

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Johan Wagenaarkade 1–10 bis,
Halve Maan–Zuid

November 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN JOHAN WAGENAARKADE 1-10 BIS, HALVE MAAN-ZUID	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	5
2.3.1	<i>Wijziging van de juridische regeling en verbeelding naar aanleiding van zienswijzen</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen</i>	<i>5</i>
2.3.3	<i>Ambtshalve wijziging van de onderbouwing</i>	<i>6</i>
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	8

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Johan Wagenaarkade 1–10 bis, Halve Maan–Zuid

Het plangebied ligt tussen de Johan Wagenaarkade, de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan. Aan de achterkant is het plangebied begrensd door een peuterspeelzaal, basisschool en de achtertuinen van de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan.

De voormalige 3 blokken duplexwoningen (bestaande uit 20 woningen) gelegen aan de Johan Wagenaarkade zijn verouderd. Mitros heeft de 3 blokken gesloopt en wil deze vervangen door nieuwbouw dat bestaat uit 54 woningen. Het doel van het bestemmingsplan is deze nieuwe ontwikkeling van maximaal 54 sociale huurwoningen op deze plek planologisch-juridisch mogelijk maken.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.

Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 17 september 2021 tot en met donderdag 28 oktober 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 111 zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders

en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Johan Wagenaarkade 1–10 bis, Halve Maan–Zuid opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport november 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Johan Wagenaarkade 1–10 bis, Halve Maan–Zuid.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen richten zich met name tegen het onttrekken van de Johan Wagenaarkade en de toename van verkeer in de Catharina van Renneslaan, het toevoegen / aanpassen van groen, de ruimtelijke inpassing, het parkeren, de omgevingsaspecten en participatie.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de juridische regeling en de verbeelding. Hieronder worden de wijzigingen in de toelichting weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling en verbeelding naar aanleiding van zienswijzen

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de juridische regeling en de verbeelding.

2.3.2 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.2.1 Aanpassing paragraaf 4.2.1 van de toelichting

In paragraaf 4.2.1 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Het plangebied en de naastgelegen bebouwing sluit, qua architectuur en materiaalgebruik, aan op de Halve Maan zuid en de vooroorlogse plannen. In het nieuwe plan wordt met een voor de buurt nieuwe bebouwingstypologie gewerkt, maar blijft door de zorgvuldige inpassing de impact op het bestaande beeld beperkt.

De hagen die het huidige ensemble omsluiten worden aan de buitenzijde van de nieuwbouw doorgezet, zodat er ook in de nieuwe situatie zo veel mogelijk eenheid blijft in het stedenbouwkundige ensemble. Ook de kleuren en materiaalgebruik van de nieuwbouw wordt afgestemd op de samenhang met de bestaande bebouwing.

In het nieuwe plan wordt de bestaande bebouwingswand aan de Johan Wagenaarkade bestaande uit 3 rijen duplexwoningen gesloopt en vervangen door drie grotere en meerzijdige volumes, die van binnenuit het blok ontsloten worden, de ontsluitingsweg aan de voorzijde verdwijnt. De bebouwing wordt ontsloten vanaf een binnenstraat binnen het stedenbouwkundige ensemble, waar nu het achterpad ligt. De bouwblokken krijgen een secundaire entree aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal. Zodat bewoners hier direct naar buiten kunnen, en er vanuit de parkruimte een gevoel van voorkanten ontstaat.

Doordat de ontsluiting voor verkeer op het achterterrein plaatsvindt, komen de bouwblokken in het park te staan en grenzen ze aan een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling

sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit is een belangrijke stedenbouwkundige voorwaarde om hier verdichting toe te staan.

De nieuwbouw bestaat uit 3 alzijdige volumes bestaande uit 4 lagen op de hoeken en 5 lagen voor het middelste gebouw. De gebouwen op de hoeken liggen terug ten opzichte van de (rooilijnen van) bestaande bebouwing aan de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan, waardoor deze beperkt impact hebben. Bovendien zit er een opbouw in de gevels aan deze zijden, waardoor de gevels van het aan de straat gelegen deel lager zijn (3 lagen met een flauw hellend zadeldak) en zich goed verhouden tot de gevelhoogten van de bestaande naastgelegen bebouwing (van 2 lagen met een zadeldak).

