurzame winkelstructuur met sterke winkelgebieden nagestreefd, wordt winkelleegstand tegengegaan en wordt zuinig omgegaan met de schaarse ruimte.
6.	Niet onderbouwd is waarom het winkelcentrum is verouderd. Mocht Albert Heijn daar vertrekken dan is er wel een andere supermarkt die zich daar wil vestigen.	In onze voorgaande reacties is aangegeven dat het winkelaanbod niet aansluit op de wijk en de behoeften uit het verzorgingsgebied. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van bedrijfsvoering, bevoorrading, verkeer en parkeren. Met name de supermarkt ondervindt knelpunten in haar bedrijfsvoering vanwege de zeer hoge omzet per m2: beperkte magazijnopslag, lege vakken, overlast van vakkenvullers etc. Het winkelcentrum De Gaard is verouderd, naar binnen gekeerd en de verkeers- en bevoorradingsstructuur is rommelig. Doel van de geplande uitbreiding is om inrichting/indeling en aanbod beter aan te laten sluiten bij de hedendaagse wensen van de bezoekers van het winkelcentrum.
7.	Toevoeging van winkelmeters wordt voornamelijk benut door de Albert Heijn. Daarmee wordt het argument dat de huidige ontwikkeling vraagt om variatie en versterking van het aanbod, ontkracht. Albert Heijn kan ook uitbreiden door andere winkels uit te kopen, daarvoor hoeft niet een te groot plan ontwikkeld te worden. Inzicht in gegevens en verwachtingen van winkeliers en investeerders die tot de uitbreiding leiden. In het wijkbericht wordt gesproken van afspraken die TOP Vastgoed heeft	Zoals uit de tekeningen op www.utrecht.nl/degaard blijkt, blijft er voldoende ruimte over voor verschillende winkels en functies zodat een divers winkelcentrum mogelijk is. Wij verwijzen verder naar het genoemde programma op pagina 22 van het SPvE. Als AH units van andere winkels gaat overnemen, dan zou dit ten koste gaan van de diversiteit. De investeerder is eigenaar/verhuurder van het winkelcentrum (NEVO BV) en heeft de ontwikkelaar TOP Vastgoed gevraagd de plannen op te stellen. Met diverse winkeliers en huurders vindt zakelijk overleg plaats door TOP Vastgoed/NEVO BV over de verbouwing, planning en de nieuwe verhuring en zijn resp. worden hierover afspraken gemaakt. Het resultaat van dit overleg is zakelijk en privaat van aard en wordt niet openbaar gemaakt. Voor het grootste deel van de uitbreiding heeft TOP Vastgoed/NEVO

	gemaakt met toekomstige huurders. Bent u bekend met die afspraken? Staan die afspraken op papier en zo ja, kunnen die toegestuurd worden. Onderbouwen met gegevens i.p.v. niet omschreven trends en ontwikkelingen. Op welke winkelbehoefte wordt ingespeeld en is er voldoende belangstelling voor de uitbreiding? Toelichting op de invulling van het programma en de plattegrond van de winkels. Komen de huidige winkels terug? Is bekend welke winkels in het winkelcentrum komen en als er winkels vertrekken, is dan bekend welke winkels ervoor terugkomen.	BV al afspraken gemaakt. De huidige winkels krijgen de mogelijkheid om terug te keren in de nieuwe situatie. Gelet op de planning kan de definitieve invulling van de winkelunits pas worden gegeven als de bouw start, omdat de behoefte en wensen zo actueel als mogelijk worden verwerkt in de definitieve indeling van de plattegrond.
8.	Een grote XL-AH is niet nodig want: - Het heeft een assortiment aanbod waarmee kleine zelfstandige speciaalzaken worden weggeconcentreerd. - Op enkele minuten autorijden zijn al winkelcentra met grote supermarkten gevestigd - De andere winkelcentra hebben wel voldoende parkeergelegenheid.	- Een moderne supermarkt vergroot juist het economisch perspectief voor speciaalzaken. Dit vanwege de aantrekkingskracht van de supermarkt en het combinatiebezoek. - Met de versterking en uitbreiding van winkelcentrum De Gaard wordt het huidige lage verzorgingsniveau in Noordoost op peil gebracht, zodat inwoners in de eigen wijk de boodschappen kunnen blijven en gaan doen. Dit is een belangrijk uitgangspunt van het Utrechts detailhandelsbeleid en gaat onnodige koopkrachtafvoeiing tegen.. - Het SPvE voorziet in een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen die passend is bij de toekomstige omvang van het winkelcentrum.
9.	Bouwen voor de leegstand. Onvoldoende gegadigden voor de uitbreiding door de crisis, de grote winkeldichtheid in Nederland, internet (40 % van de detailhandelsomzet). Met trends wordt geen rekening gehouden, zoals internetwinkelen, ruimere openingstijden, concurrentie tussen supermarkten in de nabije omgeving, het betaald parkeren zal de aantrekkingskracht van de Gaard doen verminderen, de omzet van de binnenstad en winkelcentrum Overvecht loopt terug.	Boodschappen en frequent benodigde artikelen koopt de consument bij voorkeur nog steeds dicht bij huis en zijn sinds 2008 nog verder toegenomen. Dit aanbod blijft dan ook in buurten en wijken voldoende perspectief behouden. Door de snel veranderende consument zijn factoren als voldoende keuzemogelijkheden, een prettig verblijfsklimaat en een goede bereikbaarheid/parkeren heel belangrijk. Om hieraan te voldoen worden winkels en winkelgebieden in Nederland groter en concentreren investeringen zich in perspectiefrijke, grotere wijkwinkelcentra. De onderliggende trend is dus schaalvergroting en in die zin is de ontwikkeling van de Gaard trendvolgend. Winkelcentrum De Gaard heeft als gevolg van de centrale ligging en het goede economisch functioneren een goede uitgangspositie. Internet heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk informatie- en aankoopkanaal voor de consument. In de non-foodsector heeft internet inmiddels een marktaandeel van ca. 11% en dit aandeel zal naar verwachting de komende jaren verder toenemen. In de food-sector is het marktaandeel van internet nog heel klein. Levensmiddelen worden nog overwegend aangeschaft via de fysieke winkel. De opkomst van internet afhaalpunten zal dit

		waarschijnlijk wel iets veranderen, maar naar verwachting zal de impact minder groot zijn dan in de non-food.
10.	Zoeken naar de laagste prijs is aan de orde van de dag. Albert Heijn is niet de goedkoopste supermarkt. Op vrij korte afstand zijn op Overvecht Jubmo, Lidl en Aldi te vinden.	Albert Heijn ziet voldoende marktmogelijkheden voor een uitbreiding in winkelcentrum De Gaard.
11.	Deze omvang van het winkelcentrum en de achteruitgang woon- en leefkwaliteit geeft waardevermindering en planschade voor omliggende woningen. Is er budget opgenomen om gedupeerden te compenseren.	Het doel is dat de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte in de buurt verbeterd en daarmee ook de bestaande bebouwing ten goede komt. Mocht inspreker van mening zijn dat hij/zij als gevolg van deze ontwikkeling planschade leidt, dan bestaat de mogelijkheid om, na afronding van de bestemmingsplanprocedure, een verzoek om planschade in te dienen. Afhandeling van eventuele planschade volgens artikel 49 WRO zal plaats vinden volgens de procedureregeling Planschadevergoeding 2009.
12.	Waarom wordt de kiosk uit de loop van de passage geplaatst?	De uitbreiding van de passage, de winkelruimten en het toekomstige terras overlappen met de huidige locatie van de kiosk. Voor de kiosk is, in overleg met de bloemist, een nieuwe locatie aan het plein opgenomen.
13.	Kan er op het plein voor het winkelcentrum een voorziening met water en elektriciteit worden opgenomen (zgn. marktpiet?).	In een zgn. marktpiet kan worden voorzien. Deze zal door TOP Vastgoed in de nadere uitwerking worden meegenomen.
C. Verkeersaspecten		
	C1. Algemeen; Reactie nr: 1, 2, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 16, 17, 20, 22, 24, 25, 27, 28, 30, 33, 34, 36, 39	
1.1	Toename verkeersintensiteit/parkeerdruk/sluipeverkeer, door vergroten winkelcentrum en omliggende projecten (Veemarkt). Er wordt geen rekening gehouden met toename van verkeer als gevolg van projecten in de omgeving, w.o. de Veemarkt en daarom niet toekomstbestendig. Negatief effect op de leefomgeving, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling in Noordoost. De infrastructuur is daarop niet aangepast. Nu al wordt veel hinder door sluipeverkeer op de route Sartreweg, Aartsbisschop	De herontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum leidt tot extra verkeer van en naar het winkelcentrum. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden, door het toevoegen van parkeerplaatsen en het centraliseren van de parkeerplaatsen om zodoende zoekverkeer tot een minimum te beperken. De parkeerplaatsen liggen in het zicht en zijn overzichtelijk gesitueerd. Daarnaast is er bewust voor gekozen om het doorgaande autoverkeer niet optimaal te faciliteren. In de huidige situatie is ongeveer de helft van het verkeer op de Kapteynlaan doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de directe omgeving. Dit verkeer kan ook gebruik maken van de route Kardinaal de Jongweg – Eykmanlaan en v.v. Door de nadruk in het ontwerp van de Kapteynlaan meer op het

Romerostraat, Kapteynlaan en Eijmanlaan en v.v. ondervonden, terwijl ook de Winklerlaan en Lamerislaan hun portie krijgen; De Gaard ligt midden op het knooppunt Kapteynlaan (wijkontsluitingsweg) en Eijkmanlaan (stadsontsluitingsweg). Door toename van verkeer zal dit een bottleneck worden in de verkeersafwikkeling in Noordoost Utrecht.	verblijven te leggen ontstaat er een natuurlijke 'knijp' en zal deze wijkontsluitingsweg voor het doorgaande verkeer minder aantrekkelijk worden. Doordat een deel van het doorgaande verkeer voor de alternatieve en snellere route zal kiezen (via de Kardinaal de Jongweg) ontstaat er meer ruimte op de Kapteynlaan. Deze ruimte wordt ingevuld door het extra verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het winkelcentrum en een deel van het nieuwe verkeer vanuit de Veemarkt. Per saldo verandert er in aantallen verkeersbewegingen op de Kapteynlaan niet veel. Deze verkeersstromen op de Kapteynlaan kunnen goed afgewikkeld worden binnen het nieuwe ontwerp. Door de afname van het doorgaande verkeer op de Kapteynlaan blijft de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling gewaarborgd. De ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals de Veemarkt, het Gerrit Rietveld College en de Groene Kop (Careyn) worden, zoveel als mogelijk, in samenhang bekeken. Zoals hierboven bij de algemene conclusies staat opgenomen, kan bovendien worden vermeld dat in het kader van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar de gemeente recent heeft besloten om de Kapteynlaan en Aartsbisschop Romerostraat herin te richten, waarbij de verkeersfunctie beter in balans gebracht wordt met de stedelijke omgeving en het gebruik. Een kernelement in die balans is het centraal stellen van beleving en gedrag van de gebruiker bij de (her)inrichting. De weg heeft een vrij verkeerskundig profiel, waarbij de dwarsrelatie onderbelicht lijkt. Er zijn door de tijd heen diverse maatregelen genomen in reactie op klachten en ter verbetering van de verkeersveiligheid. Betonblokjes, borden en andere lokale ingrepen maken de Kapteynlaan en de Aartsbisschop Romerostraat niet duidelijker. Nu het deel van de Kapteynlaan bij het project de Gaard wordt opgepakt en een prettig verblijfsklimaat krijgt, de herinrichting van Sartreweg bij het project de Veemarkt is heringericht en meer de beleving van een woonstraat zal krijgen, is het tijd voor een meer structurele aanpak van de rest van de Kapteynlaan. Eén van de inrichtingsprincipes die bij het ontwerp voor de herinrichting zal worden meegegeven is te gaan voor een nieuwe wegprofielindeling, waarbij voetgangers en fietsers beter gedijen en de auto hieraan ondergeschikt wordt gesteld. Vanuit het programma Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar wordt met deze opdracht voor de herinrichting van de Kapteynlaan een belangrijke bijdrage geleverd om de kans verder te vergroten om doorgaand autoverkeer te verleiden om buitenom te rijden (d.w.z. via de Kardinaal de Jongweg en de Eykmanlaan) en om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te realiseren. Hiermee komen we ook tegemoet aan de vastgestelde wijkambities voor Noordoost en het Wijkactieprogramma.
--	--

