

Reactienota

‘Christiaan Krammlaan 2-10’



Colofon

Versiedatum
02042026

Bestuurlijke besluitvorming
14 april 2026

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Hoofdstuk 1 - Antwoorden op de meest voorkomende reacties	5
Hoofdstuk 2 - Individuele reacties en antwoorden	8
Bijlagen	
Bijlage 1 - bezonningsstudie	30

Inleiding

Bouwenvelop 'C. Krammlaan 2-10'

Het voornemen van eigenaar Post Participaties B.V. is om het bestaande kantoorpand aan de Christiaan Krammlaan 2-10 circulair te slopen en te vervangen door een nieuw gebouw met woon- en commerciële functies. Het college van burgemeester en wethouders heeft hiervoor in september 2022 het intentiedocument vastgesteld en in april 2024 de programmatische uitgangspunten. De nieuwe bebouwing krijgt een V-vorm en bestaat uit twee bouwblokken: een kleiner blok van drie lagen met acht koopwoningen en een groter blok met een hoogteaccent van tien woonlagen waarin commerciële functies en betaalbare koopappartementen komen. Langs het spoor sluit een lager bouwdeel van vier lagen aan, met commerciële functies op de begane grond en sociale huurwoningen erboven. Parkeren vindt grotendeels plaats op eigen terrein, aangevuld met bezoekersplekken en deelauto's op straat. Het fietsparkeren wordt grotendeels inpandig gerealiseerd. De buitenruimte om en tussen de gebouwen wordt zoveel mogelijk groen ingericht, waarbij verharding alleen wordt toegepast waar dat functioneel noodzakelijk is. Het nabijgelegen speelveld krijgt een kwaliteitsimpuls.

Consultatieperiode reacties

De concept bouwenvelop is van 30 oktober 2025 tot en met 12 november 2025 ter consultatie voorgelegd aan belanghebbenden. 19 personen, vooral direct aanwonenden, hebben een reactie gegeven. Er is met name zorg uitgesproken over de hoogte van het nieuwe gebouw aan de spoorzijde, vooral door bewoners van de naastgelegen Mr. Tripkade. Bewoners vrezen dat hun woningen in de schaduw van het nieuwe gebouw komen. Ook vrezen zij verlies van privacy en uitzicht op de lucht en een toename van de parkeerdruk in de buurt.

Tijdens de consultatieperiode en ook hieraan voorafgaand hebben 2 personen aangegeven belangstelling te hebben voor een woning in het nieuwe gebouw.

Antwoorden op de ontvangen reacties

In deze reactienota zijn de reacties en antwoorden verzameld. Er is een aantal belangrijke en gemeenschappelijke hoofdthema's in de ontvangen reacties te onderscheiden waarop we in Hoofdstuk 1 antwoord geven. In Hoofdstuk 2 zijn de individuele reacties weergegeven, waar nodig samengevat en voorzien van een antwoord. Daarnaast is, indien van toepassing, aangegeven of en hoe de inbreng is verwerkt in de bouwenvelop. Bij de antwoorden op de individuele reacties verwijzen we soms naar de antwoorden bij de hoofdthema's in Hoofdstuk 1.

Wijzigingen ten opzichte van de eerste versie van de bouwenvelop

De reacties op de bouwenvelop hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassing van de bouwenvelop. Er is wel een aantal tekstuele wijzigingen.

- Op diverse plaatsen is de 'ontwerp bouwenvelop' gewijzigd naar 'bouwenvelop'.
- Op pagina 10 is de woonwagenstandplaats met jaartal toegevoegd.
- Op pagina 11 is de zin 'het plangebied heeft veel bredere straatprofielen dan de smallere woonstraatjes in Tuindorp' gewijzigd in 'Het plangebied heeft bredere straatprofielen dan de woonstraatjes in Tuindorp. Die woonstraatjes ogen smaller doordat het stedelijke weefsel daar dichter is én omdat aan beide zijden van de straat geparkeerde auto's staan. In vergelijking daarmee zijn de straten in het plangebied ruimer en overzichtelijker opgezet'.

Vervolgstappen

Deze reactienota wordt samen met de definitieve bouwenvelop aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders. De reactienota hoort bij de bouwenvelop en is meegenomen in de

belangenafweging voor de besluitvorming. De definitieve bouwvelop geeft de kaders voor het ontwerp van het nieuwe pand en de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa). De aanvraag voor de bopa wordt in het tweede kwartaal van 2026 ingediend. Het is mogelijk om bezwaar in te dienen op het besluit op de bopa. De bouwwerkzaamheden van de nieuwbouw starten naar verwachting in 2027.

Hoofdstuk 1 – Antwoorden op de meest voorkomende reacties

1.1 Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt

Het merendeel (14 van de 19) respondenten geeft aan zij het geplande gebouw met tien bouwlagen te hoog vinden en dat dit niet goed past in de bestaande buurt. Er is zorg dat het uitzicht en de privacy van omwonenden worden aangetast.

De gemeente is van mening dat de voorgestelde bouwhoogte goed aansluit bij de stedenbouwkundige structuur van het gebied. Het volume is opgedeeld in verschillende hoogtes:

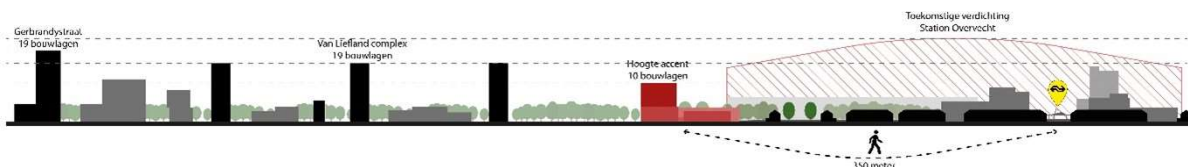
- Drie lagen aan de zijde van de Christiaan Krammlaan, aansluitend op de bestaande laagbouw en het schoolgebouw.
- Vier lagen aan de spoorzijde.
- Tien lagen in de westelijke hoek, nabij de Van Liefland-flats, waarmee een hoogteaccent ontstaat dat past bij de ligging nabij station Overvecht.

De locatie aan de Christiaan Krammlaan 2-10 ligt aan de grens tussen Tuindorp en Tuindorp-West maar hoort stedenbouwkundig meer bij Tuindorp-West dan bij Tuindorp. De stedenbouwkundige structuur en opzet van Tuindorp (laagbouw en straten met woonblokken) eindigt bij de woningen aan de Mr. Tripkade.

In Tuindorp-West bevindt zich het Van Liefland-studentencomplex van SSH, dat bestaat uit drie hoogbouwflats van 19 bouwlagen. Daarom is ervoor gekozen om het hoogteaccent van de nieuwbouw te plaatsen in de meest westelijke hoek van de locatie, richting de Van Liefland-flats. Hiermee wordt ook de schaduwwerking en het effect op de privacy van omwonenden zoveel mogelijk beperkt.

Daarnaast bevindt de nieuwbouwlocatie zich stedenbouwkundig gezien op een strategische locatie, nabij station Overvecht, waar in de toekomst (Omgevingsvisie Overvecht) bebouwing tot 70 meter mogelijk is.

Door de realisatie van het hoogteaccent in dit project is het mogelijk om een gebouw te maken met een gemengd woon-werk programma, dat grenst aan een groene zone die kan uitgroeien tot een buurtpark. Dit programma draagt bij aan de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling.



Profiel van ontwikkelingen en bestaande hoogbouw

1.2 Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning; windhinder

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie (bijlage 1) blijkt dat de invloed van het nieuwe gebouw op zonlicht beperkt is en voornamelijk optreedt in de avonduren.

Op 21 maart veroorzaakt het hoge gebouwallen in de vroege avond, rond 18.00 uur, enige schaduwwerking op de verdiepingen van enkele nabijgelegen woningen. De tuinen van deze woningen liggen rond dat tijdstip in de huidige situatie al in de schaduw van het bestaande

kantoorgebouw en de bestaande hoge haag, waardoor de nieuwe schaduwimpact niet leidt tot minder zon in de tuinen.

In de zomerperiode, op 21 juni, treedt schaduwwerking door het hoge gebouw pas op rond 20.00 uur. Deze invloed is zeer beperkt omdat de zoninstraling op dat moment in de avond al aanzienlijk is afgenomen.

Het bouwdeel van vier lagen langs het spoor heeft vanaf 18:00 uur beperkte schaduwwerking, zowel in tijdsduur als in oppervlakte, in enkele tuinen van omliggende bebouwing. De meeste schaduw valt richting het spoorgebied en slechts beperkt richting de woonpercelen.

De bezonningsstudie toont aan dat het hoge gebouw geen grote nadelige schaduweffecten veroorzaakt. De schaduweffecten die er wel zijn, vindt de gemeente acceptabel.

Belangrijk om te weten is dat in de studie geen rekening is gehouden met bestaande bomen, die nu al schaduw veroorzaken. Hierdoor is het verschil tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie waarschijnlijk kleiner dan berekend.

Er is een windhinderonderzoek conform NEN 8100 uitgevoerd om ook het windklimaat te beoordelen en waar nodig ontwerpmaatregelen te treffen. Hieruit blijkt dat er geen windgevaar is, en dat het windklimaat over het algemeen voldoende is voor het voorgestelde gebruik van de onbebouwde ruimte.

Daarnaast houdt het ontwerp van de nieuwe gebouwen zoveel mogelijk rekening met de privacy van omwonenden. Dit gebeurt door:

- De oriëntatie van balkons en buitenruimtes zoveel mogelijk van bestaande bebouwing af te keren.
- Het behouden van de bestaande heg op de erfgrans, om inkijk te beperken.

Deze maatregelen zijn onderdeel van het vervolgtraject en worden toegepast om het woongenot in omliggende tuinen en woningen zoveel mogelijk te behouden.

1.3 Parkeren

Het parkeerbeleid van gemeente Utrecht is erop gericht om een groeiende stad leefbaar, groen en goed bereikbaar te houden. Voor de ontwikkeling aan de Christiaan Krammlaan geldt dat parkeren primair op eigen terrein wordt opgelost. Nieuwe bewoners van het complex komen niet in aanmerking voor een eerste of tweede parkeervergunning op straat. Dit is een bewuste keuze om autogebruik te beperken en duurzame alternatieven te stimuleren.

De Christiaan Krammlaan ligt in het betaald parkeergebied Tuindorp. Per 1 november 2025 is dit parkeergebied uitgebreid met de Gisbert Bromlaan, Frits Coerslaan en Willem Schuylenburglaan. De gemeente monitort de effecten van betaald parkeren actief met parkeerdrukmetingen, zodat er indien nodig tijdig kan worden bijgestuurd in de vergunning uitgifte. Daarnaast wordt bij de verhuur en verkoop van de nieuwbouwwoningen duidelijk gecommuniceerd dat dit een locatie is waar geen of slechts zeer beperkte parkeermogelijkheden zijn. Voor de acht stadswoningen zijn privéparkeerplaatsen voorzien.