De maximale bouwhoogte van het centraal gelegen gebouw bestaat uit 5 bouwlagen, zodat de bebouwing vanuit de As van Berlage grotendeels achter de 12 meter hoge Matthëuskerk wegvalt en het beeld vanaf de Beethovenlaan niet ingrijpend verandert.

2.3.2.2 Aanpassing paragraaf 4.2.1, onder verkeersafwikkeling, van de toelichting
In paragraaf 4.2.1 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Verkeersafwikkeling

In het gebied tussen de Petristraat en de Catharina van Renneslaan zijn en blijven in de toekomstige situatie circa 250 woningen aanwezig. De bouw van extra woningen aan de Johan Wagenaarkade heeft geen invloed op deze getallen, omdat deze woningen ontsluiten via de Hendrika van Tussenbroeklaan.

Deze 250 woningen genereren per huishouden gemiddeld 4,72 bewegingen per etmaal. Dit is een totaal van circa 1200 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent ongeveer 600 voertuigen de wijk in via de Petristraat en ongeveer 600 voertuigen de wijk uit via de Catharina van Renneslaan. Binnen de wijk zijn immers weinig bestemmingen waarvoor men de auto zal gebruiken.

De 54 nieuwe woningen aan de Johan Wagenaarkade genereren circa 200 motorvoertuigen.

Ingaand verkeer

In de huidige situatie gebruikt ingaand verkeer doorgaans al de Petristraat en de Galeslootstraat. In de toekomstige situatie wijzigt dit feitelijk niet. Deze straten worden naar verwachting rustiger doordat er minder verkeer richting Halve Maan-Noord en richting de woningen Johan Wagenaarkade 1-10bis door deze straten zal rijden.

Uitgaand verkeer

Voor het uitgaande verkeer verandert er meer. De route Johan Wagenaarkade/Hendrika van Tussenbroeklaan verdwijnt en ook richting het noorden kan men de Johan Wagenaarkade niet meer gebruiken vanwege de knip ter hoogte van de Dafne Schippersbrug. Dit verkeer gebruikt in de nieuwe situatie de Catharina van Renneslaan. Zoals hierboven reeds becijferd, komen deze aantallen ongeveer op 600 uit. In landelijke richtlijnen (vanuit het CROW¹) is voor dit soort straten een bovengrens van maximaal 1.000 voertuigbewegingen per etmaal gesteld. Hierbij is uitgegaan van een woonerf (waarbij het uitgangspunt is dat kinderen op straat moeten kunnen spelen) waarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid gegarandeerd kan worden. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten worden daarom geen problemen verwacht op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Er is sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer in de Catharina Van Renneslaan. Deze toename is een direct gevolg van het aanbrengen van de knip en het opheffen van een deel van de Johan Wagenaarkade. Om deze stijging in perspectief te plaatsen is ook gekeken naar het huidige gebruik. Door de huidige alternatieven is het gebruik van de Catharina van Renneslaan relatief beperkt. Met name bewoners uit deze straat en de Noltheniusstraat gebruiken deze straat. Ook met het extra verkeer blijft het rustige karakter van de straat blijft behouden. De verkeersintensiteiten zijn passend bij een woonstraat. De genoemde intensiteiten doen zich bovendien alleen voor op de drukste momenten in de straat. Hiernaast zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van deze straten lager zullen liggen dan rekening mee is gehouden.

Gebruik door direct aanwonenden

Op basis van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel en het aantal aanwezige woningen in de Noltheniusstraat en Catharina van Renneslaan is becijferd hoeveel verkeer er nu naar verwachting in de Catharina van Renneslaan rijdt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het deel van de Catharina van Renneslaan tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat en het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan. Ook voor de Noltheniusstraat is onderscheid gemaakt tussen de woningen die verplicht zijn om via de Catharina van Renneslaan uit te rijden en de woningen die een keuze hebben om eventueel via de Averkamplaan weg te rijden. Van deze laatste groep woningen is aangenomen dat ongeveer twee derde alsnog gebruik maakt van de Catharina van Renneslaan om de wijk te verlaten.