		In de volgende planfase van het bestemmingsplan zullen de actuele verkeersintensiteiten getoetst worden.
1.2	Diverse maatregelen frustreren de formele functie als wijkontsluitingsweg van de Kapteynlaan, zoals: snelheidsbeperkende maatregelen, de rode loper, inrichten als voetgangers- ontmoetingsgebied van de Kapteynlaan (overstekende voetgangers, winkelwagens), laden en lossen vrachtwagens, bestemmingsverkeer voor het winkelcentrum en voor omwonenden, ontbreken van een fietspad, de bocht ter hoogte van de Lamerislaan. Het is onjuist dat een weg wat officieel een ontsluitingsweg is (zie ook bestemmingsplan), het karakter verblijfsgebied te geven. Daarmee worden sluiproutes over de KWL lanen in de hand gewerkt. De lanen zijn als woonstraat ingericht en niet als wijkontsluitingsweg (school, speelveld).	De Kapteynlaan heeft een ontsluitende functie voor Voordorp, Tuindorp-oost en de Veemarkt. Door de inrichting ter hoogte van het winkelcentrum aan te passen wordt het sluip- en doorgaande verkeer te ontmoedigd. De weg krijgt er een meer verblijvend karakter en de snelheid zal afnemen. De functie als wijkontsluitingsweg blijft echter behouden, ook voor het winkelcentrum. De infrastructuur, zoals die in het ontwerp is opgenomen, kan het bestemmingsverkeer (bewoners, bezoekers en werkers van Voordorp, Tuindorp-oost en Veemarkt) goed faciliteren. Zie voor beantwoording sluipverkeer paragraaf C2.
1.3	Tegenstrijdigheid in het SPvE over de versmalling Eykmanlaan: eerst is sprake van 2 rijbanen dan komt op blz.28/29 een opstelruimte voor afslaand verkeer.	De Eykmanlaan bestaat ter hoogte van de Gaard uit twee rijstroken (een voor de noord-zuid richting en een voor de zuid-noord richting). Daarnaast ligt er ter hoogte van de kruising met de Kapteynlaan voor iedere richting een opstelstrook. Deze opstelstroken zijn nodig om het doorgaande verkeer op de Eykmanlaan niet te hinderen door het afslaand verkeer naar de Kapteynlaan. Opstelstroken zijn geen rijstroken en dienen er alleen voor om verkeer te laten opstellen voor het afslaan.
1.4	Wat vinden de stedenbouwkundigen/de welstand van de versmalling van de openbare ruimte van de Eykmanlaan ter hoogte van het winkelcentrum. Dit wordt een entree tot de stad met een 1,5 meter breed trottoir, in combinatie met een blinde gevel. Het plan houdt onvoldoende rekening met een samenspel van factoren, zoals: - toename verkeersintensiteit/onvoldoende parkeren; - versmalling van de Eijkmanlaan (als stadsontsluitingsweg); - versmalling van de Kapteijnlaan (als gebiedsontsluitingsweg); - vernauwing van de kruising Kapteijnlaan en Eijkmanlaan; - bebouwing waardoor het zicht op de kruising Eijkmanlaan/Kapteijnlaan wordt belemmerd; - toename van verkeersdruk in woonstraten (o.a. de Lamerislaan en de Winklerlaan).	Er is in het plan rekening gehouden met een breed scala van verkeersaspecten. Er ligt naar onze mening een goed integraal plan, waarin duidelijke keuzes en afwegingen hebben plaatsgevonden. Er is een evenwicht tussen ruimtelijke, stedenbouwkundige kwaliteit en de diverse functies die binnen het plangebied plaatsvinden. De genoemde verkeersaspecten komen in de overige beantwoording specifiek aan de orde. Recent zijn wederom de verkeerstellingen in Tuindorp-Oost, in het kader van de monitoring voor de Veemarkt, uitgevoerd. In de onderstaande tabel zijn de gegevens voor de Kapteynlaan, Winklerlaan en Sartreweg weergegeven. (zie ook publicatie website Veemarkt). Vervolgens het kaartje met de tellocaties.

			<table><tr><th rowspan="2">Tijdstip</th><th colspan="3">U03 Kapteynlaan</th><th colspan="3">U04 Winklerlaan</th><th colspan="3">U07 Sartreweg</th></tr><tr><th>2009</th><th>2011</th><th>2014</th><th>2009</th><th>2011</th><th>2014</th><th>2009</th><th>2011</th><th>2014</th></tr><tr><td>07.00-09.00</td><td>903</td><td>833</td><td>758</td><td>252</td><td>224</td><td>216</td><td>1114</td><td>884</td><td>924</td></tr><tr><td>16.00-18.00</td><td>1157</td><td>1134</td><td>1068</td><td>288</td><td>321</td><td>258</td><td>1262</td><td>1158</td><td>1078</td></tr><tr><td>07.00-19.00</td><td>5271</td><td>5374</td><td>4609</td><td>1420</td><td>1460</td><td>1215</td><td>5523</td><td>4960</td><td>4690</td></tr><tr><td>00.00-24.00</td><td>6732</td><td>6705</td><td>5511</td><td>1688</td><td>1727</td><td>1407</td><td>6993</td><td>6251</td><td>5747</td></tr></table> Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag 	Tijdstip	U03 Kapteynlaan			U04 Winklerlaan			U07 Sartreweg			2009	2011	2014	2009	2011	2014	2009	2011	2014	07.00-09.00	903	833	758	252	224	216	1114	884	924	16.00-18.00	1157	1134	1068	288	321	258	1262	1158	1078	07.00-19.00	5271	5374	4609	1420	1460	1215	5523	4960	4690	00.00-24.00	6732	6705	5511	1688	1727	1407	6993	6251	5747
Tijdstip	U03 Kapteynlaan				U04 Winklerlaan			U07 Sartreweg																																																						
	2009	2011	2014	2009	2011	2014	2009	2011	2014																																																					
07.00-09.00	903	833	758	252	224	216	1114	884	924																																																					
16.00-18.00	1157	1134	1068	288	321	258	1262	1158	1078																																																					
07.00-19.00	5271	5374	4609	1420	1460	1215	5523	4960	4690																																																					
00.00-24.00	6732	6705	5511	1688	1727	1407	6993	6251	5747																																																					
1.5	Is er een onderzoek verricht naar de verwachte verkeersintensiteit rondom het plangebied? Het plan is ontoereikend en cijfermatig niet onderbouwd t.o.v.: - gegevens over de huidige situatie; - verwachte toename verkeersintensiteit; - verwachte toename verkeersbewegingen in het ontwikkelgebied;	In het SPvE en het verkeerskundig onderzoek (bijlage SPvE) staan de cijfermatige gegevens over de huidige situatie, de verwachte toename van de verkeersintensiteit en de verwachte verkeersbewegingen. Het SPvE en het verkeerskundig onderzoek (bijlage SPvE) staan op de website van het project (www.utrecht.nl/degaard). Ook staat het aantal toe te voegen aantal parkeerplaatsen in het SPvE vermeld. Op de luchtkwaliteit wordt in het SPvE ingegaan. Ook in paragraaf D komt dit aan de orde.																																																												

	- verwachte toename parkeerdruk. - een opgave van het aantal meters versmalling wordt gemist. - toename fijnstof.	
1.6	De Sartreweg is de logische ontsluitingsweg voor Voordorp, zij ligt overal op afstand van woonhuizen en voert langs een veel kortere weg naar de hoofdontsluiting Alfrinkplein-Kard. De Jonghweg.	Doordat de Sartreweg in veel gevallen de snelste en daarmee meest aantrekkelijke route is voor mensen uit Voordorp wordt deze ook het meeste gebruikt.
1.7	Hoe komt verkeer vanuit Voordorp de weg op als het Kard. De Jong plein ook mondjesmaat is. Er is geen alternatief. Afsluiten van de KWL lanen en de versmalling Kapteynlaan helpen niet. Men moet toch via de spoorwegovergang de wijk Voordorp uit, of via het Kard. De Jong plein.	Vanuit Voordorp zijn er 2 mogelijkheden: 1 Sartreweg, 2. Kapteynlaan
C2. Sluipverkeer; Reactie nr: 1, 3, 4, 6, 9, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 33, 34, 39		
2.1	De oprit A27/Biltse Rading staat vaak vast. Gevolg, verkeer vanaf de Veemarkt zal via de Sartreweg, Kapteynlaan, WKL-lanen naar de Eykmanlaan rijden om via de ring Noord naar de A2 te kunnen.	Ter verbetering van de doorstroming zijn er onlangs aanpassingen afgerond op de op- en afritten ter hoogte van de A27.
2.2	Het is twijfelachtig om verkeer dat in de toekomst vanuit de nieuwe Veemarktwoningen via Voordorp door Tuindorp-Oost gaat rijden, geen sluipverkeer te noemen (blz. 71 SPvE). Bij het bepalen of in de KWL lanen extra maatregelen als gevolg van extra verkeersdruk moeten worden genomen, wordt uitgegaan van sluipverkeer, waarbij sluipverkeer verkeer is dat geen relatie met Tuindorp-Oost, Voordorp en Veemarkt heeft. Wat is ongewenst sluipverkeer en is er een kwantitatieve onderbouwing? De herkomst van verkeer is irrelevant voor de gevolgen van de verkeersdruk. Het plan geeft geen maatregelen om de groei van het verkeersaanbod af te remmen. Door verkeersremmende maatregelen aan de Kapteynlaan ontstaat een toename van verkeersdruk in de Lamerislaan en Winklerlaan, waarbij het aanbrengen van een knip in deze lanen weer leidt tot toename verkeersdruk Kapteynlaan. Het plan de Rode Loper (wijkontsluitingsweg Kapteynlaan wordt verblijfsgebied) leidt tot sluipverkeer en verkeersoverlast in omliggende straten. Daarnaast wordt gesteld dat door verkeersremmende maatregelen aan de Kapteynlaan mensen omrijden over de Kardinaal de Jongweg, die daarmee overbelast kan worden.	Het Kouwerplantsoen, Winkelerlaan en Lamerislaan zijn woonstraten en zijn niet geschikt om als doorgaande route voor auto's te fungeren, los van de herkomst. Indien dit onverhoopt toch ontstaat, liggen er maatregelen klaar, om dit tegen te gaan. In de huidige situatie is ongeveer de helft van het verkeer op de Kapteynlaan doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met de directe omgeving. Doordat het autoverkeer in de nieuwe situatie wat meer wordt geknepen, zal deze route voor het doorgaande verkeer minder aantrekkelijk worden. Voor het doorgaande verkeer is een goed alternatief voor handen: Kardinaal de Jongweg – Eykmanlaan en v.v., een route die bestemd is voor het doorgaande verkeer. Doordat een deel van het doorgaande verkeer voor de alternatieve en snellere route zal kiezen ontstaat er meer ruimte op de Kapteynlaan. Deze ruimte wordt ingevuld door het extra verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het winkelcentrum en een deel van het nieuwe verkeer vanuit de Veemarkt. Deze verkeersstromen op de Kapteynlaan kunnen goed afgewikkeld worden binnen het nieuwe ontwerp. Door de afname het verdwijnen van het doorgaande verkeer op de Kapteynlaan blijft de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling gewaarborgd.

	Waarom zijn de voorgestelde verkeersremmende maatregelen op de Kapteynlaan niet al uitgevoerd?	Het nieuwe ontwerp met verkeersremmende maatregelen maakt integraal onderdeel uit van de herontwikkeling en uitbreiding van De Gaard. Pas met de aanpak van het winkelcentrum kan hier uitvoering aan gegeven worden. Zie verder ook onder C1 vwb de aanpak van de rest van de Kapteynlaan.
2.3	In deze fase van de plannen moeten er concrete maatregelen liggen onderbouwd met gedegen onderzoek, over de verkeersmaatregelen die in de KWL-lanen moeten worden genomen, anders kan een inschatting of een dergelijke ontwikkeling goed inpasbaar is in de buurt niet plaatsvinden. Een overzicht van verkeersbewegingen per verkeerssoort is gewenst.	Een voorstel van maatregelen voor de KWL - lanen is opgenomen in het SPvE. In het door Oranjewoud uitgevoerde verkeerskundig onderzoek wordt de verkeerstructuur beschreven.
2.4	De KWL lanen zijn consequent buiten het plangebied van de Gaard gehouden. Lange tijd is een onvolledig beeld van de gevolgen voor deze lanen geschetst. Doorgaand verkeer dient niet via de Winklerlaan te worden geleid als daar op de Kapteynlaan geen ruimte meer voor is.	De gevolgen van deze planontwikkeling gaan verder dan het plangebied. De kaart van het plangebied richt zich op het bouwplan en de herinrichting. Juist het verkeer is in het gehele proces in een breder kader bekeken, dus over de grenzen heen van het plangebied. Gedurende het proces werden de contouren rondom De Gaard helder en daarmee ook de mogelijke (verkeers)gevolgen. Separaat van de klankbordgroep is een werkgroep gevormd met bewoners uit de KWL-lanen om hier verder invulling aan te geven. Het resultaat hiervan is opgenomen in de bijlagen van het SPvE. Ook de gemeente vindt dat doorgaand verkeer niet via de Winklerlaan geleid moet gaan worden.
2.5	Toepassen van verkeersmaatregelen (o.a. knippen in de weg) in de omliggende KWL lanen, gebeurt pas na constatering van verdere verkeerstoename/overlast. Dat is te laat. Er moet direct een (auto)knip aangebracht worden zodat geen doorgaand verkeer de KWL lanen als sluiptverkeer kan gebruiken, waarmee ook parkeeroverlast in die straten wordt voorkomen. Eventueel extra knip plaatsen bij nieuwbouw kop Winklerlaan. Zijn er richtlijnen voor het toepassen van maatregelen tegen het sluiptverkeer?	Het aanbrengen van een knip bij de KWL-lanen leidt tot het opheffen van de doorgaande route en tot een inperking van de bereikbaarheid van de woningen. Om deze inperking van de bereikbaarheid te kunnen verantwoorden is het vereist de noodzaak van deze maatregel aan te tonen en dient er draagvlak voor deze maatregelen bij de bewoners van de KWL-lanen te bestaan. Of het doorgaande verkeer de route door bijvoorbeeld de Winklerlaan als aantrekkelijk en sneller alternatief gaat zien, zal in de praktijk moeten blijken.
2.6	Het plan geeft geen maatregelen om het verkeersaanbod af te remmen Er moet een concreet en haalbaar plan komen voor het terugdringen van het sluiptverkeer over de Kapteynlaan en Winklerlaan. Het voorstel van de KNIP (aparte werkgroep) is inmiddels achterhaald, omdat toen de omvang van het plan niet bekend was en hoe omvangrijk de plannen voor het Zorgcentrum Tuindorp Oost zouden worden. Drie woonstraten opofferen voor een verkeersluwe omgeving van een winkelcentrum is geen oplossing voor de enorme groei in verkeersdruk. Wat gebeurt er als de doorstroming op de Kapteynlaan door overstekende voetgangers met winkelwagentjes stopt?	In het plan voor De Gaard is een reconstructie van de Kapteynlaan, ter hoogte van de Gaard, opgenomen. Dit zal het doorgaande verkeer/sluiptverkeer op de Kapteynlaan verminderen. Naarmate de “knijp” op de Kapteynlaan effectiever is zal er minder doorgaand (sluipt-)verkeer gebruik van de Kapteynlaan gaan maken. Om het doorgaande verkeer te ontmoedigen zijn er al enkele maatregelen genomen, zo is de Sartreweg heringericht en zijn de verkeerslichten op het Kardinaal Alfrinkplein aangepast. Dit zal het doorgaande verkeer/sluiptverkeer op de Kapteynlaan verminderen. Ook de gemeente vindt dat doorgaand verkeer niet via de Winklerlaan geleid moet gaan worden. Er is dan ook een procesvoorstel opgenomen met aanvullende maatregelen voor