1.4 Mobiliteit

De nieuwbouw ligt op korte afstand van station Overvecht, waardoor het gebied goed bereikbaar is met openbaar vervoer. Dit biedt kansen om autogebruik verder terug te dringen. Deelmobiliteit (zoals deelauto's en deelfietsen) wordt ingezet als onderdeel van een bredere strategie om autobezit en -gebruik te verminderen. Op de locatie zijn de stedelijke voorwaarden aanwezig om alternatieve

vervoerswijzen te stimuleren, het is namelijk goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets en er zijn deelauto's beschikbaar.

De Christiaan Krammlaan wordt ingericht als een 30 km/uur-zone. Dit betekent dat er fysieke snelheidsremmers en een duidelijke inrichting komen om verkeersveiligheid te waarborgen. Daarnaast worden verkeerskundige maatregelen bij het kruispunt Mr. Tripkade en de Christiaan Krammlaan uitgevoerd in 2026, in het kader van een verkeersveiligheidsproject. Tijdens de bouwfase geldt dat werkzaamheden worden getoetst aan een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en moeten voldoen aan de CROW-richtlijnen, waarbij nood- en hulpdiensten, OV-partijen en mobiliteitsexperts betrokken zijn.

1.5 Openbare Ruimte

De herinrichting van de openbare ruimte rond het projectgebied wordt meegenomen in het vervolgtraject. Het doel is om de kwaliteit van de buitenruimte te verbeteren en beter aan te laten sluiten op de nieuwe functies. Daarbij wordt ingezet op vergroening en het creëren van een aantrekkelijke, klimaatbestendige en veilige omgeving voor bewoners en bezoekers.

Het straatprofiel van de Christiaan Krammlaan wordt aangepast voor de invoering van een 30 km/uur-zone. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor groen en een betere inrichting voor langzaam verkeer. Het trapveldje krijgt in samenspraak met de buurt een kwaliteitsimpuls, zodat de inrichting meer aansluit bij de wensen van de buurt.

Voor speelvoorzieningen geldt dat er aandacht is voor verschillende leeftijdsgroepen. Enkele omwonenden hebben de wens geuit voor kunstgras, maar dit heeft vanuit het groenstructuurbeleid niet de voorkeur; bij gebruik van kunstgras moeten we hetzelfde oppervlak groen ergens anders aanleggen om te compenseren. Het behoud van de hoofdgroenstructuur op deze plek is een belangrijk uitgangspunt.

Daarnaast gaan we kijken hoe we samen met bewoners invulling kunnen geven aan de inrichting van de buitenruimte. Hierbij kunnen wensen zoals speelvoorzieningen, fietsparkeren en ontmoetingsplekken worden meegenomen. De gemeente ziet kansen om deze participatie te koppelen aan andere werkzaamheden in de openbare ruimte; bijvoorbeeld de vervanging van de riolering in de Christiaan Krammlaan. Dit biedt mogelijkheden om werk met werk te maken en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven.

Hoofdstuk 2 - Individuele Reacties en antwoorden

Respondent 1

Reactie 1.1

Een gebouw met 10 bouwlagen (35 meter) past niet in de omgeving.

Antwoord

Zie de antwoorden onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 1.2

Wat doen de plannen voor afsluiting van de Mr.Tripkade met de bereikbaarheid van de nieuwe bebouwing?

Antwoord

We zorgen ervoor dat alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. De Kardinaal de Jongweg is een ontsluitingsweg die als belangrijke hoofdstroom dient voor verkeer van en naar de ring, dat zal ook tijdens de bouw zo zijn. Bouwwerkzaamheden worden getoetst in een kernteam volgens een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). De aannemers en uitvoerders moeten zich houden aan de bouwvergunning en de CROW richtlijnen bij werkzaamheden. Het 'Kernteam tijdelijke bereikbaarheid' kijkt naar de verkeersplannen om de bereikbaarheid tijdens de bouwwerkzaamheden te bewaren. In het kernteam zitten vertegenwoordigers van nood- en hulpdiensten, OV vervoer en gemeente.

Reactie 1.3

Bij het trapveldje is kunstgras niet gewenst.

Antwoord

De gemeente wil hittestress tegen gaan, daarom zetten wij in op verkoeling door vergroening. Dit betekent dat kunstgras inderdaad niet de voorkeur heeft.

Respondent 2

Reactie 2.1

De komst van 'bedrijvigheid in de ruimste zin van het woord' impliceert mogelijk bedrijvigheid waarvan de omwonenden overlast kunnen ervaren. Graag mogelijkheden bedrijvigheid inperken en aanpassen aan hoe het nu ook al is geformuleerd. De komst van horeca is ongewenst..

Antwoord

De bedrijvigheid die zich hier zou kunnen vestigen, moet passen bij woningen in hetzelfde gebouw. De toekomstige bewoners mogen geen milieubelasting ervaren (geur, geluid, stof of gevaar). Wanneer bewoners in hetzelfde (bouwkundige) pand dit niet mogen ervaren, dan zullen ook omwonenden geen last hebben.

Ten aanzien van horeca merken wij op dat de wensen hierover uiteenlopen binnen de buurt. Voor horeca geldt dat als deze er komt, het kleinschalige daghoreca is. Dat houdt in dat het overdag geopend is zonder mogelijkheid om tot laat in de avond door te gaan. De ontwikkelaar zal bij de verdere uitwerking van het plan zorgvuldig kijken naar een evenwichtige invulling van de commerciële ruimtes, die rekening houdt met de omgeving.

Reactie 2.2

Ter onderbouwing van de komst van sociale huurwoningen, wordt wederom ten onrechte aangetekend dat de woningvoorraad in die sector in Noordoost gering is. Opstellers van de bouwvelop gaan daarbij voorbij aan het gegeven dat de getrokken wijkgrenzen volledig arbitrair zijn. Je moet de punt van de spreekwoordelijke passer niet in het midden van de wijk Noordoost zetten, maar op het punt waar de nieuwbouw gepland wordt. Dan is er sprake van een totaal ander percentage sociale huurwoningen in de voorraad.

Antwoord

De beleidsnota Wonen kijkt naar de totale woningvoorraad in de wijk Noordoost. Hier is het aandeel sociale huurwoningen lager dan in andere delen van de stad. Met name in dit deel van de stad vindt grootschalige nieuwbouw, zoals die in andere wijken voorkomt, relatief weinig plaats. Het realiseren van 24 sociale huurwoningen zorgt ervoor dat ook nieuwe woningzoekenden hier betaalbaar kunnen wonen en sluit aan bij wat de Utrechtse gemeenteraad heeft vastgesteld in de [Beleidsnota Wonen](#). Afwijken van het vastgestelde percentage van 40% sociale huur gebeurt uitsluitend in gebieden waar al een relatief hoog aandeel sociale huurwoningen aanwezig is en waar vooral behoefte bestaat aan andere woningtypen. Ook in deze buurt zette wij in op het toevoegen van deze 24 sociale huurwoningen, aangezien er in de wijk Noordoost weinig kansen zijn voor uitbreiding van het aandeel sociale huurwoningen.

Reactie 2.3

Op pag. 14 wordt ter onderbouwing van het mengen van de kantoor- en woonfunctie aangetekend dat er als gevolg daarvan de hele dag sprake is van levendigheid. Die levendigheid is er nu ook al. We vrezen echter dat de omvang van de nu geplande nieuwbouw ten koste gaat van de leefbaarheid van het gebied en de draagkracht van de buurt.

Die is nu namelijk in gebruik door ruim 1000 studenten (Van Lieflandcomplex), leerlingen en personeel van het OPDC-Utrecht, meerdere kinderdagverblijven, het Islamitisch Jongeren centrum Vefa, een woonwagenvakantiekampje, bewoners van het witte wijkje achter de Mr. Tripkade, omwonenden van het Van Lieflandpark en de gebruikers van kantoorgebouw Krammstate, om nog maar te zwijgen over overige bezoekers van het gebied, waaronder sluipverkeer dat de verkeerslichten kruispunt Tripkade - Kard. de Jongweg vermijden en hangjongeren en ander gespuis dat in de avond- en nachtelijke uren op parkeerplaatsen nabij Krammstate verblijven. Daarnaast wordt het gehele gebied omgeven door een te drukke Mr. Tripkade en Kardinaal de Jongweg en een druk bereden spoorverbinding Utrecht CS - Hilversum/Amersfoort/Baarn.

Antwoord

Wij zijn van mening dat het nieuwbouwinitiatief positief zal bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid van de plek. Het toevoegen van woningen zorgt voor meer 'ogen op straat', wat naar verwachting een gunstig effect zal hebben op het verminderen van ongewenst gedrag, zoals hangjongeren en andere vormen van overlast. Op dit te verwachten positieve effect doelt de bouwvelop wanneer gesproken wordt over verbetering van de levendigheid.

Door een combinatie van wonen en werken ontstaat een dynamische omgeving die niet alleen overdag, maar ook in de avonduren sociaal veiliger en aantrekkelijker is. De ontwikkelaar zal namens de eigenaar ervoor zorgen dat er zo min mogelijk leegstand is.

Eventueel sluipverkeer op de Christiaan Krammstraat naar de Van Lieflandstraat zal in de nabije toekomst niet meer aantrekkelijk zijn omdat de Christiaan Krammstraat 30 km/uur wordt. Daarbij moeten automobilisten ook wachten bij de verkeerslichten van de Van Lieflandstraat naar de Kardinaal de Jongweg. De route van de Mr. Tripkade naar de Kardinaal de Jongweg is een relatief kortere afstand, ook in minuten, ondanks het openbaar vervoer dat op de Tripkade rijdt en stopt bij haltes.

Reactie 2.4

Op pag. 15 wordt gesteld dat de kantoor- woontoren 'onderdeel wordt van de straatwand' en dat die 'passend is binnen de ruimtelijke context'. Dat is volstrekt subjectieve lariekoek. Waar het sommige omwonenden niet wordt toegestaan een dakkapel op hun huis te realiseren, komt hier een projectontwikkelaar die van gemeente Utrecht toestemming krijgt om op nog geen 75 meter verderop een gebouw neer te zetten van maar liefst TIEN bouwlagen. We maken ernstig bezwaar tegen de omvang van de voorgenomen nieuwbouw en met name de hoogte van de kantoor- en woontoren. Die past totaal niet in het gebied.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning' in hoofdstuk 1.

Reactie 2.5

Realisatie van de ontwikkeling gaat - zoals gezegd - ten koste van de leefbaarheid en de draagkracht van de buurt. Belangrijk hierbij is ook de door ons als omwonenden verwachte parkeeroverlast. De in de bouwvelop uitgewerkte uitgangspunten zijn volstrekt niet realistisch. Met deelgebruik van auto's gaat het in Nederland niet goed. Er is nu soms al sprake van parkeeroverlast. Bij realisatie van de voorgenomen uitbreiding gaat dit dus onherroepelijk tot veel overlast zorgen. Wij zullen dus blijven strijden voor vermindering van de omvang van de te realiseren nieuwbouw.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1.