Op basis van deze uitgangspunten is het aantal verkeersbewegingen in de Catharina van Renneslaan becijferd op circa 175 verkeersbewegingen per etmaal op het deel tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan en op het gedeelte tussen de Johan Wagenaarkade en de Noltheniusstraat op circa 90 verkeersbewegingen.

Ander gebruik

Ook andere wijkbewoners gebruiken de Catharina van Renneslaan. Bijvoorbeeld om de winkels aan de Händelstraat te bereiken of om de Joseph Haydnlaan te bereiken. Naar schatting gaat het hier om circa 50 tot 100 voertuigen per etmaal.

Totaal gebruik

Het totale gebruik van de Catharina van Renneslaan in de huidige situatie wordt op basis van het bovenstaande geschat op ongeveer 225–275 voertuigbewegingen per etmaal. Hierbij ligt het zwaartepunt op het gedeelte tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan.

Toekomstige ontwikkelingen

Er is geen rekening gehouden met het feit dat de verwachting is dat op termijn betaald parkeren kan worden ingevoerd en is ook nog geen rekening gehouden met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht, dat naar verwachting tot 2040 een reductie van het aantal autobewegingen van maximaal 10% tot gevolg zal hebben. Met de algehele verwachting dat de verkeersintensiteiten in de wijk op termijn nog verder zullen dalen is bij onderstaande conclusie nog geen rekening gehouden.

Verkeer goed af te wikkelen

De verwachte verkeersintensiteiten als gevolg van de knip en als gevolg van de nieuwe woningen blijven ruim onder de maximale intensiteiten uit de richtlijnen die het CROW voor dergelijke woonstraten stelt. De verwachte intensiteiten zijn volgens deze normen acceptabel in een woonerf, waar kinderen geacht worden op straat te kunnen spelen. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de straten in dit gebied is, ondanks een relatief forse toename, daarmee nog steeds voldoende gewaarborgd.

Verkeersveiligheid Halve Maan zuid

De uitrit bij de Catharina van Renneslaan is druk, maar het is door de brede uitritconstructie mogelijk om meer naar rechts op te stellen waardoor het zicht op het naderende verkeer goed is. De Catharina van Renneslaan sluit op de Joseph Haydnlaan aan middels een uitritconstructie waardoor de snelheid ter plaatse laag ligt. Een halterende bus kan het zicht tijdelijk verminderen. Dit gebeurt in de spits ongeveer 4 keer per uur. Ook dan kan men meer naar recht opstellen voor beter zicht. De overige momenten heeft men hier goed zicht op het naderende verkeer. Gezien de eerder omschreven verkeersintensiteiten en het feit dat veel straten door de beperkte breedte niet uitnodigen tot hoge snelheden worden geen bijzondere verkeersveiligheidsrisico's verwacht.

2.3.2.3 Aanpassing paragraaf 5.3 van de toelichting

In paragraaf 5.3 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Plansituatie

Nabij het bouwblok zijn verschillende bedrijfsmatige functies gelegen die potentieel tot milieuhinder kunnen leiden. Aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal gaat het om de relevante bedrijven KWS Infra B.V., Asphalt Centrale Utrecht (ACU) en Nedal Aluminium B.V. En op het binnenterrein bij het bouwplan bevindt zich een peuterspeelzaal.

In het geldende bestemmingsplan heeft KWS Infra B.V. een maximale milieucategorie 3.1, en Nedal milieucategorie 5.3. Voor de Asphalt Centrale Utrecht (ACU) geldt een maximale milieucategorie van 4.2.

Op basis van deze milieucategorieën gelden er (overeenkomstig de Handreiking bedrijven en milieuzonering van de VNG) richtafstanden voor geluid, geur, stof en gevaar. Voor bedrijven met categorie 5.3 en 4.2 zijn de richtafstanden voor:

- geur: 200 m
- stof: 100 m
- gevaar: 50 m (cat. 4.2) en 100 m (cat 5.3)

Voor bedrijven met milieucategorie 3.1 gelden kleinere richtafstanden (respectievelijk 10, 30 en 10 m).

De beoogde woningen liggen op meer dan 250 m van de bestaande bedrijven. De aspecten geur, stof en veiligheid vormen daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

De bedrijven liggen op een gezonde industrieterrein. En de beoogde woningen liggen binnen de geluidszone van dit gezonde terrein. Daarom heeft naar dit aspect geluidsonderzoek plaatsgevonden. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er op de gevels van de nieuwe woningen geen overschrijding is van de voorkeursgrenswaarde. Zie paragraaf [5.4](#).