	Garantie wordt gevraagd dat de KWL-lanen de functie van ontsluitingsweg niet moeten gaan overnemen.	de Winklerlaan, Lamerislaan en het Kouwerplantsoen. Al eerder zijn voorstellen besproken om het doorgaande verkeer in de wijk te beperken. In 2010 is er, mede op verzoek van bewoners, onderzoek gedaan naar de verkeersdruk in Tuindorp-oost en Voordorp. Aanleiding waren de verschillende bouwplannen in dit gebied en de zorg van bewoners dat als deze ontwikkelingen niet in samenhang bekeken werden, de verkeersdruk alleen maar zou toenemen zonder dat er werd nagedacht over tegenmaatregelen. In dit onderzoek is, samen met bewoners, in een klankbordgroep, gezocht naar verkeersmaatregelen om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen in Tuindorp-oost. Met het aanbrengen van een knip op de Sartrelaan werd een wijkbrede oplossing beoogd voor de aanpak van het sluipverkeer. Uit verkeersonderzoek blijkt namelijk dat het huidige verkeer op de route Sartreweg – Kapteynlaan v.v. voor de helft uit doorgaand verkeer bestaat. Ondanks inbreng en voorstellen van de klankbordgroep bestaande uit bewoners was er toen onvoldoende draagvlak voor deze maatregel. Vervolgens is besloten om per bouwplan te onderzoeken welke maatregelen er extra genomen kunnen worden om het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Door maatregelen te nemen tegen het sluipverkeer, wordt een belangrijk deel van het verkeer geweerd/ontmoedigd. Dit compenseert de verwachte toename van het verkeer.
C3. Veiligheid; Reactie nr: 1, 4, 5, 6, 9, 16, 17, 20, 22, 33, 34, 36, 39		
3.1	Het plan leidt tot afname verkeersveiligheid door: - toename verkeer Kapteijnlaan tot een drukte die tegen de maximaal toegestane intensiteit aan komt. Het is een gebiedsontsluitingsweg die tussen het winkelcentrum en de parkeerplaatsen door loopt; - de kruising Kapteijnlaan en Eijkmanlaan; - de oversteekplaats op de Eijkmanlaan; - diverse verkeerstromen komen samen. Verbeteren veiligheidssituatie verkeer, wordt niet gehaald door: - de slinger in de bocht van Kapteynlaan en Lamerislaan;	In het ontwerp is meer aandacht en ruimte gecreëerd voor de langzaam verkeersdeelnemers. De Kapteynlaan wordt hier ingericht als een wijkontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km. Het versmallen van het kruispunt en de Eykmanlaan draagt bij het verbeteren van de overzichtelijkheid en de oversteekbaarheid en zal daardoor eerder verkeersveiliger worden dan onveiliger. De nieuwe verkeerssituatie is door de compactheid overzichtelijk. Dat deze compactheid ook leidt tot minder ruimte voor autoverkeer is een gevolg van de nadrukkelijke keuze om de nadruk op het verblijven te leggen. Daarnaast zorgt de nieuwe inrichting ervoor dat de Kapteynlaan een minder aantrekkelijke route wordt voor doorgaand verkeer, waarmee het doorgaand verkeer afneemt.

	- de veelvuldige oversteek van de parkeerplaats naar het winkelcentrum; - de slinger verplaatst het sluipverkeer naar de KWL lanen. De verkeersafhandeling is een onverantwoordelijke sluitpost.	
3.2	De Kapteynlaan is een drukke weg. Schoolgaande kinderen van 4-12 uit de KWL lanen moeten de Kapteynlaan over om naar school te gaan. Met de uitbreiding en de Veemarkt wordt de Kapteynlaan alleen maar drukker. De drempels worden in volle snelheid genomen, het fietspad wordt genegeerd (slechts zichtbaar vanuit één rijrichting, de busluis is verlaagd en wordt regelmatig door personenauto's gebruikt.	Met het huidige ontwerp willen we de toename van het autoverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Door zijn ligging heeft de Kapteynlaan een ontsluitende functie voor Voordorp, Tuindorp-oost en de Veemarkt. Daarnaast wordt er gewoond, gewerkt en gewinkeld aan de Kapteynlaan. In de huidige situatie zit er ook nog een aanzienlijk deel doorgaand verkeer op de Kapteynlaan. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit rondom het winkelcentrum is een van de uitgangspunten. Hiervoor is het noodzakelijk om de Kapteynlaan een meer verblijvend karakter te geven en minder de nadruk op de verkeersfunctie te leggen. Hierdoor wordt de Kapteynlaan minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer: de auto krijgt minder ruimte. Dit leidt tot een afname van het doorgaande verkeer op de Kapteynlaan. Daar tegenover staat een toename van bestemmingsverkeer (bezoekers De Gaard). Per saldo is de verwachting dat het aantal autoverkeer niet veel zal toenemen.
3.3	Gevolgen verkeersmaatregelen (verwijderen vrijliggende fietspaden aan de Kapteynlaan) voor kwetsbare groepen fietsers (oudere en jongere) en de toename van het (auto)verkeer wordt onvoldoende in beeld gebracht. Hoe is het uitzicht op de weg bij de laad- en losplaatsen?	Het ontwerp is ingestoken vanuit ruimtelijke kwaliteit en het gewenste gebruik. Daarbij is ook gekeken naar de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Zo is het laden en lossen voor de Albert Heijn in pandig opgelost waarbij de vrachtauto's hun manoeuvre volledig op eigen gebied maken. Dit vindt los van de rijbaan plaats en er is goed zicht op de Kapteynlaan. Met de herinrichting ligt de nadruk op langzaam verkeer en verblijf. Er ontstaan geen directe verkeersonveilige situaties door het opheffen van de fysieke scheiding tussen rijstrook en fietspad. Door het ontbreken van de fysieke scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers ontstaat er een gemengd straatbeeld waarin de auto minder dominant aanwezig is. Ook is dit van invloed op de snelheid (vermindering) van het autoverkeer.
3.4	Het oversteken van de parkeerplaats Lamerislaan naar het winkelcentrum over de Kapteynlaan is zeer gevaarlijk en belastend voor de doorvoer naar Voordorp en de nieuw aan te leggen wijk Veemarktterrein (alternatief: het parkeerterrein nabij de kerkerschikken en zo mogelijk daar enige parkeerplaatsen aan toevoegen).	De oversteekbaarheid van de Kapteynlaan wordt door de nieuwe inrichting juist vergroot en daarmee ook de verkeersveiligheid. Doorgaand verkeer zal minder gebruik maken van deze route. Er is ter hoogte van de kerk onvoldoende ruimte om de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te realiseren. Bovendien zou dit fors ingrijpen in het ruimtelijke plan en minder verblijfskwaliteit opleveren.
3.5	Onveilige verkeerssituatie Obbinklaan door haaks parkeren, de situering van de huidige garages en de busroute.	Het aantal verkeersbewegingen is beperkt en het overzicht is goed. De verschillende verkeersdeelnemers kunnen elkaar zien en daarop anticiperen.

	C4. Kruising Kapteijnlaan/Eijkmanlaan en parkeerterrein Lamerislaan; Reactie nr: 1, 3, 11, 17, 18, 25, 27, 28, 33, 34, 36, 39, 41	
	Door de bewoners van de Lamerislaan is een reactie ingediend, die is ondertekend door 35 bewoners. Bewoners reageren met name tegen het voornemen om de parkeerplaats te vergroten en de gevolgen daarvan. Zij zien liever een verruiming van het parkeerterrein bij de Jeruzalemkerk. Reacties zijn verwerkt in onderstaand overzicht en in de paragraaf milieu D 1 en 2.	
4.1	De kruising Kapteijnlaan en Eijkmanlaan met 30 km zone wordt versmald met als gevolg congestie, terwijl die door verschillende verkeersstromen wordt benut: - doorgangsverkeer in en uit de stad en de wijk; - overstekende voetgangers; - vrachtverkeer voor laden en lossen; - bestemmingsverkeer winkelcentrum en omwonenden; Het smalle wegprofiel maakt extra (latere) opstelplaatsen voor linksafslaand verkeer niet mogelijk.	In de huidige situatie is ongeveer de helft van het verkeer op de Kapteynlaan doorgaand verkeer, wat geen relatie heeft met de directe omgeving. Doordat het autoverkeer in de nieuwe situatie wat meer wordt geknepen, zal deze route voor het doorgaande verkeer minder aantrekkelijk worden. Voor het doorgaande verkeer is een goed alternatief voor handen: Kardinaal de Jongweg – Eykmanlaan en v.v. Doordat een deel van het doorgaande verkeer voor de alternatieve en snellere route zal kiezen ontstaat er meer ruimte. Deze ruimte wordt ingevuld door het extra verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het winkelcentrum en een deel van het nieuwe verkeer vanuit de Veemarkt. Deze verkeersstromen kunnen goed afgewikkeld worden binnen het nieuwe ontwerp. Er is bewust gekozen om de auto hier minder ruimte te geven, zodat de Kapteynlaan geen aantrekkelijke route wordt voor (extra) doorgaand verkeer. Dit zou afbreuk doen de vereiste ruimtelijke kwaliteit.
4.2	Het kruispunt Kapteynlaan/Lamerislaan wordt niet door een gevel of zichtlijn ondersteunt. Met een veelheid aan borden moet de richting worden aangegeven. Door bebouwing vindt zichtbelemmering plaats op de kruising Kapteijnlaan en Eijkmanlaan	In de nadere uitwerking van het ontwerp zal in de vormgeving een logisch gebruik voorop staan en daar waar het noodzakelijk is, ondersteund worden met bebording. In het ontwerp is rekening gehouden met de zichtlijnen van het verkeer. Vanuit iedere hoek is voldoende zicht op de naderende en kruisende verkeersstromen.
4.3	Houdt alle inritten naar het parkeerterrein aan de Kapteynlaan. Dit scheelt voor voetgangers uit de Lamerislaan naar het winkelcentrum 1 drukke oversteek.	De twee inritten naar het parkeerterrein worden ontsloten op de Kapteynlaan.
4.4	De verwachting van 115 mvt/etmaal in de Lamerislaan (blz. 29) is te laag want een groot deel van de parkeerders moet eerst de Lamerislaan in alvorens het parkeerterrein te kunnen bereiken.	De vermelde verwachte stijging van het autoverkeer in de Lamerislaan betreft verkeer uit de wijk dat gebruik maakt van de Lamerislaan e.o. om van en naar het winkelcentrum te rijden.

4.5	In de huidige ontwerpen wordt via een monstrueuze constructie (een bocht in de Kapteynlaan en een Y-splitsing op de Lamerislaan en dat dicht achter elkaar), aan de Lamerislaan geplaatst. Op een drukke inrit in een woonstraat kan niet op de steun van de klankbordgroep worden gerekend.	De planontwikkeling is veelvuldig in de klankbordgroep besproken en op basis van overleg aangepast. Niet op alle punten resp. met alle leden van de klankbordgroep kon overeenstemming worden bereikt.
4.6	Lichtoverlast: - van verlichting van het parkeerterrein, koplampen auto's en lichtreclame; - van koplampen uit de bocht in de Kapteynlaan straalt licht af naar de 1 ^{ste} woningen Lamerislaan.	Dit punt is ook in de klankbordgroep besproken. Toegezegd is dat de overlast van koplampen van auto's op parkeerterrein zal worden beperkt door een "groene wal" tussen het parkeerterrein en de Lamerislaan. Aanvullend is nog groen opgenomen ter hoogte van de eerste woningen van de Lamerislaan. Hinder van koplampen ter hoogte van de 1e woning aan de Lamerislaan wordt daarmee beperkt. Van lichtreclame aan de zijde van de Kapteynlaan zal slechts zeer beperkt sprake zijn. Dit betreft maximaal 3 winkelunits aan de Kapteynlaan. Verlichting en reclame is gebonden aan nog nader vast te stellen puien en regels omtrent reclame.
4.7	Bij de ingang en uit de garages aan de 1 ^{ste} flat Lamerislaan is de ruimte voor b.v. verhuisauto's ook niet groot. Het parkeerterrein verlaten is ook niet eenvoudig. Dit geldt ook voor het parkeerterrein dat wel erg veel openbare ruimte inneemt.	De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen moet goed zijn. In de nadere uitwerking zal hier aandacht voor zijn.
4.8	In het SPvE worden ook de parkeerplaatsen ter hoogte van de woningen Lamerislaan 3 t/m 7 opgeheven. Dit kost parkeerruimte aan de Lamerislaan. Dit is zeer onhandig bij het schoonhouden van de auto (zuigen met 50 m verlengsnoer) en eventuele verhuizingen en voor hulpdiensten.	Hoewel het aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid, komt door de herinrichting de positie van parkeerplaatsen anders te liggen. Dit kan soms onhandig zijn, maar is helaas noodzakelijk voor een goede inrichting. In de Lamerislaan blijft voldoende parkeergelegenheid in de nieuwe situatie en alle woningen blijven goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.
4.9	Uitbreiding van functieverandering van het parkeerterrein aan de Lamerislaan. Het parkeerterrein zal niet alleen dienst gaan doen voor bewoners van de aangrenzende woningen maar ook voor winkelend publiek. Het winkelcentrum is een bezoekersintensieve locatie die niet alleen overdag maar ook in de avonduren en in de toekomst mogelijk ook in de nachtelijke uren wordt bezocht. Het parkeerprobleem wordt afgewend op de bewoners aan het begin van de Lamerislaan. Bewoners ondervinden daarbij visuele overlast (verdriedubbeling van het parkeerterrein), lichtoverlast (verlichting parkeerterrein, koplampen auto's, lichtreclame) en geluidsoverlast (claxoneren, starten, wegrijden, autoradio's, afgaan slotalarm, opstelruimte voor winkelwagens, nachtelijk	Een van doelstellingen van het plan is om het zoekverkeer naar één parkeerplaats te verminderen. Dit heeft geleid tot een concentratie van de meeste parkeerplaatsen op een plek. Het grootste deel van het parkeren zal dan ook daar plaatsvinden. Hierdoor wordt het zoeken naar een plek makkelijker en leidt tot minder zoekverkeer. In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het meer intensieve gebruik van de directe omgeving. Zo wordt het parkeerterrein afgeschermd met hagen en worden er op het terrein ook bomen geplant. Nachtelijke functies worden niet in de plannen voorzien. Er is ter hoogte van de kerk onvoldoende ruimte om de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te realiseren. Bovendien zou dit fors ingrijpen in het ruimtelijke plan en de aanleg van een nieuw plein beperken.