Deelmobiliteit is een middel om autobezit en -gebruik te verminderen en de stad leefbaarder en schoner te maken. We zien nog steeds een groei in gebruik, maar het is geen wondermiddel. Om de toename van het autoverkeer tegen te gaan, moet deelmobiliteit onderdeel zijn van een bredere strategie die gericht is op het stimuleren van alternatieven en het creëren van de juiste (stedelijke) voorwaarden. Dat doen we door beleidsmaatregelen, zoals ons Utrechtse parkeerbeleid en het stimuleren van anders reizen (fiets, OV, deelmobiliteit). Ook campagnes leiden tot enkele procenten minder verkeer. De Christiaan Krammlaan is een geschikte locatie waar de initiatiefnemer zich kan richten op het stimuleren van anders reizen. Een plan voor deelmobiliteit, auto- en fietsparkeren is onderdeel van de omgevingsvergunning aanvraag. Met het station Overvecht op zeer korte afstand kunnen werknemers van bedrijven die zich op de Christiaan Krammlaan gaan vestigen gestimuleerd worden om alleen van het ov-gebruik te maken en niet met de auto te komen.

Reactie 2.6

In de bouwvelop is meermaals impliciet en expliciet sprake van 'sociale onveiligheid' in de directe omgeving van het plangebied. Dat wordt meermaals opportunistisch opgevoerd als argument om de nieuwbouw in de voorgenomen vorm en omvang te realiseren. Onze vraag is wat de gemeente Utrecht aan die sociale veiligheid doet in de periode van nu tot aan de realisatie van de nieuwbouw. We horen het graag.

Antwoord

In de afgelopen twee jaar heeft de gemeente acht meldingen van overlast ontvangen voor deze locatie. Deze is daarom niet aangemerkt als een hotspot voor handhaving. Mochten er in de toekomst meer meldingen komen, dan kan de gemeente extra inzetten op overlast veroorzakers of kijken of aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn, zoals snoeien of meer verlichting.

Reactie 2.7

De gezonde leefomgeving wordt opgevoerd als een gelegenheidsargument. Wat denkt de gemeente Utrecht van de gezondheid van de huidige bewoners van de buurt, die slapeloze nachten hebben van de omvang van de voorgenomen nieuwbouwplannen?

Antwoord

De gemeente werkt met haar gezondheidsbeleid aan een stad waar alle Utrechters in een gezonde omgeving kunnen wonen, werken en verblijven. Door het toevoegen van woningen aan de Christiaan Krammlaan denken wij voor meer mensen een prettige woon- en werkomgeving te kunnen maken. Dat omwonenden van de Krammlaan zich zorgen maken over de nieuwbouwplannen op deze locatie, en hier slecht van slapen vinden wij heel vervelend, en dat is natuurlijk ook nooit de intentie. Door op verschillende momenten participatiebijeenkomsten te organiseren hebben wij geprobeerd de zorgen van omwonenden te verminderen, en hen ook mee te laten denken over de nieuwbouwplannen.

Reactie 2.8

Op pag. 35 wordt geteld dat opmerkingen van omwonenden op eerdere presentaties van de bouwplannen 'waar mogelijk zijn verwerkt'. Dat is volstrekt bezijden de waarheid; het is heel goed mogelijk om de omvang van de te realiseren nieuwbouw te beperken. Dat wordt door de ontwikkelaar van de hand gewezen onder het mom van 'de businesscase', maar dat is echt flauwekul. De terugverdientijd van de investering duurt wellicht langer als er minder omvangrijk gebouwd wordt, maar beperken van de omvang en hoogte van de nieuwbouw is wel degelijk mogelijk.

Antwoord

Wij begrijpen dat er zorgen bestaan over de omvang en hoogte van de nieuwbouw. Naar aanleiding van eerdere input vanuit de buurt zijn diverse planaanpassingen doorgevoerd om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan wensen en aandachtspunten:

- Het parkeerdek is uit het plan, waardoor de inblik op de naastgelegen tuinen/woningen wordt verkleind.
- De twee uiteindes van de bouwblokken aan de zijde van de Mr. Tripkade krijgen groene gevelbeplanting.
- Er komen zoveel mogelijk bomen en struiken tussen het nieuwe pand en de woningen aan de Mr. Tripkade.
- Zoveel mogelijk woningen krijgen balkons die niet zijn gericht op de naastgelegen tuinen/woningen.
- Een deel van de appartementen en kantoorruimte is vervangen door eengezinswoningen, direct gelegen aan de C. Krammlaan. Dit zorgt voor meer levendigheid en ogen op straat.
- De bebouwing langs het spoor was deels vijf lagen en deels vier lagen, is nu geheel vier lagen.

Het hoogteaccent is niet aangepast, omdat binnen het plan een minimum aantal woningen noodzakelijk is om het project financieel haalbaar te maken. Daarnaast werken we aan het verminderen van de grote woningnood in Utrecht, waardoor we de hoeveelheid nieuwe woningen op deze plek acceptabel vinden.

Respondent 3

Reactie 3.1

Ik vind een 10 verdieping hoog veels te hoog, en past niet in de omgeving.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Respondent 4

Reactie 4.1

Het hoogteaccent is veel te hoog, ik ben mijn privacy kwijt en volgens de zonstudie van Aalberts ook mijn zon en dus mijn leefcomfort/opbrengst zonnepanelen.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning; windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 4.2

Er zijn nu 34 parkeerplekken in de huidige situatie en altijd bezet. In het ontwerp wordt het kantoorgedeelte iets kleiner maar komen er 60 woningen bij. Het aantal parkeerplekken blijft nagenoeg hetzelfde! Dit levert 100% parkeerproblemen op voor de hele buurt, en specifiek voor huisnummers nr. tripkade 49 en 51 die als enige geen oprit/eigen parkeerplek hebben. Geen vergunningen verlenen is geen oplossing omdat er dan gewoon onbetaald geparkeerd wordt en we alsnog met het probleem zitten.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1.

Reactie 4.3

De druk op de groenvoorziening. Met 60 extra woningen, zeg 150 extra inwoners komt er geen enkele meter groen bij. Het huidige trapveldje moet door de hele buurt en de studentenflats gedeeld worden. Er daar komen dan nog 150 inwoners bij, onacceptabel. Herinrichting van het trapveldje maakt het niet groter, minder inwoners (oftewel lager hoogteaccent) maakt het wel minder belast.

Antwoord

Door de invoer van 30km/h op de Krammalaan kan deze straat van 6 meter breed worden teruggebracht naar 4,8 meter. Hierdoor ontstaat extra ruimte voor vergroening. Het trapveldje wordt in samenspraak met de buurt aangepakt, zodat dit functioneler wordt en meer aansluit op de wensen van omwonenden.

Respondent 5

Reactie 5.1

10 hoog neemt volledig onze zon/daglicht weg uit ons huis/tuin, wat mijn woonplezier erg zal verstoren. Ik vrees voor valwind, waardoor het continu waait/tocht. Het idee dat wij straks onze privacy kwijt zijn doordat men naar binnen kan kijken vind ik erg vervelend. Ik zal mij erg opgesloten voelen dat ik voortaan tegen zo'n hoge flat aan moet kijken in mijn achtertuin.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 5.2

Bovendien lijden wij financiële schade, de werking van onze zonnepanelen zal tot een minimum beperkt worden en ik maak mij ernstig zorgen om de waarde van ons huis door dit alles.

Antwoord

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie (bijlage 1) blijkt dat de invloed van het nieuwe gebouw op zonlicht beperkt is en voornamelijk optreedt in de avonduren.

Als u toch schade heeft door een besluit van de gemeente, dan kunt u nadeelcompensatie aanvragen. Bij een ontwikkeling als deze, kan dit nadat de gemeente heeft besloten de planologische regels aan te passen. Dit is na het besluit op de Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (bopa) in de volgende fase van dit project. Meer informatie kunt u vinden op de website van de gemeente Utrecht:

[Nadeelcompensatie aanvragen | Gemeente Utrecht.](#)

Reactie 5.3

Er zijn te weinig parkeerplekken voor het aantal bewoners waardoor het altijd druk voor onze deur zal zijn, waar nu slechts 1 parkeerplek per huishouden beschikbaar is en wij dus hier direct hinder van zullen ondervinden.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1.

Respondent 6

Reactie 6.1

Op dit moment staat er een heg tussen onze achtertuin en het terrein. We zouden heel graag willen dat deze heg behouden blijft op de hoogte die het nu is.

Antwoord

Wij gaan er in de planvorming van uit dat de bestaande heg gehandhaafd blijft. De heg is een middel om de inijk in de tuinen te beperken en daarmee ook stedenbouwkundig gezien gewenst om te behouden.

Reactie 6.2

De hoogte van het gebouw baart ons zorgen, voornamelijk i.v.m. schaduw en inijk in onze tuin. We zijn blij dat de parkeerplaats geen dek meer krijgt, maar de appartementen langs het spoor kijken direct op onze tuin uit. Het is niet duidelijk of de tuinen van de stadswoningen ook inkijken, en of vanuit de ramen in de hoge toren in onze tuin gekeken kan worden.

Antwoord

In de verdere uitwerking van het plan wordt gestuurd op een minimale impact op de privacy van omwonenden. Als uitgangspunt geldt dat de woningen aan de oostzijde van het pand zodanig worden ontworpen dat de privacy voor zowel huidige als toekomstige bewoners gewaarborgd blijft. De oriëntatie van de balkons en buitenruimtes wordt hierbij zoveel mogelijk van de huidige bebouwing afgekeerd. In het hoogteaccent zijn aan de zijde die uitkijkt op de woningen slaapkamers voorzien.

Reactie 6.3

We zijn bang dat juist eind van de middag, als de zon weer wat lager staat, we geen zon meer hebben in onze tuin. Kan dit onderzocht worden?

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning; windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 6.4

We vinden het fijn dat het terrein vernieuwd wordt, maar wat ons betreft is het project veel te groot. Op dit moment is het een rustig hoekje in de stad, met vogels, egels, padden en andere kleine dieren. Het lijkt erop dat dit volledig verdwijnt.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1. Het bestaande groen wordt versterkt en waar mogelijk uitgebreid.

Reactie 6.5

We zijn bang dat het woongenot en de waarde van onze woning aanzienlijk daalt door dit project, met name omdat de achtertuin minder zon en minder privacy heeft. We zouden graag in gesprek gaan over een vergoeding hiervoor.

Antwoord

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie (bijlage 1) blijkt dat de invloed van het nieuwe gebouw op zonlicht beperkt is en voornamelijk optreedt in de avonduren.

Als u toch schade heeft door een besluit van de gemeente, kunt u nadeelcompensatie aanvragen. Bij een ontwikkeling als deze, kan dit nadat de gemeente heeft besloten de planologische regels aan te passen. Dit is na het besluit op de Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (bopa) in de volgende fase van dit project. Meer informatie kunt u vinden op de website van de gemeente Utrecht:

[Nadeelcompensatie aanvragen | Gemeente Utrecht.](#)

Respondent 7

Reactie 7.1

Het hele gebouw is veel te groot en te hoog voor de omgeving en de karakteristieke historisch wijk Tuindorp. De toren alsook de bebouwing aan de kant van de Tripkade zijn veel te hoog en het staat veel te dicht op de bestaande woningen. De geplande 4 verdiepingen aan de spoorkant zijn meer dan een verdubbeling t.o.v. het huidige gebouw, mede door de onnodige en extra hoge kantoor lagen. De bestaande woningen aan de Tripkade, m.n. de westkant bij het spoor, hebben hierdoor een enorme verslechtering in uitzicht, inkijk, zonlicht, inclusief verlies opbrengst zonnepanelen. Vanaf de Tripkade en Krammalaan zal hierdoor ook volledig het ritje zicht op de bommenrij verdwijnen.