Op het binnenterrein aan de achterzijde van het bouwplan bevindt zich een peuterspeelzaal.

Ook in de huidige situatie zijn er al woningen op korte afstand van het kinderdagverblijf / de peuterspeelzaal. De nieuwe bebouwing komt verder weg te liggen dan op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk is. De peuterspeelzaal (of andere maatschappelijke bestemming) vormt daardoor geen belemmering voor de nieuwe woningen.

Bij een peuterspeelzaal is de voornaamste geluidbron het geluid van (buiten) spelende kinderen. Het betreft hier een peuterspeelzaal waarbij kinderen slechts beperkt buiten spelen. De kinderen zijn 2,5 uur per ochtend of middag aanwezig. Een deel van deze periode kan buiten worden gespeeld. Ten aanzien van de nieuwbouw geldt dat de buitenruimten zich niet aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden, maar aan de noord, zuid- en westzijde van de bebouwing. Aan de zijde van de peuterspeelzaal bevinden zich met name slaap- en enkele woonkamers. Op tijden dat er geslapen wordt, vinden er geen activiteiten bij de peuterspeelzaal plaats. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

2.3.3 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

Paragraaf 2.3.2.1 is geactualiseerd. Hier is een toelichting opgenomen over de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad'.

In paragraaf 2.3.2.2.6 is de titel van de Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019–2023 aangepast. Hier stond een verkeerd jaartal vermeld.

Daarnaast is op diverse plekken in de toelichting de tekst over de bestaande situatie geactualiseerd, omdat de bebouwing op de locatie nu gesloopt is.

De volgende teksten zijn opgenomen:

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 juli 2022 in werking treedt. Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 juli 2022 in het omgevingsplan zullen

worden vastgelegd. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad in 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.

We maken de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document 'Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019–2023' is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.3.2.2.6.

2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019–2023

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen– Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019–2023 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Andere locatie uitrit binnenterrein

Indiener maakt bezwaar tegen de geplande uitrit van het binnenterrein naar de Petristraat. Deze uitrit leidt tot extra verkeer op de Petristraat. Het zicht is tijdens het uitrijden niet voldoende, waardoor het risico op verkeersongevallen toeneemt. Ook wordt op deze manier mogelijk gemaakt dat bewoners van de nieuwe appartementen of besteldiensten vanuit de Petristraat het binnenterrein kunnen oprijden. Dus tegen de rijrichting naar het binnenterrein in. Dit moet voorkomen worden. Indiener geeft aan dat het in combinatie met zijn bezwaar tegen het onttrekken van de verkeersverbinding tussen Johan Wagenaarkade en de Hendrika van Tussenbroeklaan gewenst is het uitrijden van de binnenterrein te verplaatsen naar de Johan Wagenaarkade. De Johan Wagenaarkade kan ter hoogte van de nieuwbouw de vorm van een fietsstraat krijgen. Indiener verzoekt dan ook een andere uitrijroute te ontwikkelen dan de huidige route van het binnenterrein naar de Petristraat.

Reactie

De route achter de nieuwe woningen is niet geschikt om als ontsluiting voor de wijk dienst te doen. Bewoners zouden deze doorsteek wel kunnen gebruiken. Daarnaast worden bewoners geïnstrueerd om de wijk te verlaten via het Hendrika van Tussenbroeklaan. Er is een voorziening voor een paaltje opgenomen in het plan, mocht deze route toch te veel gebruikt worden. Daarmee kan de uitgang richting de Petristraat dichtgezet worden.

Aan de voorzijde van de Mitros ontwikkeling kan geen fietsstraat gerealiseerd worden, vanwege de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe woningen komen namelijk verder naar voren te staan. Om op deze plek te kunnen verdichten moet de bebouwing aansluiten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De bouwblokken komen in een parkachtige omgeving te staan en hebben zowel een entree aan de achter- als voorzijde. Het onttrekken van de huidige weg en deze groen inrichten maakt onderdeel uit van het een integraal plan waarbij het niet mogelijk is om één aspect te wijzigen, zonder dat dit invloed heeft op het totaal.