	gebral). Bewoners stellen als alternatief het herschikken van het parkeerterrein nabij de kerk voor en zo mogelijk daar enige parkeerplaatsen aan toevoegen.	
4.10	De drempel/afrit van het plateau in de Lamerislaan (Y-splitsing) is ongewenst. Door trillingen van afrijdende en “neerkomende” auto’s lopen de huizen schade op.	De afstand tussen de geplande drempels en de huizen aan de Lamerislaan is voldoende. De snelheid van de motorvoertuigen ligt hier laag. Trillinghinder wordt hier niet verwacht. In het definitief ontwerp en bij de uitvoering zal hiermee rekening gehouden worden.
4.11	Verdeel de parkeerplaatsen meer over de wijk en laat die niet uitsluitend ten laste komen van de bewoners van de Lamerislaan (groenstroken langs de Everdingenlaan of Obbinklaan opofferen)	Een van de opgaven is om het zoekverkeer naar parkeerplaatsen te verminderen. Door het grootste deel van de parkeercapaciteit op een plek te realiseren kan het zoekverkeer geminimaliseerd worden.
C5. Valetonlaan/Obbinklaan en laden-lossen; Reactie nr: 3, 5, 10, 13, 18, 33, 37, 38, 40, 41,		
	Door de bewoners van de Valetonflat is een reactie ingediend, die is ondertekend door 41 bewoners. Bewoners reageren met name tegen het opschuiven van de Valetonlaan naar de flat en de gevolgen daarvan. Reacties zijn verwerkt in onderstaand overzicht en in de paragraaf milieu D 1 en 2.	
5.1	Toename verkeer Valetonlaan. Alhoewel het laad- en losverkeer van Albert Heijn zal zich verplaatsen, staat daar tegenover dat met het verplaatsen van de ingang van de Albert Heijn, het aantal zoekbewegingen naar een parkeerplaats aan de westzijde van de Gaard zal toenemen. Dit wordt versterkt door het sluiten van de passage op het moment dat de andere winkels gesloten zijn (avond, zondag). Het zoeken naar parkeerplekken (voor auto’s en vooral fietsen) zal zich dan niet concentreren rond de Kapteynlaan (fietsen) maar rond de Valeton-Obbinklaan. Dit is de kortste looproute winkels – zeer beperkte parkeerplaatsen en de fiets. Met een volle winkelwagen om de Gaard lopen kost meer tijd en moeite dan een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang zoeken. Dit leidt tot forse toename van verkeer en (geluids-)overlast. Veel verkeer dat via de Eyckmanlaan (route vanuit de stad) naar de Gaard gaat, zal rond de Valetonlaan parkeren en niet rond de Kapteynlaan. Ook het laden en lossen van winkels aan de zuidzijde van de Gaard zit aan de Obbinklaan. Veel verkeer zal niet via de Troosterlaan vertrekken maar via de Obbinklaan (al dan niet tegen het verkeer in via de Valetonlaan, zoals nu vaak gebeurt).	De parkeercapaciteit aan de Obbinklaan is beperkt, waardoor wordt voorkomen dat grote aantallen bezoekers van het winkelcentrum hier kunnen parkeren. Daarnaast is de Valetonlaan alleen direct bereikbaar voor automobilisten vanaf de Eyckmanlaan en niet vanuit het noorden en de Kapteynlaan. De openingstijden van de passage zullen ook gekoppeld worden aan de openingstijden van AH. Dit leidt dus niet tot extra zoekverkeer rond de Valeton-Obbinklaan. Het negeren van de verkeersregels kunnen we niet tegengaan. Er zal handhavend worden opgetreden indien de overtreding wordt waargenomen. Ook wordt er in gesprekken met de winkeliers het laden en lossen besproken
5.2	Het eerste plan waarin de verlegde Valetonlaan alleen een fietspad zou worden, heeft de voorkeur.	De Valetonlaan maakt onderdeel uit van de expeditieroute en daarnaast vervult deze weg een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de woningen aan de Obbinklaan. Hierdoor is

		er gekozen om de huidige functie en gebruik van de Valettonlaan te handhaven. De Valettonlaan blijft éénrichtingsverkeer.
5.3	De route die zoekpubliek gaat gebruiken Cohenlaan, Herwerdenlaan en terug via de Zwaardemakerlaan, Everdingenlaan, Obbinklaan, Kapteijnlaan wordt volledig gemist in de plannen. Parkeren op deze plekken wordt niet genoemd in het SPvE en wordt als een omissie ervaren.	Door het centraliseren van het overgrote deel van de parkeerplaatsen aan de Kapteynlaan wordt het zoekverkeer tot een minimum beperkt. Onderzocht gaat worden of het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt kan worden, zodat bijvoorbeeld de winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken. Het wordt daardoor niet aantrekkelijk om in de achterliggende straten te parkeren.
5.4	Hoe permanent is de verlegging van de verkeersstroom die via de Troosterlaan de wijk wil verlaten (Eykmannaan – Valentonlaan – Obbinklaan) wanneer de Kapteynlaan wordt aangepakt.	De aanpak van de Kapteynlaan en de tijdelijke maatregelen moeten nog bepaald worden. Vanaf de Eykmannaan is de route via de Obbinklaan-Troosterlaan geen logische route om de wijk te verlaten. Het winkelcentrum heeft bovendien primair een wijk- en buurtfunctie. Verkeer komt met name uit de eigen wijk/buurt.
5.5	In de nieuwe situatie ligt de Valettonlaan nagenoeg in het verlengde van de Cohenlaan waardoor het voor parkeren nog meer voor de hand ligt om niet voor de Obbinklaan te kiezen maar de wijk in te rijden via de Cohenlaan .	Bezoekers van winkelcentrum De Gaard zullen kiezen voor de parkeergelegenheid direct rondom het winkelcentrum. Overloop naar de Cohenlaan zal minimaal zijn. De Valettonlaan heeft eenrichtingsverkeer. Vanuit de Cohenlaan kan hier dus niet in gereden worden.
5.6	Inpandig laden en lossen. Bij de Gagelhof is ook voor dit systeem gekozen. Dit werkt echter niet, de ruimte wordt voor opslag van goederen gebruikt en de vrachtauto parkeert gewoon op de weg. Afspraken kunnen niet gemaakt worden.	Afspraken over gebruik van expeditiehof worden vastgelegd in de huurovereenkomst van de eigenaar van het winkelcentrum met AH. Het winkelcentrum zal AH aanspreken op afwijkend en overlast gevend gebruik.
5.7	Zorgen over het opstellen van vrachtauto's die nog niet kunnen laden en lossen. Die auto's staan her en der door de wijk geparkeerd en zorgen voor onoverzichtelijke situaties.	In de praktijk zullen leveranciers / winkeliers dit onderling afstemmen. Wachtijden van leveranciers en chauffeurs zijn kostbaar en dus is er alle reden voor een afstemming onderling. Er is ook voldoende ruimte opgenomen in de openbare ruimte.
5.8	Inpandig kan slechts een beperkt aantal auto's laden en lossen. Wanneer meerdere auto's tegelijk aankomen (nu staan soms 2 of 3 auto's op de Valettonlaan) waar moet dan gewacht worden. Wanneer die op de Kapteynlaan tussen de huizenblokken van Lamerislaan en Kouwerplantsoen gaan wachten, dan krijgen bewoners te maken met lawaai (hoe vroeg?) en stank.	Op basis van het overleg in de klankbordgroep is besloten het laden en lossen van AH inpandig te maken. Daardoor wordt de druk van het laden en lossen op straat sterk verminderd. De capaciteit van AH is dat twee vrachtwagens tegelijk inpandig kunnen worden verwerkt. Dit wordt als voldoende gezien voor deze AH. Voor de overige winkels zijn andere laad- en losvoorzieningen aanwezig, aan de zijde van de Obbinklaan. Zie ook de bovenstaande antwoorden.
5.9	Bewoners maken bezwaar tegen de verlegging van de Valettonlaan tot tegen de flat. De garages onder de flat zullen onbereikbaar zijn voor de eigenaren. De deuren openen naar buiten en in de nieuwe situatie zullen de deuren over het	De Valettonlaan is aangepast n.a.v. de reacties. De “knik” is uit de weg gehaald en het profiel is aangepast. Tevens is de weg 0,5 meter verlegd richting het winkelcentrum. Daarmee komt de Valettonlaan verder van de flat af te liggen. De afstand van de

	fietspad openen. Kan nog veilig in- en uitgereden worden. Ramen van de flats kunnen niet gewassen worden. Er is geen plaats voor hoogwerkers. De suggestie wordt gedaan om horizontaal te openen ophaaldeuren aan te brengen.	Valetonflat tot de weg varieert van 3,50 meter op de hoek tot 7,50 meter verderop. Zie hiervoor bijgevoegd aangepast ontwerp. De suggestie om aanvullend horizontaal te openen ophaaldeuren aan te brengen zal door TOP Vastgoed worden bekeken.
C6. Parkeren auto's; Reactie nr: 1, 3, 5, 7, 11, 15, 17, 18, 24, 25, 27, 28, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 41,		
6.1	Afstand A.H. en parkeerplaats is te groot en leidt tot zoekverkeer voor een parkeerplaats in omliggende straten. Geen rekening wordt gehouden met de kortste looproute vanaf het parkeerterrein Kapteynlaan (dichtbij de Eykmanlaan) naar de ingang van de A.H. Juist op momenten dat andere winkels zijn gesloten en de traverse dus dicht is. De looproute parkeerterrein Kapteynlaan/Eijkmanlaan naar de Albert Heijn gaat via de kortste weg "buitenom" het winkelcentrum. Hier wordt op geen enkele manier in voorzien. Deze route zal zeker gebruikt worden wanneer het winkelcentrum gesloten is maar de Albert Heijn nog open.	De openingstijden van de passage zullen ook gekoppeld worden aan de openingstijden van AH. Dit leidt dus niet tot extra zoekverkeer rond de Valeton-Obbinklaan. De ontwikkelaar TOP Vastgoed/NEVO BV gaat onderzoeken of het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt kan worden, zodat bijvoorbeeld de winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken. Het wordt daardoor niet aantrekkelijk om in de achterliggende straten te parkeren. De loopafstanden vanaf de parkeerplaatsen aan de Kapteynlaan zijn zeer acceptabel. Vanaf de Eykmanlaan is dit ook direct de eerste parkeervoorziening en daarmee aantrekkelijk. Gezien het grote aantal parkeerplaatsen biedt deze locatie ook de grootste kans op een vrije parkeerplaats. De overige parkeerplaatsen zijn beperkt met een mindere kans op een vrije parkeerplaats en daardoor minder aantrekkelijk. Zie ook de bovenstaande beantwoording bij C5.
6.2	Onduidelijk is hoeveel parkeerplaatsen versmalling van de Eykmanlaan oplevert. In de loop van het traject zijn de plannen m.b.t. de versmalling bijgesteld, i.v.m. voorsorteren en veilige oversteek halverwege voor fietsers en voetgangers.	Versmalling van de Eykmanlaan levert ruimte op. Deze ruimte wordt gebruikt voor de uitbreiding van het winkelcentrum en de invulling van de buitenruimte in zijn geheel. Doordat het gehele parkeerterrein wordt heringericht is het slechts indicatief mogelijk om aan te geven hoeveel parkeerplaatsen de versmalling van de Eykmanlaan oplevert. Het aantal extra parkeerplaatsen als gevolg van de versmalling Eykmanlaan bedraagt indicatief 24 parkeerplaatsen.
6.3	Er is onvoldoende extra parkeergelegenheid. Toename verkeersoverlast (verkeersbewegingen, vervuiling, onveiligheid) door opheffen parkeerplaats rondom de Jeruzalemkerk en verdubbelen van de parkeerplaats Kapteynlaan. Te weinig parkeerplaatsen leidt tot een continue stroom zoekende auto's naar parkeerplaatsen in de Lamerislaan (Kapteynlaan). Om de verwachte parkeeroverlast te voorkomen: maak de parkeerterreinen tot blauwe zone en voer parkeervergunningen in voor de Lamerislaan (gratis voor bewoners	Het aantal parkeerplaatsen is bepaald door te kijken wat het huidige aantal parkeerplaatsen is. Daar bovenop komen het aantal parkeerplaatsen dat nodig is ten behoeve van de uitbreiding van het winkelcentrum en de nieuwe woningen. Voor het aantal toe te voegen parkeerplaatsen zijn de vastgestelde gemeentelijke parkeernormen gebruikt. De suggestie van blauwe zone wordt meegenomen in de afweging invoering betaald parkeren Tuindorp-oost noord. De procedure hiervoor loopt op dit moment.