Ook bestaat er risico op geluidsoverlast en windvallen door de vorm van het geplande gebouw, en dit is tot nu toe niet eens meegenomen in de studie.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 7.2

Er is al zo veel leegstand van kantoren. Het gebouw zou een stuk compacter en lager kunnen zijn door kantoren weg te laten.

Antwoord

De gemeente streeft naar een 10-minuten stad. Dit soort (relatief) kleinschalige werklocaties zijn een onderdeel hiervan. Door in gebouwen een werkfunctie te mengen met een woonfunctie ontstaan er ook levendigere wijken die zorgen voor meer (sociale) veiligheid en cohesie in een wijk. Op dit moment heeft het gebouw een werkfunctie (kantoor en dienstverlening). Volgens geldend beleid moet bij herontwikkeling minimaal hetzelfde aantal m² aan werkfunctie terugkeren. Hier wordt voor dit project al vanaf geweken; het aantal m² werkfunctie is straks kleiner dan nu. Het aantal m² leegstaande kantoren in Utrecht is al jaren te krap voor een gezonde markt. Daarnaast streven we als gemeente naar een gemengde voorraad aan kantoren, om alle vormen van de markt te kunnen bedienen.

Reactie 7.4

Ook zou het verder richting het trapveldje geplaatst kunnen worden om de overlast voor de bestaande bewoning en de impact op het karakter van Tuindorp te beperken.

Antwoord

We willen het trapveldje en het groen op die plek behouden voor de buurt.

Respondent 8

Reactie 8.1

De omvang van de geplande nieuwbouw en de hoogte van de kantoor- en woontoren, (10 bouwlagen) zijn voor ons en vele omwonenden onacceptabel. Daarnaast past het o.i. ook niet bij het karakter van Tuindorp. Een hoogte van maximaal 7 (en liever nog 6) etages is o.i. meer dan voldoende, Op (een deel) van het "sportveldje" bij de Krammlaan zouden de resterende 3 tot 4 etages gebouwd kunnen worden. Het sportveldje wordt o.i. niet / nauwelijks onderhouden en zo nu en dan gebruikt om te voetballen. Het veldje wordt regelmatig gebruikt om honden uit te laten ...

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1. We willen het trapveldje en het groen op die plek behouden voor de buurt. Bij deze ontwikkeling hoort ook dat we het trapveldje gaan verbeteren, samen met de omwonenden.

Respondent 9

Reactie 9.1

Geplande bouw met 10 lagen is veel te hoog en doet aanzienlijk afbreuk aan de jaren 30 stijl laagbouw in de direct omgeving. Deze visie wordt breed gedragen door vrijwel alle buurtbewoners. Daarbij zijn er volop andere mogelijkheden om met lagere bouw toch dezelfde doelstelling te bewerkstelligen aangezien een deel van het omliggend/aangrenzend terrein niet of nauwelijks wordt gebruikt.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1. We willen het trapveldje en het groen op die plek behouden voor de buurt.

Respondent 10

Reactie 10.1

Een woontoren van 10 woonlagen hoog past niet in de omgeving (de tekeningen die als referentie dienen, gebruiken flattorens als ijkpunten die vanuit ons helemaal niet te zien zijn), levert de huidige bewoners aantoonbaar minder woongenot op (minder zonlicht en blokkade van het vrije uitzicht dat er nu [vanuit ons] is),

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Reactie 10.2

De ontwikkeling zorgt dientengevolge voor een vermindering van de waarde van de woning (ons huis is ons pensioen [ik ben zzp'er], we wonen hier niet voor niets al 20 jaar)

Antwoord

Als u schade heeft door een besluit van de gemeente, kunt u nadeelcompensatie aanvragen. Bij een ontwikkeling als deze, kan dit nadat de gemeente heeft besloten de planologische regels aan te

passen. Dit is na het besluit op de Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (bopa) in de volgende fase van dit project. Meer informatie kunt u vinden op de website van de gemeente Utrecht:

[Nadeelcompensatie aanvragen | Gemeente Utrecht](#).

Reactie 10.3

De ontwikkeling zorgt bovendien voor een onvermijdelijke toename van de parkeerdruk (60 appartementen op 32 parkeerplekken - en dan wordt er gezegd: mensen gebruiken dan de trein, want ze wonen vlakbij het station. Ja, wij ook - en we hebben twee auto's).

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1.

Reactie 10.4

Maar wat ik eigenlijk nog het ergst vind: dit proces ondermijnt het vertrouwen van mij als burger in de overheid. Want wij buurtbewoners hebben vanaf de allereerste bijeenkomst duidelijk gemaakt dat we ontwikkeling van het kavel toejuichen, maar hebben daarbij ook direct en continu onze twee grootste bezwaren geuit - de hoogte van de toren en het gebrek aan parkeerplekken in het plan - en er gebeurt precies niets mee, steeds met het verweer dat dit het beleid van de gemeente Utrecht is en dat 'zij' daar niets aan kunnen doen.

Antwoord

Wij begrijpen de zorgen van omwonenden over de hoogte van het gebouw en nemen deze serieus. Maar we moeten ook de belangen meewegen van de vele woningzoekenden in Utrecht. Het doel van de gemeente en de ontwikkelaar is om een project te realiseren dat zowel bijdraagt aan de woningbehoefte als zoveel mogelijk aansluit bij de omgeving. Gemeente en ontwikkelaar hebben onderzocht of het mogelijk is om het gebouw minder hoog te maken. Hierdoor is de ontwikkeling financieel niet haalbaar en qua programma minder wenselijk.

Reactie 10.5

Ook het feit dat er meerdere lagen kantoren zijn ingetekend verbaast me: er is meer dan 79.000 m² aan leegstaande kantoorruimte in Utrecht - dat blijkt uit een rapport waartoe opdracht is gegeven door de gemeente zelf. Haal die lagen ertussenuit en dan scheelt dat enorm in hoogte.

Antwoord

De gemeente streeft naar een 10-minuten stad. Dit soort (relatief) kleinschalige werklocaties zijn een onderdeel hiervan. Door in gebouwen een werkfunctie te mengen met een woonfunctie ontstaan er ook levendigere wijken die zorgen voor meer (sociale) veiligheid en cohesie in een wijk. Op dit moment heeft het gebouw een werkfunctie (kantoor). Volgens geldend beleid moet bij herontwikkeling minimaal hetzelfde aantal m² aan werkfunctie terugkeren. Hier wordt voor dit project al vanaf geweken; Het aantal m² werkfunctie is straks kleiner dan nu. Het aantal m² leegstaande kantoren in Utrecht is al jaren te krap voor een gezonde markt. Daarnaast streven we als gemeente naar een gemengde voorraad aan kantoren, om alle vormen van de markt te kunnen bedienen.

Reactie 10.6

Of plaats vijf van de tien woonlagen op het braak liggende trapveldje dat er werkeloos naast ligt; dan boet je niets in aan nieuwe woningen voor starters én kunnen de kantoren er een thuis vinden.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1. We willen het trapveldje en het groen op die plek behouden voor de buurt.

Respondent 11

Reactie 11.1

Toevoegen van sociale functie, café/restaurant/sportmogelijkheid mist in deze wijk. Meer groen en betere fietsstallingsmogelijkheden en/of handhaving ervan, m.n. bij studentenflats.

Antwoord

De invulling van de commerciële ruimte wordt nog onderzocht door de ontwikkelaar. Als horeca haalbaar lijkt en geen last zal zijn voor de omgeving, is dit een optie voor de invulling. Commerciële sport draagt ook bij aan de levendigheid in een wijk, en behoort ook tot de mogelijkheden.

We zorgen ervoor in dit project dat er voldoende fietsparkeerplaatsen komen voor bezoekers. Daarnaast werkt de gemeente Utrecht ook aan het fietsparkeerbeleid en aan het bijplaatsen van fietsrekken. Op dit moment zetten we in op extra fietsparkeren in de vooroorlogse wijken. Ook bij het SSH komen extra fietsparkeerplekken als het riool wordt vervangen in de straat.

Respondent 12

Reactie 12.1

Het trapveldje: het plan is nu om daar kunstgras te leggen. Door de klimaatverandering worden grote steden steeds meer hitte-eilanden in de zomer. Echt gras geeft verkoeling. Kunstgras wordt net zo warm als bestrating en houdt warmte vast. Het gebied rond de Christiaan Krammlaan is al intensief bebouwd. Het zou mooi zijn als er zoveel mogelijk gras/plantenoppervlaktes blijven voor verkoeling.

Antwoord

De gemeente wil hittestress tegen gaan, daarom zetten wij in op verkoeling door vergroening, en heeft kunstgras inderdaad niet de voorkeur. Het toevoegen van kunstgras op deze locatie zou vanuit het groenstructuurbeleid alleen mogelijk zijn als het groenoppervlak elders gecompenseerd wordt.

Reactie 12.2

De kleur van de gebouwen. Fijn dat er lichte kleuren zijn gekozen.

Antwoord

De kleurstelling van de nieuwbouw is momenteel nog niet definitief bepaald. Het kan in het vervolgtraject nog wijzigen. We nemen uw reactie en wens wel mee in de verdere uitwerking.

Reactie 12.3

De hoogte van de toren. Wij wonen vlak achter de school en de toren heeft veel invloed op ons uitzicht vanuit de woonkamer. Wij zouden graag zien dat de toren twee bouwlagen lager wordt.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1.