	Lamerislaan). Het knelpunt “verspreid parkeren” is niet opgelost, vanwege de omvang van de uitbreiding (blz. 10 en 20). De extra woningen maken het parkeerprobleem alleen maar groter.	Een van doelstellingen is om het zoekverkeer naar een parkeerplaats te verminderen. Dit heeft geleid tot een concentratie van de meeste parkeerplaatsen op een plek. Het grootste deel van het parkeren zal dan ook daar plaatsvinden. Hierdoor wordt het zoeken naar een plek makkelijker en leidt tot minder zoekverkeer.
6.4	De parkeerplaatsen aan de Lamerislaan staan zowel overdag als 's avonds vol. De uitbreiding die nu is voorgesteld is onvoldoende. Als er niet goed geparkeerd kan worden zullen mensen van buiten de wijk niet kiezen voor deze locatie voor hun boodschappen, neemt de klandizie af en de leegstand toe. Kan het toevoegen van extra parkeerplaatsen aan de Lamerislaan nu al niet worden uitgevoerd?	Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt, moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen. Hiermee denken wij voldoende parkeergelegenheid te bieden voor alle gebruikers. Met de realisatie van het parkeerdek op het winkelcentrum is bewust gekozen om de ruimtelijke kwaliteit van het plan te verhogen. De extra parkeerplaatsen zijn noodzakelijk voor de herinrichting en uitbreiding van het winkelcentrum. De uitvoering ervan is verbonden aan de aanpak van de het winkelcentrum en kan niet op onderdelen eerder worden uitgevoerd.
6.5	Het plan heeft te weinig parkeerplaatsen (indirect ook gesteld, blz. 34: er zal met opstellen van het definitief ontwerp nog een optimaliseringsslag moeten worden gemaakt om het volgens de norm vereiste aantal parkeerplaatsen te realiseren). Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nu, komen er straks en wordt voldaan aan de norm? Wat wordt bedoeld met het op pagina 30 van het SPvE gestelde dat betaald parkeren in Tuindorp-Oost het uitgangspunt is voor de parkeertelling?	Zie onze reactie bij 6.3. Er moet inderdaad nog een optimaliseringsslag worden gemaakt om, uitgaande van het huidige programma, nog 9 parkeerplaatsen te realiseren. Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt, moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen, zoals deze bij betaald parkeren gelden. De parkeerbalans staat op pagina 30 van het SPvE.
6.6	Stel een blauwe zone in voor het parkeerterrein voor het winkelcentrum. Dan worden alleen langparkeerders getroffen en niet de winkeliers (die ruimte op het parkeerdek krijgen) en omwonenden (die betaald voor hun eigen deur kunnen staan). Na het invoeren van betaald parkeren is het in de KWL straten (gratis parkeren) drukker met langparkeerders en winkelend publiek geworden terwijl op het parkeerterrein van het winkelcentrum niets staat. Maak overal betaald parkeren.	Deze suggesties wordt meegenomen in de afweging invoering betaald parkeren Tuindorp-oost noord. De procedure hiervoor loopt op dit moment.
6.7	Om de parkeeroverlast niet alleen ten laste van de bewoners van Lamerislaan te laten komen, zou de vijver naast het winkelcentrum of een deel van de groenstroken op de Everdingenlaan of aan de Obbinklaan opgeofferd kunnen worden voor parkeerplaatsen.	Een van doelstellingen is om het zoekverkeer naar een parkeerplaats te verminderen. Dit heeft geleid tot een concentratie van de meeste parkeerplaatsen op een plek. Een verdere versnippering van parkeerplaatsen zal opnieuw leiden tot zoekverkeer. Daarnaast doet het verdwijnen van groen en water afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied.
6.8	T.p.v. het Kouwerplantsoen komt een nieuwe doorsteek voor bussen en expeditieverkeer. Wissel de nieuwe doorsteek voor bussen en expeditieverkeer ter hoogte van het Kouwerplantsoen om met de parkeerplaats.	In overleg met en op verzoek van de Klankbordgroep is er om verkeersveiligheidsredenen voor gekozen om de doorsteek juist op deze locatie aan te brengen (conform het Schetsplan De Gaard uit 2012). Hierdoor kunnen ook de ondergrondse afvalcontainers (voor de woningen) op hun plaats blijven.

6.9	De beschikbare ruimte op het parkeerdek is te krap bemeten. Deze is bedoeld voor bewoners en winkelpersoneel. Er komen echter meer bewoners (nieuwe appartementen) en extra winkelpersoneel (3X zo groot winkelcentrum). Deze parkeerders gaan ook naast het parkeerdek een plek zoeken.	Op het parkeerdek worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om de bewoners en personeel van winkelcentrum De Gaard te faciliteren. Het aantal parkeerplaatsen op het dek, ligt boven de minimum norm.
6.10	Niet alle parkeerplaatsen zullen vrijkomen door het verplaatsen van de parkeerplaatsen van bewoners van de Gaard naar het dak van de Gaard. Dit beperkt het aantal parkeerplekken voor bewoners van de Obbinklaan (zuidzijde), van de flat Valettonlaan en voor bezoekers de Gaard. Dit wordt nog versterkt doordat bewoners van de Obbinklaan (zuidzijde) minder voor de deur zullen parkeren. Vanwege de opritten naar garages mag dit nu al niet, maar het gebeurt toch om te voorkomen dat laad- en losverkeer van de Albert Heijn via het trottoir parkeerbewegingen maakt en de beperkte plekken aan de noordzijde van de straat bezetten.	Door het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor bewoners en medewerkers van winkelcentrum De Gaard naar het dak, ontstaat er in de openbare ruimte per saldo meer vrije parkeergelegenheid voor de overige gebruikers. Er is, in het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, rekening gehouden met het feit dat de parkeerplaatsen op het dak alleen gebruikt kunnen worden door deze specifieke doelgroep. Er is dus geen sprake van dubbelgebruik bij deze parkeerplaatsen. Hierdoor zijn er extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. Tengevolge van de introductie van betaald parkeren komen bewoners die al een parkeerplaats op het parkeerdek hebben, niet in aanmerking voor een 1 ^e parkeervergunning op maaiveld (straat).
6.11	Onduidelijk in het SPvE is welke cijfers gelden voor het parkeren en niet elke keer wordt hetzelfde gebied betrokken in de telling (blz. 9 wat is precies meegerekend). Er wordt een prognose gemist van het aantal parkeerbewegingen (in- en uitparkeren) per etmaal. In de Lamerislaan wordt momenteel ook aan de straatkant op het 2 ^{de} parkeerterrein geparkeerd voor de Gaard. Waarschijnlijk ook voor een gedeelte van de Troosterlaan en Everdingenlaan. Op blz. 30 van het SPvE worden andere getallen genoemd. De extra appartementen maken het parkeerprobleem groter.	Op bladzijde 9 wordt de bestaande situatie rondom het huidige winkelcentrum beschreven. Op bladzijde 30 betreft het, het exacte aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied, in de huidige en toekomstige situatie. Ook de extra appartementen moeten aan de parkeernormen voldoen. Extra appartementen betekent ook extra parkeergelegenheid in het plangebied. In het verkeerskundig onderzoek wordt nader ingegaan op de verkeersbewegingen in het plangebied. Het verkeerskundig onderzoek is een bijlage van het SPvE en is te vinden op de website van het project (www.utrecht.nl/degaard).
C7. Parkeren fietsen; Reactie nr: 6, 7, 11, 17, 22, 33, 36		
7.1	De nadruk ligt te veel op “boodschappen doen met de auto”. Dit is in strijd met de gemeentelijke uitgangspunten Aantrekkelijk en Bereikbaar. Met de fiets naar de Gaard is gevaarlijk en vervolgens kan je je fiets niet kwijt vanwege te weinig stallingsplek (te weinig fietsenstallingen).	De gemeentelijke fietsparkeernormen worden gehanteerd, zodat ook het fietsparkeren voldoende wordt gefaciliteerd.
7.2	Te weinig stallingsplaatsen voor fietsers. Volgens de norm wel voldoende, volgens de praktijk niet. Hoeveel stallingsplaatsen zijn er nu en hoeveel in de nieuwe situatie? De opstelling van rekken ruggelings naast elkaar naast de kiosk is onhandig omdat fietsers bij vertrek, aankomst en overpakken van boodschappen in fietstassen – er is geen ruimte om een winkelwagentje naast de fiets te zetten - in elkaar vaarwater zitten. Waarom verdwijnen de fietsenstallingen die nu voor de kerk staan?	De gemeentelijke fietsparkeernormen worden gehanteerd, zodat ook het fietsparkeren voldoende wordt gefaciliteerd. De ontwikkelaar wordt gevraagd bij de indiening van de definitieve plannen voor de bestemmingsplanwijziging met een fietsparkeerbalans te komen, waarin de te handhaven (ca 180 fietsstallingsplaatsen) de definitieve nieuwe fietsstallingsplaatsen worden aangegeven. In het ontwerp inrichtingsplan zijn door de nieuwe pleinvulling fietsstallingsplaatsen

	Fietsrekken zijn lastig te benaderen door het omringende groen.	gewijzigd. Ter hoogte van het pleintje bij de Valetonflat zijn aanvullend fietsparkeerplaatsen opgenomen. Zie aangepast ontwerp openbare ruimte. Deze fietsstallingsplaatsen liggen direct nabij de entree van de Albert Heijn. De tussenruimte tussen de fietstallingen die ruggelings bij de kiosk liggen bedraagt 3,0 meter hetgeen ruimschoots voldoende is voor het plaatsen en uitnemen van een fiets. Het groen wordt aangebracht aan de achterzijde van de fietsrekken en is een ontwerpkeuze.
7.3	De meeste bezoekers van het winkelcentrum, zullen voor de Albert Heijn komen. Daarom zij de fietsklemmen voor de Albert Heijn te beperkt. De beschikbare fietsklemmen liggen te ver van de winkels, zodat veel mensen alsnog met de auto komen. Met de huidige ongeveer 150 plaatsen staan er nog veel fietsen los voor de Albert Heijn. Ook in de Lamerislaan staan regelmatig fietsen van automobilisten.	De locaties van de fietsenrekken liggen aan de verschillende zijden van het winkelcentrum en dichtbij de ingangen van de winkels. De gemeentelijke fietsparkeernormen worden gehanteerd, zodat ook het fietsparkeren voldoende wordt gefaciliteerd. In het aangepaste ontwerp is een extra fietsenstalling opgenomen ter hoogte van de entree van de AH. Hiermee wordt gestimuleerd dat mensen tot dicht bij de AH kunnen komen.
C8. Bus; Reactie nr: 11, 12, 13, 29, 36		
8.1	Aanbrengen van een busluis in de nieuwe busroute, zodat de route niet door overig verkeer kan worden gebruikt.	Deze suggestie zal worden meegenomen in de nadere uitwerking
8.2	De weg tussen het winkelcentrum en de kerk aan de overkant verdwijnt. Op die weg stond eerst een busstation. Wordt dit busstation verplaatst of verdwijnt het busstation. Hoe gaat de bus dan rijden?	De weg schuift op naar de andere zijde van de kerk. Hier komt ook de bushalte. Vanaf dit punt rijdt er een bus van en naar Voordorp.
8.3	Hef de busluis op zodat deze ook voor ander verkeer gebruikt kan worden.	Het schrappen van de nieuwe busluis is niet wenselijk omdat hierdoor mogelijk nieuw sluipverkeer door de woonstraten ontstaat.
8.4	De afstand van De Lichtkringen voor mensen van de Eyckmanlaan naar de nieuwe bushalte (verder van de Eyckmanlaan af) wordt vergroot/te groot. Leg de bushalte aan de noordzijde Eyckmanlaan (ter hoogte van de Lichtkring) naast de rijbaan. Stoppen van de bus op de rijbaan veroorzaakt files.	De afstand ten opzichte van de huidige halte is klein. Daarmee blijft het verzorgingsgebied van de bushalte hetzelfde. Bij de huidige bushalte stoppen stadsbussen, dit is op de Eyckmanlaan niet het geval. Binnen de huidige route van de buslijn is het niet mogelijk om de halte naar de Eyckmanlaan te verplaatsen.
8.5	Als er plaats is voor maar één bus, moet de tegenliggende bus wachten. Daar is geen plaats voor. In de bochten is meer ruimte nodig voor een dubbele bus (die gewoonlijk buiten de schoolvakanties rijdt).	Er kunnen 2 bussen op hetzelfde moment halteren, daar is ruimte voor. Ontwerpuitgangspunt is een gelede (dubbele) bus. Dit is ruimtelijk mogelijk.

8.6	Wordt in het bestemmingsplan vastgelegd dat er alleen bussen en expeditieverkeer van de Gaard van de doorsteek ter hoogte van het Kouwerplantsoen, gebruik mogen maken?	Deze optie zal worden overwogen bij de opstelling van het bestemmingsplan.
D. Milieu		
1. Geluid; Reactie nr: 1, 3, 5, 13, 15,18, 24, 31, 34, 38, 40		
1.1	Parkeerplaats rondom de Jeruzalemkkerk verdwijnt, die qua geluid en fijnstofverspreiding gunstig liggen. Er staan geen huizen met de frontzijde naar toe en bij de heersende windrichting wordt er ook weinig naar huizen toegewaaid. , wat extreme parkeeroverlast en nutteloze verkeersbewegingen (zoekverkeer) veroorzaakt.	De parkeerplaatsen rondom de kerk verdwijnen gedeeltelijk om het ontmoetingsplein met veel groen mogelijk te maken. Voor de woningen van de Lamerislaan is en wordt de afstand tot het parkeerterrein langs de Kapteynlaan vergelijkbaar.
1.2	Geluidsoverlast: - door verleggen Valettonlaan meer in de richting van de flat, gaan de bewoners geluidsoverlast ondervinden. Het autoverkeer komt dichters langs de appartementen . De eerste twee woonlagen zullen autoverkeer dichterbij het appartement en balkon krijgen. - door toename verkeer (personen en vrachtverkeer, claxoneren, starten, wegrijden, auto-alarm, autoradio) en bedrijvigheid (laden, lossen, winkelwagentjes). De ingang van de Albert Heijn komt ook aan deze kant te liggen. - het SPvE vermeldt niets over de geluidsoverlast die bewoners van de laagbouw van de appartementen aan de Lamerislaan tegemoet kunnen zien. - zijn de geluidsnormen (op basis van onderliggende verkeerskundige aannames) twijfelachtig of moeten zij nog uitgewerkt worden?	Het laden/lossen voor de AH wordt hier verplaatst naar de Kapteynlaan en inpandig gemaakt. Dit zal veel (geluids)overlast schelen. De hoofdingang voor AH voor het autoverkeer blijft aan de zijde van de Kapteynlaan (via het grote parkeerterrein). De gemeente en ook TOP Vastgoed hebben de situatie van de Valettonlaan (éénrichtingsverkeer) opnieuw bekeken en de ligging van de Valettonlaan in het ontwerp aangepast zodat meer ruimte ontstaat tussen de Valettonflat en de rijbaan. Ook is recent alsnog een verkeerstelling uitgevoerd. Op een gemiddelde werkdag rijden er ongeveer 800 mvt/etmaal (mvt = motorvoertuigen, waarbij ook bromfietsen worden meegeteld). Rekening houdend met een toekomstige groei van 25% van het verkeer is voor de geluid- en luchtberekeningen uitgegaan van 1.000 mvt/etmaal voor de Valettonlaan. In de huidige situatie bedraagt de geluidsbelasting ca 49 dB. In de toekomstige situatie waarbij de weg schuin langs het flatgebouw loopt bedraagt deze ca 54 dB op het gevelpunt waar de wegas op een afstand van 9 meter ligt en ca 56 dB waar de wegas een afstand van 5 meter ligt. De toename bedraagt dus 5 tot 7 dB en is dus aanzienlijk. Hoewel het niet gaat om een drukke weg en er geen formele belemmeringen liggen (30-km straat valt niet onder de Wet Geluidhinder) zal in het verdere traject nog gekeken worden op welke wijze verder aan de bezwaren tegen geluidsoverlast tegemoet gekomen kan worden. Gedacht kan worden aan de toepassing van geluidarme bestrating, het verder terugleggen van de weg of het terugbrengen van de verkeersintensiteit.