Respondent 13

Reactie 13.1

Parkeren: Uit de parkeerbalans (niet bijgevoegd) zou blijken dat 58 parkeerplaatsen nodig zijn, Door reductiemaatregelen zou dit kunnen dalen naar 32-33. De onderbouwing ontbreekt. Er wordt vervolgens onvoldoende uitgelegd waarom 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgelost worden. In de parkeervisie 2040 is helder dat het parkeren opgelost moet worden op eigen terrein en juist niet in de openbare ruimte. Oplossing kan ook zijn minder woningen te maken waardoor wél het hele programma op eigen terrein kan plaatsvinden. Die oplossing zie ik niet. Verzoek is dus ofwel voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te maken en dit inzichtelijk te maken met een parkeerbalans, ofwel minder woningen of kantooruimte te maken waardoor de parkeerbalans klopt in

relatie tot het aantal woningen. Privé parkeren stadswoningen (8 stuks): er zijn nu 8 privé-parkeerplekken bedacht voor de 8 stadswoningen. Hoe gaat de gemeente Utrecht handhaven dat dit in stand gehouden wordt en dat die bewoners daadwerkelijk gebruik maken van die parkeerplaatsen? Bij het Van Lieflandpark waren ook privé parkeerplaatsen, maar bewoners kregen gewoon een parkeervergunning voor 1 en/of 2 auto's waardoor die privéplekken op eigen grond werden ingeruild voor meer tuin. Daardoor klopt de parkeerbalans niet meer. Tijdens de participatieavond op 3-11-2025 werd gezegd dat bij de Krammlaan ook geldt dat bewoners geen vergunning kunnen krijgen, ook de appartementen niet. Dat lijkt ons ook logisch, omdat anders de parkeerdruk van 60 extra woningen op de openbare parkeerplekken veel te groot wordt op de omgeving. Mijn vraag is dus of de gemeente kan garanderen dat de privé parkeerplaatsen in stand gehouden én gebruikt gaan worden, daarnaast wil ik een antwoord over het handhaven hiervan. Verder de garantie van de gemeente dat er geen parkeervergunning uitgegeven worden aan bewoners van het nieuwe complex, ook niet in de toekomst.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1. Het in stand houden van de privéparkeerplaatsen is vastgelegd in de erfpachtovereenkomst tussen de gemeente en eigenaar. De woonadressen in het gebouw worden nu en in de toekomst uitgesloten van een eerste en tweede parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Reactie 13.2

Bouwhoogte: Wij vinden de hoogte van 10 lagen van het gebouw niet passend. Er is diverse malen door omwonenden aangegeven dat dit veel te hoog is, en er is niet naar geluisterd. Kan het gebouw langs het spoor niet wat hoger, ten koste van de toren? Daarmee is het programma wellicht nog steeds te maken maar wordt die toren minder prominent. Voor veel omwonenden is de hoogte een breekpunt en zal leiden tot juridische procedures. Er zijn tot dusverre geen oplossingen voor aangedragen door de ontwikkelaar.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1. We nemen de zorgen van omwonenden over de hoogte van de gebouwen serieus. Echter, we moeten ook de belangen meewegen van vele woningzoekenden. Daarnaast is een minimum aantal woningen nodig om de nieuwbouw financieel haalbaar te maken. Het hoger maken van de laagbouw zou de aansluiting op de woningen aan de Mr. Tripkade juist verstoren en mogelijk grotere nadelige effecten voor de bestaande woningen veroorzaken.

Reactie 13.3

Openbaar gebied: goed dat dit wordt aangepakt gelijktijdig met de herontwikkeling. De buurt denkt graag mee met de invulling hiervan, het trapveldje is al onderdeel van het plangebied dus graag een mooi proces om te komen tot een gedragen plan hiervoor. Mijn suggestie is de groenstrook voor de school langs de Krammlaan ook mee te nemen in de landschappelijke invulling. Daarmee kan het profiel van de straat geheel herzien worden en ontstaat er ruimte voor een kwaliteitsimpuls. Die grond is toch al van de gemeente en kan die 'doeie' strook meteen oplossen.

Antwoord

Dank voor uw suggestie. De groenstrook voor de school aan de Krammlaan is niet in eigendom van de gemeente, maar van de school. Bij het ontwerp van de buitenruimte zullen we een participatiesessie organiseren waarin we samen met de buurt gaan ontwerpen.

Reactie 13.4

Bezonningstudie en Windonderzoek: Er staat in de bouwenvelpe dat dit "in deze en/of volgende fase" uitgevoerd gaat worden. Het lijkt me zinvol dat nu al mee te nemen omdat met name de massa (hoogte en breedte enz.) van het gebouw van invloed is daarop en deze met de bouwvelop juist wordt vastgesteld. Dus mocht uit de onderzoeken blijken dat het volume anders moet kan dat straks niet meer.... Graag vooraf uitvoeren en ook de eventuele maatregelen meenemen in de bouwenvelpe. Overigens staat op bladzijde 15 dat er al een windonderzoek is uitgevoerd en dat dit bij voorkeur wordt opgelost in de positionering van volumes en de vorm van het gebouw. Dat dit een ontwerpogave is, lijkt me helder, maar kan dus ook van invloed zijn op de bouwenvelpe. Voorkeur dus nu oplossen en niet in de volgende fase.

Antwoord

Beide studies zijn inmiddels uitgevoerd. Voor de bezonningstudie, zie 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1, en bijlage 1.

Reactie 13.5

Wegenstructuur: Gelet op het voornemen de Mr. Tripkade af te sluiten voor autoverkeer (alleen bus en nood-hulpdiensten) is het zinvol de routing door de wijk onder de loop te nemen en daarbij de kruising met de Krammlaan opnieuw te ontwerpen.

Antwoord

In de uitvoeringsstrategie die hoort bij de Omgevingsvisie Overvecht, staat de afsluiting van de Mr. Tripkade gepland in de periode 2030-2035. Daarnaast heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin staat dat er eerst verder onderzoek gedaan moet worden naar de effecten van deze afsluiting voordat deze wordt uitgevoerd.

Respondent 14

Reactie 14.1

Met zo'n 12 burens doen we wekelijks yoga. Daarvoor zouden we graag een zaaltje kunnen huren die ook kan fungeren als buurtruimte met een barretje o.i.d.. zodat je het ook kan huren voor feestjes en bijeenkomsten. Ik vind het ook prima om de ruimte te beheren. Mijn ouders hebben interesse om in het gebouw te komen wonen, dus dat kan daarin ook handig zijn. Ik kan ook het aantal uur yoga uitbreiden in de toekomst naar andere groepen burens (nieuwe bewoners bijv.).

Antwoord

In het nieuwbouwplan is commerciële ruimte voorzien. De invulling is op dit moment nog niet bekend. Bedankt voor het doorgeven van uw wensen.

Reactie 14.2

Daarnaast hoop ik dat de gemeente initiatief kan nemen voor een nettere manier van stallen van de fietsen rondom de SSH flats. Doordat dit altijd zorgt voor een chaotische situatie, met fietswrakken, fietsen op de grond en daarnaast vaak vuilnis rondom de flats. Geweldig zou zijn als er een grote ondergrondse stalling zou komen waar je zo in fietst.

Antwoord

Het fietsparkeren van bewoners en gebruikers van het commerciële programma is in pandig voorzien in een gebruiksvriendelijke collectieve fietsenberging. We zorgen ervoor in dit project dat er voldoende fietsparkeerplaatsen komen voor bezoekers. Daarnaast werkt de gemeente Utrecht ook aan het fietsparkeerbeleid en bijplaatsen van fietsrekken. Op dit moment zetten we in op extra fietsparkeren in vooroorlogse wijken. Ook bij het SSH komen extra fietsparkeerplekken als het riool wordt vervangen in de straat.

Respondent 15

Reactie 15.1

Wat fijn dat ook het speelveld aan de Van Lieflandlaan wordt opgeknapt! Ik hoop dat er een Cruyff court of kunstgras veldje komt. Op dit moment is er in de wijk geen plek voor iets grotere kinderen en tieners om te voetballen. Ze zoeken die mogelijkheid nu op andere plekken, wat zorgt voor overlast en ongenoegen in de buurt. Verder liggen er op het speelveldje nu naalden, hondenpoep en ik weet niet wat nog meer. Dus hoe eerder dit veldje wordt aangepakt, hoe beter.

Antwoord

Dank voor uw suggesties, wij nemen deze mee als input voor het ontwerp van de openbare ruimte. Op een later moment informeren we de buurt nog verder over mogelijkheden om mee te denken.

Respondent 16

Reactie 16.1

Ik vind 10 lagen veel te hoog voor dit stuk van Tuindorp. Het wordt ontzettend druk op het toch al gevaarlijk stukje Chr. Kramm/Tripkade oversteek-zebepad. Hoe gaan jullie dat oplossen?

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' in hoofdstuk 1. De Christiaan Krammlaan wordt een 30 km/uur zone. Een erftoegangsweg (ETW) is veilig wanneer de snelheid past bij de functie door duidelijke, fysieke snelheidsremmers (plateaus, drempels) en een heldere inrichting die verkeer uitnodigt rustig te rijden en een mix van langzaam en gemotoriseerd verkeer. De voetgangersoversteek en de verkeerskundige maatregelen bij het kruispunt Mr. Tripkade en de Christiaan Krammlaan wordt in 2026 uitgevoerd vanuit een verkeersveiligheidsproject.

Respondent 17

Reactie 17.1

Maar wij vinden de BOUWHOOOGTE VAN 10 VERDIEPINGEN ONACCEPTABEL. - Het past niet in de wijk; er wordt een flatgebouw pal naast eengezinswoningen neergezet. Dat is te zot voor woorden. Het zal je toch maar overkomen! - Vanaf het begin van het "inspraakproces" hebben wij en vrijwel alle omwonenden dit aangegeven. Maar de gemeente en projectontwikkelaar hebben hier NIETS MEE GEDAAN. De inspraak dreigt een wassen neus te worden - voor de bühne. Wij roepen gemeenteraadsleden op om op te komen voor hun Utrechtse burgers! - Er staat kantoorruimte in Utrecht, bijv. St. Jacobsstraat, maanden zelfs jaren leeg! Verplaats daar de kantoren naar toe (goed bereikbaar vanaf Centraal Station!). Dan kan het gebouw aan de Krammlaan worden BEPERKT TOT 5 VERDIEPINGEN.

Antwoord

Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning, windhinder' in hoofdstuk 1.

Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over de participatie. De gemeente wil graag met omwonenden van gedachten wisselen over voorgenomen plannen. In eerdere fasen van het project is het plan aangepast naar aanleiding van opmerkingen van omwonenden, bijvoorbeeld het verlagen van een deel van het plan van vijf naar vier bouwlagen en het schrappen van het parkeerdek. We nemen uw zorgen serieus, maar moeten ook de belangen van vele woningzoekenden meewegen.

Reactie 17.2

In een land waar een groot tekort is aan woningen en waar kantoorgebouwen om worden gebouwd tot woningen is het onbegrijpelijk dat er in Utrecht kantoorruimte wordt bijgebouwd, bovendien tot groot ongenoegen van omwonenden. Het is alsof de gemeente Utrecht in een andere werkelijkheid leeft!

Antwoord

De gemeente streeft naar een 10-minuten stad. Dit soort (relatief) kleinschalige werklocaties zijn een onderdeel hiervan. Door in gebouwen een werkfunctie te mengen met een woonfunctie ontstaan er ook levendigere wijken die zorgen voor meer (sociale) veiligheid en cohesie in een wijk. Op dit moment heeft het gebouw een werkfunctie (kantoor). Volgens geldend beleid moet bij herontwikkeling minimaal hetzelfde aantal m² aan werkfunctie terug te keren. Hier wordt voor dit project al vanaf geweken. In de nieuwe situatie is het aantal m² werkfunctie kleiner dan nu.

Respondent 18

Reactie 18.1

Ik zou hier graag voor in aanmerking willen komen.

Antwoord

De huurwoningen zullen te zijner tijd door een woningcorporatie worden aangeboden. De koopwoningen zullen via een makelaar worden aangeboden. Dit zal pas gebeuren nadat de vereiste vergunningen onherroepelijk zijn.

Respondent 19

19.1 Stedenbouwkundig/Ruimtelijk

Ik heb bezwaar tegen het hoogteverschil tussen de gebouwen zoals het nu is. Een meer trapsgewijze afloop is gewenst, aangezien het hoge bouwblok wel erg pompeus wordt.

Het ontwerp past niet bij het naastgelegen Tuindorp, wat beter aansluit bij de Mr Tripkade, Van Lieflandpark/tuin en de rest van de laagbouw in Tuindorp West.