		Bij de aanvraag voor een bestemmingsplanwijziging zullen vervolgonderzoek en maatregelen voor de Valetonlaan moeten worden overlegd door de projectontwikkelaar TOP Vastgoed. Voor het bestemmingsplan is een gedetailleerd akoestisch onderzoek naar de effecten op alle woningen en eventuele andere geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving noodzakelijk. De introductie van een 30 km zone op de Kapteynlaan zal een positieve uitwerking hebben op geluidhinder van het verkeer.
1.3	Wordt rekening gehouden met geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen?	Ja, bij het bestemmingsplan wordt hierop getoetst. In het SPvE wordt hier ook op ingegaan (pagina 33).
2. Luchtkwaliteit; Reactie nr: 3, 5, 8, 11, 13, 15, 16, 18, 20, 24, 29, 31, 34, 38, 39, 40		
2.1	Toename fijnstof/verslechtering van de luchtkwaliteit door parkeermanoeuvres, wijziging verkeersopzet, extra motorvoertuigen/etmaal (2300 bovenop de al aanwezige 6500). De verkeersopzet wijzigt als mensen door de verkeersremmende maatregelen over de Kardinaal de Jongweg omrijden. - Is de luchtkwaliteit (op basis van onderliggende verkeerskundige aannames) twijfelachtig of moeten zij nog uitgewerkt worden?	De luchtkwaliteit is beoordeeld langs de belangrijkste en drukste aan- en afvoerwegen naar het plangebied De Gaard. Daarbij is de verkeersaantrekkende werking en de afwikkeling van het verkeer meegenomen in de luchtberekeningen. Geconstateerd kan worden dat zowel voor fijn stof als voor stikstofdioxide ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het aantal dagen dat de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof wordt overschreden verschilt niet tussen de autonome situatie en de situatie na planontwikkeling en bedraagt maximaal 14 dagen. Daarnaast wordt geconstateerd dat de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de herontwikkeling van De Gaard Niet in Betekenende Mate bedraagt. In de tabellen 1 en 2 op pagina 34 van het SPvE zijn de resultaten van de uitgevoerde luchtberekeningen opgenomen voor de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof. De beoordeling van de luchtkwaliteit vormt een onderdeel van de het nieuw op te stellen bestemmingsplan
2.2	Luchtverontreiniging: - na verleggen van de Valetonlaan komt deze op ca. 3.5 meter van de Valetonflat te liggen. De onderste twee bouwlagen van die flat zullen autoverkeer (dat door het nieuwe winkelcentrum ook nog toeneemt) veel dicht	Het verleggen van de Valetonlaan richting de appartementen beïnvloedt de luchtkwaliteit op de gevel (toetspunt voor de berekening van de luchtkwaliteit). Op basis van de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten (circa 1.000 mvt/etmaal) kan worden geconcludeerd dat ter plaatse op de Valetonlaan ook op de gevel ruimschoots aan de

	bij hun appartement (met balkon) krijgen, met als gevolg luchtverontreiniging. - Toename verkeersbewegingen. - Het SPvE gaat uit van ca. 115 mvt/etmaal (pag. 29, afb. 20). Dit betreft niet het stukje tot aan de inrit. Daar komen waarschijnlijk 500 of 1.000 mvt/etmaal bij. De conclusie op pg. 34 dat aan de daar genoemde artikelen van de Wet Milieubeheer wordt voldaan, is voorbarig, onjuist en ongefundeerd. - In het SPvE is naar de verwachte stikstof en fijnstof normen voor verschillende wegen gekeken, maar niet specifiek voor de vernieuwde Valetonlaan. - In het SPvE wordt gesproken van een wegbedekking met ribbelstroken. Dit veroorzaakt onnodig lawaai en stofdeeltjes (rubber en slijtend asfalt) en dient vermeden te worden.	grenswaarden uit de Wet milieubeheer zal worden voldaan. De genoemde toename van de verkeersintensiteit van ca. 115 mvt/etmaal heeft betrekking op de groei van het verkeer uit het gebied van de KWL-lanen. (Dit betreft dus lokaal verkeer). Bij de materiaalkeuze zal in het definitief ontwerp rekening worden gehouden met geluidhinder.
2.3	Vergeeten wordt dat er ook bij de vergrote parkeerplaats aan de Lamerislaan woningen en appartementen staan, hiervoor zou ook een fijnstofmeting moeten plaatsvinden. Een prognose ontbreekt van het aantal parkeerbewegingen (in- en uit parkeren, van invloed op fijnstof) per etmaal.	Appellant heeft het over een fijn stof meting, terwijl vermoedelijk wordt bedoeld een fijn stof berekening. Immers metingen geven alleen een beeld van een verstreken tijdsperiode, maar niet voor een toekomstige tijdsperiode. De verwachte concentraties voor de toekomst worden daarom berekend met daarvoor geëigende en gevalideerde luchttekenmodellen. In de uitgevoerde luchtberekeningen zijn de relevante aan- en afvoerwegen naar het plan in beschouwing genomen. Op basis van ervaring, op basis van de ter plaatsende heersende achtergrondconcentraties en de te verwachten parkeerbewegingen wordt verwacht dat na realisatie van de herontwikkeling van De Gaard ruimschoots zal worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor fijn stof en stikstofdioxide.
3. Flora en fauna: ; Reactie nr: 3, 5, 11, 19, 29, 31, 32, 35, 38, 39		
3.1	De bomenplattegrond en de tabel komen niet met elkaar overeen. Er komen 50 bomen minder hetgeen niet in overeenstemming is met de presentatie van J. Legrand in de klankbordgroep. Niet duidelijk is welke bomen terugkomen en welke worden gekapt/verplant. De wijk Tuindorp-Oost wordt als groene wijk gezien omdat de volkstuinen langs de spoorlijn worden meegeteld. Zonder de volkstuinen is het een wijk als Overvecht. In de plannen zullen 50 bomen verdwijnen die niet worden gecompenseerd	De presentatie van J. Legrand en het ontwerp van het SPvE komen overeen. Naar aanleiding van de consultatiereacties is het ontwerp aangepast. In het aangepaste ontwerp worden een deel van de resterende bomen verplant naar de overzijde Jordanlaan aan waterzijde en naar de Lamerislaan. In het aangepaste ontwerp worden alsnog aanvullend 22 bestaande (en verplantbare) bomen herplaatst. De groenbalans gaat daarmee voor de nieuwe situatie van 130 naar 152 (bestaand 180 bomen). Aanvullend worden 14 bomen geplaatst aan de zijkant van het parkeerterrein ter hoogte van de Lamerisflat, en 6 bomen worden geplaatst aan de overzijde van de Jordanlaan in het talud van het te compenseren water. Een en ander is op het aangepast ontwerp weergegeven. De resterende bomen na aanpassing in het ontwerp kunnen mogelijk in het verlengde van

		de Lamerislaan geplaatst worden buiten het plangebied. Hiervoor is echter overleg met bewoners uit de Lamerislaan benodigd.
3.2	Incl. parkeerterrein Kapteynlaan/Lamerislaan staan er nu 56 bomen, daarvoor komen er slecht 31 terug.	Met het gewijzigde ontwerp komen er 14 bomen langs de rand van het parkeerterrein op het parkeerterrein ter hoogte van de Lamerisflat. In het ontwerp zijn deze langs de rand van het parkeerterrein ter hoogte van de Lamerisflat ingetekend. Daarmee komt het totaal op 55 bomen terug in het gebied Kapteynlaan/Lamerislaan/parkeerterrein waar er nu 56 staan. Dat is 1 boom minder. Indien mogelijk zal de voorkeur worden gegeven aan de spreiding van de 14 toegevoegde bomen over het parkeerterrein, zonder verlies van parkeerplaatsen.
3.3	Door verdwijnen van groen ontstaat er een ecologische verarming. Niet alleen bomen en groen verdwijnt, maar daarmee verdwijnen ook plekken voor broedende vogels en vlinders. Dit is ook al gebeurd met het verwijderen van de bossage's langs de Lamerislaan. De voor de Troosterhof karakteristieke Leiplantanen verdwijnen.	Naar oppervlakte gemeten verdwijnt er inderdaad groen. Hierover heeft in de klankbordgroep ook discussie plaats gevonden. Dit hangt samen met de keuze om een ontmoetingsplein van voldoende omvang te maken. De vermindering van het groenmetrage komt met name door de verminderde omvang van de groenstroken tussen de rijbanen en het fietspad aan de Eykmanlaan. De platanen op het plein van de Troosterhof staan zeer dicht op elkaar en kunnen zich niet voldoende ontwikkelen. Door de herschikking van de bomen wordt een samenhangend bomendek in het projectgebied en met name op het nieuwe plein gerealiseerd. Het onderhoud en terugsnoeien van bosschages is een reguliere onderhoudsactiviteit van Stadswerken en heeft geen relatie met het project De Gaard.
3.4	In hoeverre is/wordt uitvoering gegeven aan het groenstructuurplan (een groenverbinding tussen Prof. Jordanlaan en Kouwerplantsoen).	Met het ontwerp wordt hier aan voldaan. De tekening van J. Legrand geeft een goed beeld van de volwassen bomenstructuur (zie bijlage).
3.5	Groen (bomen) aan de noordzijde van de Jordanlaan verdwijnt en daar komt water en gras voor terug.	Naar aanleiding van de consultatiereacties is het ontwerp aangepast. In het aangepaste ontwerp worden bomen aan de noordzijde Jordanlaan toegevoegd.
3.6	Bomen worden uitgegraven en teruggeplant. 40% van deze bomen haalt het niet. Met terugplaatsen op de oude plek, haalt nog eens 20% het niet. Hiermee wordt in het SPvE geen rekening gehouden.	De bomeninventarisatie is gedaan door het bureau Pius floris. Door het gebruik van de nieuwste materialen en technieken kan een zeer hoog slagingspercentage behaald worden. Bomen met een kleine diameter (kleiner dan 15 cm) zijn zonder meer goed verplantbaar. De bomen met een diameter groter dan 15 cm zijn vrijwel allemaal platanen. Deze kunnen makkelijker verplant worden en zonodig kunnen deze bomen gekandelaberd

		worden (een aantal zijn reeds gekandelaberd). Voorwaarde is dat het verplanten zorgvuldig en in de juiste periode gebeurt, er zo min mogelijk wortelschade ontstaat, en de juiste grondverbetering en beluchting van de nieuwe standplaats wordt toegepast, zodat de bomen de kans krijgen om een goede start te maken. De conditie van de verplante bomen zal waarschijnlijk in eerste instantie teruglopen. Belangrijk is dat het verplanten door een gespecialiseerd bedrijf wordt uitgevoerd.
4. Water; Reactie nr: 5, 11, 17, 35, 36		
4.1	Toename verhard oppervlak betekent extra (water)berging.	Conform het gemeentelijke beleid dient het hemelwater bij nieuwe ontwikkelingen ter plaatse van het te ontwikkelen gebied te worden verwerkt of direct te worden afgevoerd naar oppervlaktewater in de omgeving van het plangebied. Bij toename van het verharde oppervlak moet extra berging worden gecreëerd in de riolering, in infiltratievoorzieningen of in het oppervlaktewater. Het definitief ontwerp wordt hierop getoetst.
4.2	Beschoeiingen voor nieuwe waterwagenvoldoende glooiend leggen, zodat zoogdieren er in en uit kunnen.	Hiermee zal rekening worden gehouden. In het ontwerp wordt dit aangegeven.
4.3	Aandacht voor regenwateroverlast bij de putten plein Troosterhof en in de straten en plantsoenen van de Lamerislaan.	Met de herinrichting zal binnen het plangebied de waterhuishouding en -afvoer van water worden meegenomen.
4.4	Hoeveel wateroppervlak wordt er vermindert en hoeveel wordt er toegevoegd en wordt daarmee voldaan aan de norm van het waterschap.	De aanpak van het voormalig inundatiekanaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie leidt ertoe dat het wateroppervlak zal verminderen met ca. 300 m ² . Het oppervlak van de doorgaande waterstroom zal worden vergroot. Hoewel het netto wateroppervlak iets afneemt wordt de kwaliteit van het (doorgaande) waterstelsel daardoor vergroot. Gezocht zal worden naar watercompensatie (in oppervlak) in het plangebied door de inpassing van een brug bij de Eykmanlaan (in plaats van de duiker) of door compensatie in de omgeving. Bij de bestemmingsplanprocedure zal dit punt beoordeeld worden.
4.5	Behoren alle kleine watertjes met bijbehorende kommen, die onderdeel zijn van de waterlinie tot beschermd gebied? (de waterlinie is namelijk beschermd gebied en bij Unesco voorgedragen).	De “kommen”die aan dit water zijn gekoppeld maken geen deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maar zijn in de jaren '60 aangelegd toen de wijk werd gebouwd. Het kanaal wordt nu op een dusdanige manier ingepast dat de beleefbaarheid van de

		waterlinie wordt versterkt.
5. Overig; Reactie nr: 1, 5, 17, 33, 37		
5.1	In de plannen ontbreekt een afvalinzamelingsstation. Toename zwerfafval. Meer duidelijkheid over het onderhoudsniveau en het schoonhouden van de openbare ruimte. De afvalcontainers moeten goed bereikbaar zijn. Is dat met het meerdere publiek wel voldoende.	De huidige (ondergrondse) inzamelingvoorziening voor huishoudelijk afval (voor woningen) blijft op dezelfde locatie gehandhaafd. Het beheer van de openbare ruimte van het winkelcentrum wordt op dezelfde wijze als nu voortgezet. Met de nieuwe inrichting is er sprake van een kwaliteitsverbetering. Verwacht mag worden dat een nieuw ingerichte ruimte stimuleert dat er minder zwerfafval ontstaat. Het afval van de (nieuwe) winkels worden apart verzameld en opgehaald.
5.2	Gegevens over schoonhouden en toe te passen materialen ontbreken.	De materialisering van de buitenruimte komt bij het definitief ontwerp aan de orde. Het inrichtingsplan wordt door de gemeente (CAGO /Bing) getoetst, onder andere aan het beheer van de openbare ruimte.
5.3	Is er een Milieu-effectrapportage? Kan die toegestuurd worden?	Voor een relatief klein project als De Gaard wordt geen Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. Bij het project als De Gaard wordt vinden er geen activiteiten plaats die de drempelwaarden uit het Besluit MER overschrijden.
E. Woningen boven De Gaard en parkeerdek		
	Woningen; Reactie nr: 2, 5, 8, 9, 18, 33, 34, 36, 37, 39, 40,	
1.	Bij het oprijden van het parkeerdek op het winkelcentrum is niet veel opstelruimte, als er meer verkeer is.	Het verkeer voor het parkeerdek is erg beperkt, de kans op een wachtrij is daardoor erg klein.
2.	Woont na realisatie niet meer aan een straat maar aan een parkeerdek. Woningen worden gedegradeerd tot souterrain woningen: - Zij kijken aan tegen een rare kuil met groen en op een afstand van 5 meter komt een muur van het parkeerdek. Ook de bewoners op de 2 ^e verdieping gaan er qua uitzicht op achteruit. - Het geplande parkeerdek is hoger dan de (beganegrond) van de eerste verdieping, zodat bewoners tegen de onderkant van auto's aankijken. - Vanaf de 1 ^e en 2 ^e verdieping van de Valetonlaan wordt uitzicht belemmerd door nieuwe woningen (2 verdiepingen), de muur van het parkeerdek en een	De inrichting van het parkeerdek gebeurt in overleg met de bewoners. Een groene invulling is uitgangspunt. De woningen direct grenzend aan het dek krijgen een tuin (groene zone) om afstand te creëren tot de parkeerplaatsen Ter voorkoming van inschijnen van koplampen worden groen blijvende hagen geplaatst voor de woningen. In plaats van wonen aan een straat waar geparkeerd en geëxpedieerd wordt ontstaat een plaats waar het beschut wonen is. De toegankelijkheid tot het dek en de entrees is gewaarborgd middels een lift. Vanaf het dek is de toegankelijkheid tot de kelderboxen niet beter of slechter dan in de huidige situatie. Daarnaast wordt nog voorzien in een separate afsluitbare fietsenberging op

	parkeerdek op vensterbankniveau. - Schrik voor een lichtwand. Onduidelijk is hoe en waar, lichtvervuiling. Als positief wordt aangemerkt dat er geen parkeerplaats direct voor het raam komt, er ruimte is voor groen en AH inpandig gaat laden en lossen.	maaiveld niveau en/of op dekniveau voor de bewoners. Het uitzicht vanuit de 1e woonlaag wordt inderdaad beperkt, echter daar komt een groene invulling en beschut wonen op het dek voor terug. Vanaf de 2e woonlaag is het uitzicht niet wezenlijk anders. Er is overleg met de belegger van de woningen om balkons te realiseren aan andere zijde van woningen bij de passage.
3.	Woning is slechts bereikbaar over een parkeerdek. Kan de gemeente nog invloed uitoefenen op het verbeteren van de toegankelijkheid van de woningen op het winkelcentrum?	Voor de bewoners wordt een aparte toegang gemaakt met een lift en trap die direct aansluit op het dekniveau. Bewoners met een auto gaan op een privé terrein parkeren, op het niveau van de woningen. De gemeente toetst of de woningen goed bereikbaar zijn.
4.	Na de uitbreiding is de woning aan de achterzijde niet meer bereikbaar via de openbare weg;	De aansluiting op de openbare weg wordt in de toekomst gerealiseerd door de hellingbaan (voor auto's) en via de centrale entree aan de Kapteynlaan waarin een trap en lift worden opgenomen.
5.	Is rekening gehouden met bereikbaarheid van hulpdiensten voor de bestaande en de nieuwe woningen, ook voor de hoogwerker van de Brandweer. Wordt de bereikbaarheid van de woningen door hulpdiensten getest door een onafhankelijke organisatie? Het afsluiten van de Valettonlaan maakt het onmogelijk snel aan de andere kant van het winkelcentrum te komen. Woning niet meer bereikbaar voor hulpdiensten, vanwege de slagboom voor het parkeerdek. Hinderen geparkeerde auto's op het parkeerdek de hulpdiensten niet?	Daar is rekening mee gehouden in het ontwerp van de openbare ruimte en als zodanig ook aan de orde geweest in de CAGO (Commissie Gebruik Openbare Ruimte). In deze commissie hebben de nood- en hulpdiensten ook zitting. De brandweer zal goedkeuring moeten geven aan de bouwaanvraag en weegt zaken als bereikbaarheid en een aanvalplan mee. De Valettonlaan is overigens niet afgesloten voor verkeer, dit is nl. één-richtingsverkeer. In geval van de nood- en hulpdiensten kan de Valettonlaan in beide richtingen gebruikt worden. Hulpdiensten kunnen gebruik maken van centrale entree aan Eykmanlaan, daarin is ook een brancard lift opgenomen. Ook krijgen zij toegang tot het parkeerdek. Op het parkeerdek moeten de bewoners en winkeliers de auto wel op de daarvoor aangewezen plaatsen parkeren.
6.	Hoe is vervoer met brancard (lukt niet met de lift) geregeld;	Er is een brancardlift is opgenomen in de centrale entree aan Kapteynlaan. Momenteel is er geen sprake van toegankelijkheid middels een brancard lift.
7.	Hoe is de woning voor leveranciers (witgoed, meubels, verhuisbedrijf) te bereiken? Wanneer je op het parkeerdek geen parkeerplaats huurt, kan dan toch tijdelijk met een auto op het dak gekomen worden, b.v. om te verhuizen?	De woningen zijn te bereiken via de entree aan de Kapteynlaan en vervolgens via de huidige entrees. Ja, dat is mogelijk maar zal nader uitgewerkt moeten worden in een huishoudelijk reglement met de bewoners.
8.	Is de mogelijkheid om de slagboom te openen gekoppeld aan het huren van een parkeerplaats op het parkeerdek? Kan een bewoner die geen parkeerplek huurt de slagboom openen voor hulp bij het laden en lossen van zware spullen?	Ja, dat is mogelijk maar zal nader uitgewerkt moeten worden in een huishoudelijk reglement met de bewoners.
9.	Toegankelijkheid woning (1/2 verdieping via de trap om bij de lift te komen, 1 ½ verdieping met een trap om bij de bergingen te komen. Wat gebeurt er met de kelders van de woningen, de toegang wordt problematisch voor dure fietsen, e-bikes? Als die weg gaan is er minder opslagruimte.	In de huidige situatie is de lift ook toegankelijk via een ½ trap. Voor bewoners komt er een centrale afgesloten fietsenberging nabij de nieuwe entree, gekoppeld aan de nieuwe lift. Huidige berging blijft gehandhaafd en toegankelijk maar kan een andere invulling krijgen. De fietsenberging zal in overleg met de bewoners nader worden uitgewerkt in de volgende fase.

10.	Het parkeerdek verhoogt de geluidsbelasting op de gevels. Gevolgen van parkeerplaatsen voor de deur. Een voortuintje is leuk maar wanneer je continue in de uitlaatgassen zit.	Voor de noordelijke woningen boven de Gaard verdwijnt de weg aan de noordzijde. Dat is een behoorlijke verbetering. De geluidsbelasting zal alleen nog komen van parkeren bewoners en personeel en zal sterk afnemen in frequentie. Geluidsbelasting van auto's die parkeren voor winkelcentrum wordt juist minder vanwege de grotere afstand tot de woningen.
11.	Het is onduidelijk hoeveel woningen er komen. Er is wel een splitsing vermeld, ca 1/3de op de ene en ca. 2/3de op de andere plaats. In het SPvE (blz. 31) wordt melding gemaakt van 65+ woningen maar het gat steeds vaker over 55+ woningen.	In totaal komen er 15 nieuwe woningen. Deze woningen zullen met name geschikt zijn voor ouderen. Er wordt geen leeftijdsindicatie aan meegegeven.
12.	Schrik voor (kaderstellende richtlijnen voor) reclame;	Los van de gemeentelijke regels voor reclame, zal er door de eigenaar/verhuurder een pui- en reclamereglement worden opgesteld waaraan de huurders zich dienen te houden. Dit maakt onderdeel uit van de huurovereenkomsten en is op die manier gewaarborgd. AH verzorgt de inrichting van de etalages aan de Eykmanlaan.
13.	Veiligheid, door het parkeerdek wordt de 1ste verdieping, begane grond. Maakt het voor inbrekers makkelijker, zeker wanneer een ieder op het parkeerdek kan komen. Kan iedere voetganger op het parkeerdek komen en komt er echt een hek bij de ingang van het parkeerdek?	Parkeerdek is slechts toegankelijk voor bewoners en winkeliers. De toegang zal geregeld worden via een "speedgate" met een pasjes systeem of afstandsbediening.
14.	Gevaar van instortingsgevaar van een plat dak met auto's bij wateroverlast.	Het ontwerp, de waterafvoer en de constructie van het nieuwe parkeerdek zullen hierop berekend worden.
15.	Wens om op de hoogte gehouden te worden om bedrijfsunits te huren (maatschappelijk functie) en verkoop/verhuur van de appartementen.	Geïnteresseerde ondernemers en woningzoekenden kunnen zich aanmelden bij TOP Vastgoed.
F. Proces; Reactie nr: 1, 2, 3, 5, 6, 9, 11, 15, 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 34, 35, 39		
1.	Op welke wijze wordt de Raad geïnformeerd over de ingediende reacties/bezwaren en gebeurt dat voordat zij een besluit nemen over het SPvE? Vindt er een openbaar debat plaats waarin dit besluit in de Raad wordt genomen? Zo ja, op welke datum? Wordt dit besluit genomen in de commissie Stad en Ruimte?	Het SPvE zal samen met het voorliggende tweekolommenstuk aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Wanneer commissieleden dat aangeven, zal voor de behandeling in de raadscommissie Stad en Ruimte eerst een Raads Informatie Avond (zo genaamde RIA) worden gehouden. Voor de RIA krijgt u een uitnodiging en kunt u spreekijd aanvragen. De raadsleden kunnen op die avond vragen stellen aan de insprekers en zich laten informeren over het plan. In de commissievergadering wordt het plan door de raadsleden met het college besproken. Een ieder die een reactie heeft ingediend, zal over het standpunt van het college worden

		geïnformeerd. Ook of en tot welke maatregelen/aanpassingen de reacties hebben geleid.
2.	Het SPvE biedt ruimte voor nadere uitwerking van uiteenlopende onderwerpen zonder dat enige (buurt) vertegenwoordigende organisatie nog toezicht of inspraak heeft, b.v. oplossing sluipverkeer, definitieve vaststelling parkeerplaatsen, bomen etc). Bewoners willen de uitwerking van de plannen kunnen volgen. De BLVC-nota moet worden afgestemd met de bewoners en de klankbordgroep.	Na bestuurlijke besluitvorming over het SPvE wordt het bouwplan uitgewerkt en wordt op basis daarvan een aanvraag voor een nieuw bestemmingsplan gedaan. Onderdeel van de bestemmingsplanprocedure is dat de plannen door de gemeente ter inzage worden gelegd en zienswijzen kunnen worden ingediend. Winkelcentrum de Gaard was een van drie genomineerden van de participatietrofee 2009, de prijs voor het beste participatietraject van de gemeente Utrecht. De jury koos het participatietraject De Gaard uit 23 aanmeldingen voor de trofee Om de uitwerking van de plannen in goede banen te leiden zal door de ontwikkelaar een BLVC plan worden opgesteld. BLVC staat voor Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie. In het BLVC plan moeten zaken als bouwverkeer, omleidingen, afsluitingen etc. in detail geregeld worden. Dit behoeft goedkeuring van gemeentelijke instanties. Het BLVC plan zal ook toegelicht worden aan omwonenden / belanghebbenden. Het BLVC-plan maakt onderdeel uit van de werkzaamheden van de ontwikkelaar TOP-Vastgoed, die de herontwikkeling van De Gaard uitvoert. Nu met de vaststelling van de plannen door de gemeenteraad de ontwikkelingssfase wordt afgesloten zal het functioneren van de door de gemeente ingestelde klankbordgroep worden beëindigd. Het stokje zal worden overgedragen aan TOP Vastgoed die de planrealisatie zal voorbereiden en uitvoeren. Vanaf dat moment zal de ontwikkelaar TOP Vastgoed omwonenden, bewoners, bedrijven/winkeliers, instanties en andere belanghebbenden tijdig informeren over de werkzaamheden en de tijdelijke maatregelen. Door dit tijdig te doen kan rekening gehouden worden met mogelijke knelpunten, die bewoners of ondernemers aangeven. De ontwikkelaar TOP Vastgoed zal om de bewoners, ondernemers/winkeliers en omwonenden te informeren en te horen gebruik maken van bewonersbrieven, informatiebijeenkomsten en een website. Tijdens de informatiebijeenkomsten wordt informatie over de stand van zaken en aanpassingen in de directe woon en leefomgeving gegeven en is er gelegenheid om meningen en reacties te geven. Ook de aannemer en bouwplaatscoördinator kunnen hierbij aanwezig zijn.