In de RSU2040 staat op de afbeelding geen hoog gebouw gepland ten zuiden van de spoorlijn op de plaats van de Krammlaan. Dat hoogbouw visueel afstand houdt tot de buurt Tuindorp is niet reëel, lager en meer trapsgewijs sluiten beter aan.

Als ook aan de Overvecht kant de spoorzone bebouwing erg hoog wordt, verzinkt heel Tuindorp West tussen de hoge gebouwen, dat komt de sociale veiligheid en ecologie niet ten goede.

En mogelijk ook van invloed op de windhinder zijn?

De van Lieflandlaan studentenflats (TWC) zijn moeilijk te vergelijken met andere hoogbouw, ten eerste is de hoogte per bouwlaag minder hoog, dan de eisen nu zijn, ten tweede is er ook laagbouw tussen de 3 TWC studentenflats. Het zou mooi zijn als de gebouwen de gele stenen krijgen die elders in de wijk gebruikt zijn.

Op pagina 10 mis ik jaartallen. En er is een woonwagenkamp aan de Van Lieflandlaan, dit wordt nergens in de stukken genoemd.

Installaties op het dak: waarom geen combi van zonnepanelen en sedumdak, dat is klimatologisch beter.

Afvalruimte eisen later uitgewerkt, kan er dan nog gereageerd worden?

Hoe kunnen we de landschappelijke waarden behouden als de definitie van open en handhavingsbeeld bebouwingsbeeld gehandhaafd wordt?

Antwoord

- Zie het antwoord onder 'Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt' en 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezonning; windhinder' in hoofdstuk 1.
- Een meer trapsgewijze bouwopzet is eerder met de buurtonderzocht. Er is een model getoond met een meer trapsgewijze opzet, maar bestond uit één groot, solitair getrappt gebouw. Dit sluit niet aan bij de stedenbouwkundige structuur van de buurt, die wordt gekenmerkt door een combinatie van zowel hogere bebouwing als lagere, kleinschalige volumes. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk dat de nieuwbouw hierop aansluit, waarbij één

hoogteaccent in combinatie met verder lagere volumes passend is. In een peiling onder omwonenden heeft het merendeel van degenen die gereageerd hebben zich uitgesproken voor een andere stedenbouwkundige opzet. Naar aanleiding van reacties van omwonenden is het deel van het plan dat vijf bouwlagen had, verlaagd naar vier bouwlagen.

- Op pagina 10 hebben we het woonwagencamp benoemd. Het huidige kantoor past inderdaad binnen de stedenbouwkundige structuur. Deze structuur bestaat echter niet uitsluitend uit de privéwoningen aan de Meester Tripkade maar omvat een groter gebied.
- De gemeente hanteert het principe 'geen dak onbenut'. Hoe en waarvoor het dak benut wordt, is aan de initiatiefnemer. Een combinatie van zonnepanelen en sedumdak zou inderdaad een optie zijn, maar is niet als eis meegegeven.
- In de vergunningaanvraag moeten de eisen voor de afvalruimte nader worden uitgewerkt en omwonenden hebben dan de mogelijkheid om bezwaar te maken.
- De welstandsdefinitie 'Open' betekent niet dat landschappelijke waarden niet geborgd kunnen worden; het houdt alleen in dat er meer ruimte is voor vernieuwende architectuur en opzet van bebouwing.

19.2 Wonen

In Tuindorp West is het percentage huurwoningen is relatief hoog. Met ongeveer 1000 studentenwoningen in het Tuindorp West complex met 3 hoge flats van 18 verdiepingen is de hoogbouwdruk in deze wijk Tuindorp West hoog en ook het aantal 'sociale' huurwoningen/ kamers. Bovendien is er een woonwagencamp met 3 wagens, die ook als sociale huur beschouwd kan worden.

Dus minimaal 40% is een onduidelijk getal en te hoog. Overal minimaal aangegeven, maar wat is dan het maximum?

De huidige categorie sociale woningcategorie s al sterk toegenomen, waarom dat nog meer sterk toenemen?

Antwoord

Het aandeel sociale huurwoningen in Noordoost is laag ten opzichte van de andere wijken in Utrecht. 18% van de woningen in Noordoost is een sociale huurwoning, terwijl dit voor heel Utrecht ruim 33% is. Op basis van de door de raad vastgestelde [Beleidsnota Wonen](#) zouden in Noordoost vooral meer sociale huurwoningen en middenhuurwoningen/betaalbare koopwoningen moeten komen, wat de doorstroom in de wijk bevordert. Dit programma voor de ontwikkeling aan de Krammalaan 2-10, waarin 40% van de woningen sociaal is en 35% betaalbare koop, geeft daar uitvoering aan.

Ondanks de huidige inspanningen en de verwachte toename van het aantal sociale huurwoningen blijft het totale aandeel sociale huur in Noordoost relatief laag ten opzichte van andere gebieden in Utrecht. Om een stad voor iedereen te kunnen zijn, willen we de Utrechtse woningvoorraad in 2040 voor 60% uit betaalbare woningen (35% sociale huur + 25% middensegment) laten bestaan. Om het doel van 60% betaalbare woningen in 2040 te halen, blijven we de komende jaren in bouwprojecten naar een bouwprogramma streven dat voor 75% bestaat uit betaalbare woningen (40% sociale huur + 35% middensegment), en zetten wij ons de komende jaren in voor de realisatie van meer sociale huurwoningen in Noordoost.

19.3 Parkeren/Mobiliteit

De parkeerbalans is niet reëel. Het lijkt onwaarschijnlijk dat het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bedrijven gaat passen. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er voor bezoekers en waar zijn die?

Als bewoners een parkeervergunning kunnen krijgen voor rayon 30077, ben ik het daar niet mee eens.

Deelmobiliteit van auto's en mogelijk fietsen is een mogelijke oplossing voor de vervoersproblemen. Het is niet reëel om te denken dat voor maar 1 fietsparkeerplek per woning nodig is.

Het lijkt me ook dat er meer dan 2 elektrische laadpalen nodig zijn, aangezien in de toekomst steeds meer elektrisch auto's aanwezig zullen zijn.

Bovendien is er dan genoeg ruimte voor laden en lossen?

Hoe kom je de wijk uit bij een calamiteit?

En wat zijn de plannen van de gemeente Utrecht voor een gedeeltelijke afsluiting van de Mr Tripkade richting Overvecht?

De vuilophalendiensten hebben ook meer ruimte nodig. Zij kunnen vaak de bocht moeilijk nemen zoals nu op de Reinder Blijstralaan.

Antwoord

- Zie het antwoord onder 'Parkeren' en 'Mobiliteit' in hoofdstuk 1.
- Parkeren bewoners/bedrijven: Op basis van het geldende parkeerbeleid moet het parkeren als uitgangspunt volledig op eigen terrein worden opgelost. Het projectgebied is voor wonen en werken en parkeren is daar een onderdeel van. De parkeeroplossing wordt getoetst aan ons parkeerbeleid, waarbij de aanvrager met een mobiliteitsbeheerplan moet aantonen dat de oplossing passend is en werkt. Dubbelgebruik is opgenomen bij het initiatief en in de Bouwvelop.
- Parkeervergunningen: Bewoners van de nieuwbouw hebben geen recht op 1e of 2e parkeervergunning in de openbare ruimte zoals in artikel 21 van het Utrechtse parkeerbeleid 2021 voor autoparkeren staat.
- Bezoekersparkeren: Vanwege andere ambities in dit plan, zoals vergroening, bleek het niet wenselijk al het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het parkeerbeleid geeft de mogelijkheid om het bezoekersparkeren dan in de openbare ruimte te realiseren. Hier komen tien parkeerplaatsen voor bezoekers.
- Deelmobiliteit: Er komen twee elektrische deelauto's in de openbare ruimte. Twee parkeerplaatsen hiervoor vervangen 8 reguliere parkeerplaatsen.
- Fietsparkeren: Het aantal fietsparkeerplekken in het plan en hoe deze worden gerealiseerd, voldoet aan de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht.
- Elektrische laadpalen: in de huidige inrichting zijn er twee elektrische oplaadplaatsen. Deze komen terug in de nieuwe inrichting. Mocht later blijken dat er meer oplaadplaatsen nodig zijn, dan kunnen reguliere parkeerplaatsen worden omgezet. Hoe dat gaat wordt beschreven in het [Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030](#).
- Laden en lossen: omdat nog niet bekend is welke precieze functies in het gebouw komen, is het de vraag of deze veel laad- en losbewegingen zullen hebben. Laden en lossen kan op het terrein zelf, maar laden en lossen van goederen, waarbij er continu geladen en gelost wordt is ook toegestaan op de openbare weg. Er wordt niet gefaciliteerd in een aparte laad- en losplaats. Als blijkt dat dit in de toekomst alsnog gewenst is, zal er gekeken worden naar een geschikte plek. Voor het aanvragen is dan een verkeersbesluit nodig.
- Bereikbaarheid en calamiteiten: De Christiaan Krammlaan krijgt een verkeersveilige inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen. Daarom voeren we in deze straat in 2026 de 30 km/uur in. Bij de herinrichting onderzoeken we waar we drempels kunnen toevoegen, waar het parkeren komt en waar het groen toegevoegd wordt. Het (voorlopige) ontwerp voor de openbare ruimte wordt getoetst in een toetsingscommissie waar de nood-en hulpdiensten en het openbaar vervoer vertegenwoordigd zijn, zij geven hun advies op het ontwerp.
- Afsluiting Mr. Tripkade: Op grond van de uitvoeringsstrategie die hoort bij de Omgevingsvisie Overvecht is de afsluiting van de Mr. Tripkade gepland in de periode 2030-2035. Het is nog niet zeker dat de afsluiting er komt. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de

omgevingsvisie Overvecht een motie aangenomen, dat eerst moet worden onderzocht wat de effecten van de eventuele afsluiting zijn.

- Vuilophaaldiensten: De vuilophaaldiensten worden meegenomen bij herinrichtingen en er wordt rekening gehouden met draaicurves. Daarnaast heeft de vuilophaaldienst een ontheffing om bijvoorbeeld tegen de rijrichting in te rijden alleen wanneer dit echt noodzakelijk is.

19.4 Openbare ruimte

Het is goed dat er rekening gehouden wordt met het groen, tenzij principe van de gemeente Utrecht. Over het speelveldje ten Westen van de hoogbouw: Dit was eerst het trapveldje van de studentenflat door de gemeente verhuurd aan de SSH. Nu is dit bij het project getrokken.

Tip: er wordt gezocht naar waterberging: ik zou een wadi maken met speel-/ sporttoestellen daarin voor nieuwe buurtbewoners en bedrijfspersoneel. Akkerranden met wilde bloemen en bloembollen! Vraag nieuwe bewoners of ze het gebied in groenzelfbeheer nemen. Mogelijk biedt een laag hek bescherming tegen plotseling op straat lopende kinderen of binnen lopende honden. Rondom station Overvecht wordt het gebied als zeer onveilig gezien.

Op pagina 11 wordt gesteld dat de westkant van Tuindorp een breder straat profiel heeft dan Tuindorp. Dit is wezenlijk onjuist, want in veel straten in Tuindorp is het wel mogelijk aan beide zijden van de straat te parkeren, terwijl dat in Tuindorp West niet het geval is.