3.	De kleine(re) ondernemer is niet gehoord.	TOP Vastgoed en de eigenaar van het winkelcentrum De Gaard (NEVO BV) hebben regelmatig overleg met de huurders (winkeliers/ondernemers) in het winkelcentrum. O.a. de toekomstige indeling, inrichting en de toedeling van units worden daarbij besproken.
4.	Er is nog geen overeenstemming met bewoners boven de Gaard m.b.t. nieuwbouw woningen.	Onderscheid moet worden gemaakt tussen de ruimtelijke ordeningsprocedure en het opstellen van een verbouwplan voor de woningen boven De Gaard. Met de RO-procedure wordt op basis van het SPvE en het bouwplan tot een bestemmingsplan gekomen. Voor de aanpak van de bestaande woningen wordt een apart (verbouw)plan gemaakt, waarover door TOP Vastgoed/NEVO overleg gevoerd wordt met de bewoners van de woningen boven De Gaard.
5.	Bij de ontwikkeling van het plan/SPvE is een klankbordgroep betrokken. De klankbordgroep wordt genoemd als vertegenwoordigers van de buurtbelangen. Deze vertegenwoordiging is niet aan enig formeel proces verbonden. Zijn er schriftelijke verslagen van de klankbordgroep-vergaderingen en zijn deze in te zien? In het wijkbericht wordt gesproken over een klankbordgroep. Wie hebben zitting in de klankbordgroep, hoe is de selectie tot stand gekomen en waarover is precies overleg geweest?	Voor de werkwijze van de klankbordgroep is in maart 2013 een voorstel opgesteld en besproken in de klankbordgroep. Wat betreft de deelname van bewoners staat in deze werkwijze het volgende opgenomen: “De klankbordgroep vormt het overleg tussen vertegenwoordigers van diverse bewonersorganisaties in en rond het Winkelcentrum De Gaard en vertegenwoordigers van de ontwikkelaar TOP-Vastgoed en de Gemeente Utrecht. Het overleg heeft betrekking op de ontwikkeling en uitvoering van de plannen voor het Winkelcentrum De Gaard. Van de zijde van de wijk wordt aan de klankbordgroep deelgenomen door de vertegenwoordigers van de winkeliers uit het winkelcentrum en door bewonersorganisaties uit het plangebied en uit de buurten rondom het plangebied. Bewonersorganisaties kunnen deelnemen aan de klankbordgroep, indien de plannen een direct belang van de betreffende bewoners raken. Bewonersorganisaties mogen met een vertegenwoordiging in de klankbordgroep deelnemen. De vertegenwoordiging van elke bewonersorganisatie stemt haar inbreng voorafgaand aan de vergadering onderling af en de inbreng vindt plaats door een woordvoerder. De omvang van de vertegenwoordigingen wordt afgestemd op een werkbare omvang van de klankbordgroepvergadering. De klankbordgroepvergadering is nadrukkelijk geen algemene bewonersavond.” De wijze waarop de bewonersvertegenwoordigers het bovenstaande invullen en intern terugkoppelen is een eigen en onderlinge verantwoordelijkheid en wordt niet door de gemeente aangestuurd. De klankbordgroepleden uit de buurt zijn hiervoor te benaderen. Ook de gemeente en TOP Vastgoed zijn hiervoor te benaderen. Uiteraard kunnen klankbordgroepverslagen worden ingezien. Wie vanuit welke buurt of organisatie deelneemt aan de klankbordgroep wordt op de

		projectwebsite vermeld. www.utrecht.nl/degaard
6.	Onzuivere belangenafweging tussen bewonersbelang en belang initiatiefnemer(s). De belangen van de Albert Heijn wegen zwaarder dan de belangen van bewoners. De kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden wordt ernstig geschaad.	Alle belangen worden meegewogen. Algemene belangen die met een project gemoeid zijn wegen soms zwaarder dan individuele belangen. Volgens ons is er met de herontwikkeling sprake van een grote kwaliteitsslag voor de wijk Noordoost. Het overleg met Albert Heijn en de overige ondernemers wordt via de ontwikkelaar TOP Vastgoed gedaan. De planvoorstellen worden ingebracht in de projectgroep en in de klankbordgroep en besproken. Of omgekeerd zoals bijvoorbeeld de inpassing van het inpandig laden en lossen door AH, waarop door de leden van de klankbordgroep sterk is aangedrongen. AH neemt niet deel aan de klankbordgroep. Wel is er een vertegenwoordiging van de winkeliers/ondernemers in de klankbordgroep.
7.	Verschillende leden van de klankbordgroep hebben ook tijdens inspraakavonden duidelijk aangegeven dat de huidige plannen simpelweg te groot zijn of minpunten kent. De stelling: “het collectieve draagvlak voor de plannen is gegroeid, met de aantekening dat niet elke individuele bewoner tevreden zal zijn met de maatregelen” is te positief gekleurd.	Het klopt dat de meningen over de plannen tussen de leden van de klankbordgroep verschillen. Verschillende meningen en standpunten worden elk op hun waarde beschouwd en besproken in de klankbordgroep. Het resultaat hiervan wordt meegenomen in de planuitwerking.
8.	Coördinatie ontbreekt tussen de verschillende projecten in Tuindorp. Een overall-coördinator is gewenst. Dit speelt met name voor het verkeer. In de klankbordgroep De Gaard is geen overeenstemming bereikt over een scenario welke maatregelen genomen zouden moeten worden tegen het sluipverkeer in de wijk.	Vanuit de gemeente is de gebiedsmanager Noordoost van de Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling in samenwerking met het wijkmanagementteam van Noordoost verantwoordelijk voor de algemene coördinatie in de wijk Noordoost. Voor de verkeersaspecten is op basis van onderzoek en overleg met bewoners voorgesteld een knip op de Sartrelaan aan te brengen om het doorgaande verkeer in de wijk te beperken. Aanleiding waren de verschillende bouwplannen in dit gebied en de zorg van bewoners dat als deze ontwikkelingen niet in samenhang bekeken werden, de verkeersdruk alleen maar zou toenemen, zonder dat er werd nagedacht over tegenmaatregelen. Daarmee werd een wijkbrede oplossing beoogd voor de aanpak van het sluipverkeer. Uit verkeersonderzoek blijkt namelijk dat het doorgaande verkeer hét grootste aandeel uitmaakt van het huidige verkeer dat gebruik maakt van de route Sartreweg – Kapteynlaan v.v. Helaas bleek er in 2010 een onvoldoende breed draagvlak voor deze maatregel. Vervolgens is besloten om per bouwplan te onderzoeken welke maatregelen er extra genomen kunnen worden om het doorgaande verkeer te ontmoedigen. In de klankbordgroep De Gaard is deze situatie besproken, maar kunnen alleen maatregelen die

		met het plan De Gaard samenhangen worden meegenomen.
9.	Het schetsplan 2012 is besproken met bewoners, waarbij niet alle vragen zijn beantwoord. Er is niet naar behoren op vragen van bewoners gereageerd.	Bij de nieuwe start van het project in 2013 zijn reacties van bewoners op de informatieavonden uit 2012 en reacties uit de voorafgaande klankbordgroepvergaderingen geïnventariseerd en samengevat. Dit overzicht heeft ook lange tijd op de website van het project gestaan. In 2013 en 2014 zijn veel bewonersvragen (opnieuw) besproken in de klankbordgroepvergadering, waaronder in 2013 tot de klankbordgroep toegetreden deelnemers uit de Lamerislaan.
10.	Het draagvlak onder direct aanwonenden vermindert door de gevolgen voor het verkeer, parkeren en het verdwijnen groen.	Uit diverse bijeenkomsten en overleggen blijkt dat direct omwonenden naar andere aspecten van het plan kijken dan wijkbewoners die wat verder weg wonen. In de voorliggende plannen is geprobeerd zo goed mogelijk rekening te houden met beide groeperingen.
11.	Het ontwerp bouwplan gaat uit van het inmiddels achterhaalde schetsplan 2012, waardoor de ingangen van de parkeerplaats (nu weer 2 aan de Kapteynlaan) een verkeerde indruk kan geven. Vanuit de Lamerislaan zijn geen richtlijnen opgenomen.	Het schetsplan De Gaard uit 2012 vormde het vertrekpunt voor verdere planontwikkeling. Door nader onderzoek, uitwerking en overleg ontstaan planaanpassingen, zoals de vormgeving van de ingang van het parkeerterrein vanaf de Kapteynlaan.
12.	Alle uitgangspunten voor het winkelcentrum zijn hard maar voor de bewoners is er niet meer dan een procesvoorstel. Voor een goed stedenbouwkundig plan is het essentieel dat ook de verkeerskundige gevolgen helder in kaart zijn gebracht en de noodzakelijke maatregelen in de plannen zijn opgenomen. Het procesvoorstel potentiële verkeersmaatregelen doorgaand verkeer KWL-lanen is voor de huidige status van het plan volstrekt onvoldoende. In deze fase moeten er concrete maatregelen liggen onderbouwd met gedegen onderzoek.	Op basis van overleg met enkele bewoners uit de KWL-lanen is het procesvoorstel sluisverkeer KWL-lanen opgesteld. Voordat tot de uitvoering van een knip in de KWL-lanen kan worden overgegaan moet de noodzaak daartoe duidelijk zijn en er draagvlak onder de bewoners van de KWL-lanen zijn. Daarom wordt hier gesproken van een procesvoorstel. In het voorstel wordt het aanbrengen van 1 of 2 knipmaatregelen als concrete ingreep voorgesteld.
13.	Ondanks toezeggingen zijn bewoners van de Jordanlaan en Zonnebloemlaan niet betrokken bij toekomstige ontwikkelingen/bijeenkomsten.	Voor bewonersbijeenkomsten worden alle bewoners van de wijk uitgenodigd. Voor de klankbordgroep zijn dit bewoners en ondernemers, die als vertegenwoordiger van hun deelgebied willen deelnemen. In 2013 heeft nog een uitbreiding plaats gevonden van de klankbordgroep voor Tuindorp en de KWL-lanen, o.a. via een oproep op de projectwijksite.
14.	Onvolkomenheden in de uitnodiging (fout adres ingang zaal, geen melding van een rondwandeling, tekening en legenda in het wijkbericht zijn niet te lezen,	In het wijkbericht is het correcte adres van de Jeruzalemkerk opgenomen. Vanuit deze kerk werden gedurende de informatiebijeenkomst met regelmaat rondleidingen door het

	aanduiding website in wijkbericht niet juist).	projectgebied gestart. De tekening op de achterkant van het wijkbericht geeft een indruk van het plan. De legenda is helaas in een wijkbericht niet te lezen. Vermeld is dat de plannen op het wijkbureau Noordoost en op de wijksite zijn in te zien. Helaas is in het wijkbericht de inmiddels gewijzigde aanduiding van de website opgenomen (het tekstdeel “wijksite” is verandert in “wijk”) in plaats van de kortere aanduiding: www.utrecht.nl/degaard . Onze excuses hiervoor.
15.	Opmerkingen over de presentatie op 24 juni (de nieuwe situatie t.o.v. de oude is niet duidelijk, aanwezige ambtenaren waren niet allemaal voldoende geïnformeerd, aangeduid had moeten worden dat de gebruikte foto's geen weergave van het toekomstig plan zijn maar voorbeelden, in de bewegende presentatie wordt een geflatteerd beeld gegeven zoals te veel bomen, te weinig mensen, op het reactieformulier staat een ander plan vermeld, wordt geen mailadres gebruikt om te reageren).	Door de aanwezige ambtenaren en adviseurs van de ontwikkelaar werd een toelichting gegeven en konden vragen beantwoord worden. De medewerkers kennen de hoofdlijnen van het plan, maar hebben hun eigen specialistisch vakgebied. Zonodig kon worden doorverwezen. Specifieke vragen konden daarbij aan de aanwezige vakdeskundigen gevraagd worden, o.a. aan de architect, de landschapsarchitect, de stedenbouwkundige, verkeerskundige, de detailhandel, of over kunst en het planproces.
16.	Wat zijn de gemeentelijke investeringen en plankosten voor de herinrichting van de openbare ruimte en verkeersmaatregelen. Wat zijn de opbrengsten in euro's voor de gemeente als gevolg van verkoop grond aan de ontwikkelaar? De eigenaar/ontwikkelaar betaalt de aanpassingen in het openbaar gebied en de eventuele maatregelen voor de KWL-lanen. Hij krijgt hiervoor de nodige grond in ruil. Is sprake van staatssteun? Betaalt de ontwikkelaar een marktconforme prijs voor de grond en hoeveel is dat?	Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de ontwikkelaar TOP Vastgoed en NEVO BV naast de uitbreiding van het winkelcentrum ook zelf het openbaar gebied aanleggen. Dit gebeurt voor eigen rekening en risico van de ontwikkelaar. Gemeentelijke plankosten worden verhaald en er is geen sprake van staatsteun. Een en ander wordt vastgelegd in de gronduitgifteovereenkomst, gebaseerd op een marktconforme grondopbrengst. Over financiële details doet de gemeente geen uitspraken.
17.	Er wordt steun uitgesproken voor de plannen.	De gemeente verwacht met de herontwikkeling van De Gaard een belangrijke vernieuwing voor de wijk Noordoost te realiseren.