Looproute achterzijde (spoorzijde): risico verstoring ecologie van hoofdgroenstructuur en is sociaal onveilig. Ruimtelijke kwaliteitsverbetering wordt niet aangegeven hoe.

Antwoord

Er is een inventarisatie uitgevoerd om de wensen van omwonenden voor het trapveldje, dat een kwaliteitsimpuls zal krijgen, in kaart te brengen. Tijdens deze inventarisatie heeft een omwonende aangegeven de voorkeur te hebben voor de aanleg van een kunstgrasveld. De gemeente neemt deze inbreng mee in de overwegingen, maar zal dit niet uitvoeren, omdat het voorstel terecht op veel bezwaren stuit. Het aanbrengen van kunstgras in de groenstructuur past niet volgens het beleid, tenzij de vierkante meters elders gecompenseerd kunnen worden.

Uw voorstellen voor de inrichting van het groen nemen we mee in het ontwerp van de herinrichting van het trapveldje en de straat. De buitenruimte wordt samen met de buurt ontworpen.

De alinea over het straatprofiel in Tuindorp West passen we in de bouwvelop aan. Tuindorp heeft een dichter stedelijk weefsel met smallere straatjes ten opzichte van de straatprofielen in het plangebied, die wijder met meer ruimte en groener zijn opgezet.

De looproute langs het spoor is geen onderdeel van de bouwvelop. De groenstructuur mag inderdaad niet aangetast worden zonder passende compensatie. Daarnaast kan het zijn dat er vergunningen nodig zijn als beschermde ecologische functies worden aangetast. Het toevoegen van looproutes en recreatiemogelijkheden passen volgens het groenstructuurplan in de hoofdgroenstructuur, zolang het pad niet verhard wordt en als kan worden aangetoond (middels ecologisch onderzoek) dat er zich geen beschermde soorten bevinden. Als ergens een nieuwe looproute aan de stad wordt toegevoegd, wordt daarbij sociale veiligheid zoveel mogelijk geborgd. De huidige route langs de Christiaan Krammalaan wordt in de nieuwe situatie aanzienlijk verbeterd: 's avonds en 's nachts is deze goed verlicht en biedt een sociaal veilige optie om te lopen.

Als de plannen voor een eventuele looproute concreter worden, zullen wij dit in overleg met de buurt oppakken.

19.5 Groen

Ik mis de groencompensatie voor het project Krammalaan2-10! En waar is de groencompensatie voor de studentenflats dan gebleven? Ik maak bezwaar tegen het eventueel gebruik van kunstgras bij het trapveldje, want dit past niet bij de groene schaa sprong van de gemeente Utrecht en brengt ook de

huidige ecologische waarde in het geding. In dat gebied zijn veel vleermuizen, huiszwaluwen, egels en meer dan 20 andere vogels! Dit gebied sluit ook aan bij de gemeentelijke hoofdgroenstructuur. Ook zijn er diverse soorten insecten en vlinders. In de zomer zijn er yogalessen, die niet op kunstgras kunnen plaatsvinden.

Een mogelijkheid zou zijn om een deel van de groenstrook van het OPDC daarvoor te benutten. Sowieso mag in dat grasveld wel bloemrijkgras ingezaaid worden, goed voor de biodiversiteit en het hoeft dan minder gemaaid te worden. Kosten besparing!

Groen tenzij, is mij in dit geval te vaag en geeft geen uitsluitel over de kwaliteit. Bovendien moet men meewerken aan de Groene Schaalsprong die opgesteld is door de gemeente, daar zie ik niets van terug. Wat is toename van kwaliteit. Eigenlijk zouden nieuwe bewoners ook een stem moeten hebben in de inrichting van het speelveld.

In het tegenwoordige beleid van biodiversiteit past ook dat er bij herplant de monocultuur van bomen doorbroken wordt.

Wanneer wordt flora-en fauna onderzoek gedaan en worden mogelijke consequenties, daarvan in de bouwplannen opgenomen of worden ze gewijzigd? Wie gaat dit onderzoek doen?

Ecologische quickscan is uitgevoerd wanneer en door wie? De periode van het jaar kan invloed zijn op de uitkomsten van het onderzoek. In het gebied zitten veel vleermuizen. Zijn deze niet in de bebouwing aanwezig? Ten Westen van het huidige gebouw is de aanliegroute voor vleermuizen, regelmatig gespot tijdens Yoga-avonden op het trapveldje. Wat houdt de algemene zorgplicht in? Ook vleermuizensoorten zijn aanwezig en er moet denk ik goed uitgezocht worden of ze niet in het huidige gebouw Krammalaan2-10 zitten, voordat het gesloopt wordt.

Niet duidelijk om hoeveel bomen het gaat en hoeveel er herplant worden in het zelfde gebied. Risico aantasting hoofdgroenstructuur. Wordt er gewerkt volgens de Basiskwaliteit Natuur waar de gemeente Utrecht zich bij aangesloten heeft?

Diervriendelijk bouwen juich ik toe, hoe staat het met de bouw van nestkasten nu de regering daar een andere visie op heeft?

Antwoord

Er is groencompensatie nodig als er oppervlakte groenstructuur verdwijnt of als functies van de groenstructuur, zoals de ecologie, worden aangetast. Ecologisch onderzoek heeft geen beschermde soorten gevonden die door dit plan negatief worden beïnvloed. Voor vleermuizen en egels blijven de structuren langs het spoor intact.

De Groene Schaalsprong is een stadsbrede opgave, en wordt niet op projectniveau uitgevoerd. In bepaalde delen van de stad wordt verdicht en er zijn ook gebieden aangewezen in welke wijk en in het buitengebied waar meer groen gerealiseerd wordt. Op straatniveau wordt in dit project wel vergroend. Er is al een quickscan flora fauna uitgevoerd door een onderzoeksbureau, om de haalbaarheid van het project in te schatten en aandachtspunten in beeld te krijgen. Hierin wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling geen negatieve effecten heeft op beschermde soorten of functies, mits er buiten het broedseizoen gewerkt wordt en er geen verlichting wordt geplaatst in de groenstructuur.

De groene structuur langs het spoor blijft in tact, en met de verdere vergroening in de straat blijft leefgebied voor aanwezige soorten beschikbaar.

In de ontwerpfase wordt duidelijk of en hoeveel bomen er moeten wijken voor het plan. Voor deze bomen zal worden onderzocht of ze verplantbaar zijn. Bomen die moeten wijken moeten in de groenstructuur in de omgeving worden verplant of herplant, volgens het Utrechtse Bomenbeleid. Basiskwaliteit natuur heeft geen eenduidige werkwijze, wij geven invulling aan de opgave middels de verschillende ambities en beleidsstukken op groen en biodiversiteit die we hebben. Deze worden aangevuld en geactualiseerd waar nodig.

De gemeente Utrecht heeft de ambitie om natuurinclusief te bouwen, dit omvat onder andere het bieden van nestgelegenheden in gebouwen.

In de volgende fase wordt de herinrichting van de openbare ruimte in samenspraak met de buurt verder opgepakt.

19.6 Commercieel programma

Denk ook aan sport en recreatieruimte voor medewerkersbedrijven en open voor buurtbewoners (bv Yoga-ruimte).

In verschillende delen van deze bouwvelop wordt gezegd: De ontwikkelaar doet hier een haalbaarheidsonderzoek naar in de volgende fase. Hier maak ik bezwaar tegen, omdat er dan nog veel kan wijzigen zonder dat dat in de bouwvelop vermeld is.

Voor stimuleren sociale interactie tussen bewoners, werknemers, bezoekers EN buurtbewoners zou een gemeenschappelijke ruimte gecreëerd kunnen worden bv voor yoga of andere buurtactiviteiten.

Antwoord

De bouwvelop geeft de randvoorwaarden aan waarbinnen het plan verder kan worden vormgegeven. In dit geval zijn de randvoorwaarden dat het gaat om (commerciële) functies/voorzieningen, die goed samengaan met de woonomgeving. De bouwvelop maakt een gemeenschappelijke ruimte/functie mogelijk, maar is niet als harde eis meegenomen.

19.7 Duurzaamheid

- Hoe en door wie en m.b.v. welk systeem worden de aspecten van duurzaamheid onderzocht en gescoord? Waarom geen combinatie van zonnepanelen en groene daken. Uit onderzoek is dit effectiever in verkoeling gebleken. Waarom is er voor MPG score niveau brons gekozen en geen hogere ambitie: Goud?
- Is er het dak een waterretentie dak, waardoor de omgeving en het riool bij een flinke regenbui niet overbelast worden? Is er voorzien in een hemelwater riool in het westen, waar de grootste bebouwing is? Waarom is dit niet uitgewerkt en alleen als kans opgeschreven? Waarom wordt er geen rekening gehouden met buien van 30-50 mm met water op straat blijven staan? Eerder is al gebleken dat het riool op de Kardinaal de Jongweg buien met een intensiteit van 30 mm in 1 uur het niet aankan. Afvoer van water kan ook gerealiseerd worden door een wadi op het trapveldje. Hittestress voorkomen door meer groen/ schaduwplekken en gevelgroen. Op dit moment worden in de buurt van de Croeselaan proeven gedaan met Pergola's i.p.v. jonge boompjes tegen hittestress.
- Maak bezwaar zonder dat er goed onderzoek gedaan is naar het effect op de in de omgeving gebruikte bodemwarmtepompen. Wat is het risico op uitputting.
- Energie: Dit deel is onvoldoende uitgewerkt. Wat te doen met het niet voldoen aan het niveau Brons voor grondgebonden woningen. Wat heeft dit voor consequenties voor de bouw?
- Wat zijn de consequenties voor de bouw als er onvoldoende stroom geleverd kan? Wat is het risico op vertraging van het bouwproject?
- Wat is de invloed van slopen en bouwen op de woningen in de omgeving? Geluid, trillingen, scheuren in de muren, is daar een compensatieregeling voor?

Antwoord

- Duurzaamheid: De gemeente stelt de uitgangspunten op voor duurzaam bouwen, de initiatiefnemer onderzoekt welke maatregelen nodig zijn om hieraan te voldoen. De gemeente hanteert het principe 'geen dak onbenut', hoe en waarvoor het dak benut wordt is aan de initiatiefnemer. De gemeente ziet niveau brons als een ambitieuze én haalbare score. Het bouwen direct aan het spoor (materiaalgebruik om trillingen te voorkomen) heeft effect op de MPG-score.
- Water en klimaatadaptatie: De initiatiefnemer onderzoekt momenteel nog de inrichting van het dakoppervlak. Meerdere voorzieningen moeten op dit dak worden geplaatst. De ruimte die overblijft wordt groen ingericht. Het plangebied bestaat uit dakoppervlak en omliggende

(particuliere) buitenruimte. Voor dit gebied is een minimale bergingsopgave van 15 mm per vierkante meter verharding opgelegd. In de bouwvelop staan de uitgangspunten die de gemeente hanteert voor heviger neerslag, hier wordt dus rekening mee gehouden. Hierbij is het uitgangspunt dat een bui van 80 mm/uur niet volledig in de riolering geborgen hoeft te worden en dus wel mag leiden tot water op straat, zolang er maar geen water in panden stroomt. Momenteel wordt de mogelijkheid nog verkend of de riolering in de Christiaan Krammlaan vervangen wordt. De riolering is nog van goede kwaliteit, dus vanuit een constructief oogpunt nog niet aan vervanging toe. Daar staat tegenover dat de gemeente graag wil afkoppelen. Daarom wordt nu de mogelijkheid verkend om de vervanging van het riool naar voren te halen en een gescheiden stelsel aan te leggen om de Christiaan Krammlaan toch af te koppelen.

- Warmte-/koudevraag: Er wordt in deze ontwikkeling geen gebruik gemaakt van bodemwarmte.
- Energie: Bij vaststelling van een Bouwvelop is er geen sprake van een volledig uitgewerkt plan. In het ontwerpproces wordt onderzocht hoe aan de uitgangspunten kan worden voldaan.
- Netcongestie: Er is veel onzekerheid door netcongestie en situatie verandert continu. De bouw zal niet starten voordat er een contract met Stedin is voor de levering van voldoende stroom.
- Schade tijdens sloop/bouw: De aannemer is verantwoordelijk voor schade aan gebouwen tijdens de sloop en bouw.

19.8 Gezonde leefomgeving

Hoe wordt er gezorgd voor voldoende ventilatie? Op warme dagen is ook voldoende zonwering nodig voor verkoeling. Wordt de zonwering collectief geregeld of is het ieder voor zich?

Nieuwe bewoners inspraak geven in inrichting trapveldje en mogelijkheden voor zelfbeheer, dit bevordert de sociale cohesie. En geen kunstgras toestaan!!!

Antwoord

In de bouwvelop is opgenomen dat hittestress in woningen moet worden voorkomen door goede ventilatiemogelijkheden, het vergroenen van de buitenruimte en eventueel het toevoegen van zonwering. De precieze invulling hiervan wordt in de volgende fase verder uitgewerkt, maar dit zijn de uitgangspunten die we meegeven.

Vanuit de gemeente is het niet de insteek om kunstgras toe te voegen bij het trapveldje. Ook gezien het tegengaan van hittestress zetten wij in op het vergroenen van het trapveldje. De inrichting van het trapveldje zal in samenspraak met omwonenden worden bepaald.

19.9 Onderzoek en haalbaarheid

- Geluidshinder/geurhinder: van de Kardinaal de Jonghweg, komt veel geluid van hulpdiensten die hun kazerne dicht bij het spoor in Overvecht hebben. Dit heeft invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. Geurhinder zou kunnen ontstaan door een calamiteit op het spoor.
- Luchtkwaliteit: De Kardinaal de Jonghweg en omgeving staat al jaren bekend als gebied met slechte luchtkwaliteit. Zijn er plannen voor verbetering? Zie 2.5 voor advies verbetering luchtkwaliteit, zodat Mr Tripkade afgesloten kan worden voor autoverkeer.
- Omgevingsveiligheid: Dit project valt onder de tijdelijke Omgevingswet, gelden de Bkl regels dan ook. Eerder aangegeven dat ik mij zorgen maak over de evacuatiemogelijkheden bij een calamiteit, omdat er veel mensen wonen op een relatief klein oppervlak! Wat zijn de passende maatregelen? En zijn deze van invloed op de bouwvelop van Krammlaan2-10?
- Trillingen: Hier wederom later aanvullend onderzoek, waarom hoeft dat niet in deze bouwvelop te staan? Zo kan men op allerlei manieren afwijken zonder dat er een zienswijze

is. Als er een sleuf gemaakt wordt kan er dan een begroeide wadi komen, zodat het gebied ook mooier wordt?

- Bedrijven en milieuzonering: Bij versmalling van de weg komt de bebouwing <30 m bij de school! Als het Omgevingsplan Overvecht wordt uitgevoerd, komen er gebouwen dichterbij te staan.
- Archeologie: Ook dit onderzoek wordt weer later uitgevoerd, wat voor invloed kan het dan hebben op een wijziging van de bouwproject en omgeving?
- Bodemkwaliteit: Wat zijn de consequenties van de verontreiniging van de bodem en waarom geen verder onderzoek? Mogelijke asbestverontreiniging: waarom later pas nader onderzoek? En wanneer dan? Zijn er geen risico's bij sloop en verwijdering klinkers? Als er nader onderzoek aanbevolen wordt, is de verantwoordelijke van het project dan verplicht dit uit te voeren?
- Water: Ook hier weer later onderzoek. Bij berekening van de sterkte van het dak zou toch ook bekend moeten zijn of en hoeveel het dak aan water kan bergen? Wat als het niet mogelijk is hemelwater op riool of in de bodem te lozen? Wat als niet aan de watercompensatieplicht voldaan kan worden? Kunnen er dan minder woningen gebouwd worden?
- Bezonning: Ook hier weer onduidelijkheden en later onderzoek. Het trapveldje is omgeven door bomen en ligt nauwelijks in de zon. Je wilt ook niet een speel-en trapveldje in de zon: hittestress!
- Windhinder: Deze ontwerpogave heeft veel invloed op de bouw, waarom later pas opgepakt?
- Circulair bouwen: Dit is op zich een goed idee, maar is actief sturen op hetzelfde als verplicht?? Dit betwijfel ik.
- Hergebruik en milieuprestatie: Wat als de ambitie hergebruik niet gehaald wordt? Het kan wel onderbouwd zijn, maar wat zijn de consequenties? De BinG is altijd een stroperig, vertragend proces!
- Milieueffectrapportage: Misschien geen milieueffecten, maar tijdens sloop (wel die niet meegenomen is in de tekst) en nieuwbouw vraag ik mij dit af, toch zeker zal er invloed zijn op flora en fauna t.o.v. de huidige situatie. Berekening vervolgfase: hoe betrouwbaar is de AERIUS-berekeningsmethode?
- Riolering: Er staat hier niet wat het rioleringsplan inhoudt, is dit er al of wordt dit ook pas later onderzocht? Er staat hier ook niets meer over het hemelwaterriool!

Antwoord

- Geluidshinder/geurhinder: Vanwege het incidentele karakter van een calamiteit met geluidshinder of geurhinder, hoeft hier geen rekening mee te worden gehouden in de bouwvelop.
- Luchtkwaliteit: In de bouwvelop is opgenomen dat de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied beoordeeld is, en dat deze ruim voldoet aan de gestelde randvoorwaarden voor fijnstof en stikstofdioxide. De gemeente werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in het algemeen, maar er zijn geen specifieke plannen voor deze locatie.
- Omgevingsveiligheid: Dit wordt verder uitgewerkt in de ontwerpfase. Een vergunning kan niet worden verleend als de aanvraag niet voldoet aan de Bkl eisen.
- Trillingen: De bouwvelop geeft alleen randvoorwaarden. Gedetailleerd trillingsonderzoek kan alleen plaatsvinden als het ontwerp helemaal bekend is. Trillingen zijn namelijk van veel bouwkundige keuzes afhankelijk. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet het ontwerp uitgewerkt zijn en voldoen aan beleidsvoorwaarden van de gemeente. Dan kan er weer meegekeken worden en is bezwaar mogelijk.
- Bedrijven en milieuzonering: de nieuwe gebouwen komen inderdaad dichterbij de school te staan. Dit zijn met name de stadswoningen, dus hiervan is geen hinder te verwachten. De werkfuncties die in het gebouw komen, moeten passen in de woonomgeving.

- Archeologie: Als een archeologische vondst wordt gedaan, kan vertraging ontstaan in het project.
- Bodemkwaliteit: In deze fase van de planvorming is het niet noodzakelijk het nader onderzoek uit te voeren. Op het moment dat daadwerkelijk in de grond gewerkt gaat worden, moet bekend zijn wat de verontreinigingsgraad is en dus ook of sprake is van een verontreiniging met asbest. Het uitvoeren van onderzoek is verplicht voor start grondwerkzaamheden. Indien bodemverontreiniging aanwezig is die gesaneerd moet worden brengt dit meerkosten met zich mee. Het is onwaarschijnlijk dat deze kosten zo hoog zullen zijn dat realisatie van het plan in gevaar komt.
- Water: De waterberging op het dak is afhankelijk van de beschikbare ruimte op het dak. Hier is momenteel nog te weinig over bekend vanuit de ontwikkelaar omdat het project nog in de verkennende fase zit. In deze fase geven wij als gemeente vooral uitgangspunten mee aan de ontwikkelaar. Er geldt geen watercompensatieplicht voor deze ontwikkeling. Deze plicht geldt alleen bij een aanzienlijke toename van het verhard oppervlak. Het plangebied is momenteel al bijna volledig verhard. Dit heeft dus geen invloed op het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden. Wel geldt er een bergingsopgave van 15 mm per vierkante meter verhard oppervlak voor het plangebied.
- Bezinning en windhinder: zie de paragraaf 'Effect hoogte gebouw op schaduwwerking en bezinning; windhinder' in hoofdstuk 1.
- Circulair bouwen: Actief sturen is inderdaad iets anders dan verplichten.
- Hergebruik en milieuprestatie: de consequentie als de ambitie voor hergebruik niet wordt gehaald, is afhankelijk van de onderbouwing en is een politieke afweging.
- Milieueffecten: Gezien de relatief beperkte omvang van het plan, is een Milieueffectrapportage niet noodzakelijk. De AERIUS-berekeningsmethode is de landelijke standaard voor berekening van de stikstof.
- Riolering: In het rioleringsplan dat de ontwikkelaar aan moet leveren, moet de ontwikkelaar zichtbaar maken hoe wordt voldaan aan de bergingsopgave en hoe de ontwikkelaar afvalwater en hemelwater wil afvoeren en aansluit op het gemeentelijk riool. De mogelijkheid voor het aanleggen van een hemelwaterriool wordt momenteel nog verkend.

19.10 Participatie

De participatie hield niet zoveel meer in dan informeren, behoudens enkele keukentafelgesprekken met Mr Tripkade bewoners. Naar andere buurtbewoners is niet/ onvoldoende geluisterd.

Wat wordt er gedaan met de uitslagen van alle onderzoeken die pas in een later stadium gedaan worden. Wordt de buurt hier over geïnformeerd? Vindt dan nog participatie van buurtbewoners plaats?

Antwoord

Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over de participatie. De gemeente wil graag met omwonenden van gedachten wisselen over voorgenomen plannen. In eerdere fasen van het project is het plan aangepast naar aanleiding van opmerkingen van omwonenden, bijvoorbeeld het verlagen van een deel van het plan van vijf naar vier bouwlagen en het schrappen van het parkeerdek.

Met de vaststelling van de bouwvelop is de participatie afgerond. De volgende stap in het proces is dat de initiatiefnemer een Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit (BOPA) aanvraagt.

Bij de aanvraag om een BOPA dienen alle vereiste onderzoeken te worden bijgevoegd. Het is mogelijk om bezwaar in te dienen tegen het besluit op de aanvraag voor een BOPA. We houden u op de hoogte van de volgende mijlpalen in het proces.

Bijlagen

Bijlage 1 – bezonningsstudie