Verder is het zo dat een fietsstraat wordt ingezet op locaties waar een doorfietsroute is, maar waar de auto nog wel gebruik van kan maken om de bestemming te bereiken. Een fietsstraat op deze locatie zal juist een ontsluiting voor autoverkeer realiseren, wat tegen de principes ingaat.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 2

1. Door onttrekken Johan Wagenaarkade wordt Catharina van Renneslaan te druk

Door het onttrekken van de Johan Wagenaarkade wordt de Catharina van Renneslaan de enige ontsluitingsweg voor de wijk Halve Maan-Zuid, het verkeer in deze straat zal ontzettend toe nemen waardoor het woongenot voor de bewoners verloren gaat. Dit komt onder andere door de opstoppingen die in deze straat gaan ontstaan door bezorgdiensten. Indiener heeft een video

toegevoegd. Zoals op de video te zien is durven grote vrachtwagen nu al niet de straat door. Het wordt zo voor de kinderen in deze straat onmogelijke om nog op straat te spelen.

Reactie

De gevolgen van de ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht. De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen volgens de berekeningen toe van 250 motorvoertuigen per etmaal naar 600 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de grens die normaal gesproken wordt gehanteerd (1.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een straat met de inrichting zoals de Catharina van Renneslaan. Dit is dus ruim binnen de normen en daarmee acceptabel. Het rustige karakter van de straat blijft dus behouden. De genoemde intensiteiten doen zich bovendien alleen voor op de drukste momenten in de straat. Hiernaast zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van de Catharina van Renneslaan lager zullen liggen dan rekening mee is gehouden. Er zijn meerdere straten in Utrecht, o.a. in de wijk Oog in Al met vergelijkbare verkeersintensiteiten, waar dit niet tot problemen of verkeersonveiligheid leidt.

Op dit moment moeten voertuigen met de grootte van een bestelbus ook al door de straat. Dat gaat, zij het met enige moeite. Zij kunnen dus ook in de toekomstige situatie nog steeds de wijk in en uit. Het kan inderdaad zijn dat bezorgdiensten de weg tijdelijk blokkeren, maar dit zal geen grote problemen veroorzaken in de verkeerscirculatie in de wijk. Hiernaast verwachten wij in de toekomst niet bijzonder veel groot vrachtverkeer, maar alleen bestemmingsverkeer. Er zijn in de Halve Maan Zuid geen bestemmingen die vrachtverkeer aantrekken.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2 is aangegeven.

Zienswijze 3

1. Onttrekken Johan Wagenaarkade ten behoeve van groen

Indiener maakt bezwaar tegen het onttrekken van één van de twee ontsluitingswegen (de Johan Wagenaarkade) van de wijk. Volgens indiener is er al voldoende groen, juist in die hoek van de wijk. Er is door buurtbewoners geopperd om hier een 'fietsstraat – auto te gast' van te maken. Dat lijkt indiener een goed alternatief. Indiener geeft aan dat bij de Dafne Schippersbrug wel een onderbouwing is gegeven (minder sluipverkeer/ hard rijden en enkel bestemmingsverkeer in de wijk). Maar de intrekking van de rijbaan op de Johan Wagenaarkade wordt alleen verdedigd met 'meer groen'. Extra groen is niet nodig in Oog In Al / Halve Maan. Er is voldoende groen aanwezig. Het is dan ook vreemd om op basis van dat argument een rijbaan te onttrekken en de bewoners van de Catharina van Renneslaan hiermee te duperen.

Reactie

Om op deze locatie te mogen verdichten dient het bouwplan te voldoen aan een aantal belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden. Het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte moet een betere aansluiting maken op het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' en daarnaast moet een integraal ontwerp gemaakt worden met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Om dit te realiseren is een ontwerp gemaakt voor de gebouwen met een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Doordat de weg aan de voorzijde verandert in een fietspad, sluit de ontwikkeling hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Wanneer essentiële onderdelen in dit ontwerp wijzigen, bijvoorbeeld door wel een ontsluitingsweg in plaats van een fietspad te maken, dan heeft dit direct consequenties voor de

integrale kwaliteit van het plan en kan niet meer voldaan worden aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Het benutten van kansen voor ruimtelijke kwaliteit door het toevoegen van groen sluit aan bij de gemeentelijk beleidsdoelstellingen en ambities op het gebied van verbeteren van de openbare ruimte, vergroenen, ruimte voor recreatie en ontmoeting, stimuleren bewegen en het reduceren van geluidsbelasting op woningen. Deze beleidsdoelstellingen en ambities zijn gericht op realiseren van een gezonde leefomgeving en spelen een belangrijke rol bij de belangenafweging die door het college is gemaakt bij het vaststellen van de bouwvelop.

Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is ruimtelijk niet inpasbaar. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus de financiële haalbaarheid. Ook zullen de woningen dan weer een bepaalde geluidsbelasting krijgen, wat ook niet wenselijk is.

Aan de voorzijde van de Mitros ontwikkeling kan geen fietsstraat gerealiseerd worden, vanwege de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe woningen komen namelijk verder naar voren te staan. Om op deze plek te kunnen verdichten moet de bebouwing aansluiten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De bouwblokken komen in een parkachtige omgeving te staan en hebben zowel een entree aan de achter- als voorzijde. Het onttrekken van de huidige weg en deze groen inrichten maakt onderdeel uit van het een integraal plan waarbij het niet mogelijk is om één aspect te wijzigen, zonder dat dit invloed heeft op het totaal.

De gevolgen van de ontsluiting voor de verschillende straten in de wijk hebben wij onderzocht. De verkeersintensiteiten in de Catharina van Renneslaan nemen volgens de berekeningen toe van 250 motorvoertuigen per etmaal naar 600 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de grens die normaal gesproken wordt gehanteerd (1.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een straat met de inrichting zoals de Catharina van Renneslaan. Dit is dus ruim binnen de normen en daarmee acceptabel. Het rustige karakter van de straat blijft dus behouden. De genoemde intensiteiten doen zich bovendien alleen voor op de drukste momenten in de straat. Hiernaast zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van de Catharina van Renneslaan lager zullen liggen dan rekening mee is gehouden. Er zijn meerdere straten in Utrecht, o.a. in de wijk Oog in Al met vergelijkbare verkeersintensiteiten, waar dit niet tot problemen of verkeersonveiligheid leidt.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 4 t/m 8, 12 t/m 15, 17.01 t/m 17.93 en 18

Deze zienswijzen zijn gelijklopend.

1. Fietsstraat in plaats van onttrekken Johan Wagenaarkade

Middels dit schrijven maak ik bezwaar tegen het onttrekken aan het openbaar verkeer van een gedeelte van de rijbaan van de Johan Wagenaarkade tussen de Petristraat en de Hendrika van Tussenbroeklaan.

In plaats van de onttrekking van een gedeelte van voornoemde rijbaan zie ik graag een 'fietsstraat – auto te gast' als ontsluiting langs de te realiseren appartementen ter hoogte van Johan Wagenaarkade 1 t/m 10 bis. Middels een 'fietsstraat – auto te gast' behoudt de wijk Halve Maan Zuid twee ontsluitingen naar de Joseph Haydnlaan en wordt de verkeersdruk in de wijk minimaal geïntensiveerd met respect voor de vergroening.

Reactie

Aan de voorzijde van de Mitros ontwikkeling kan geen fietsstraat gerealiseerd worden, vanwege de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe woningen komen namelijk verder naar voren te staan. Om op deze plek te kunnen verdichten moet de bebouwing aansluiten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De bouwblokken komen in een parkachtige omgeving te staan en hebben zowel een entree aan de achter- als voorzijde. Het onttrekken van de huidige weg en deze groen inrichten maakt onderdeel uit van het een integraal plan waarbij het niet mogelijk is om één aspect te wijzigen, zonder dat dit invloed heeft op het totaal.

De verwachting is dat de enige ontsluiting van de wijk in de toekomst, de Catherina van Renneslaan, de verkeersintensiteit goed kan verwerken. Door de wijk zal zich namelijk alleen bestemmingsverkeer verplaatsen door de plaatsing van de knip onder de Dafne Schippersbrug. De verkeersintensiteit op de Catherina van Renneslaan zal toenemen door de nieuwe ontwikkeling tot 600 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie zijn dit 250 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de grens die normaal gesproken wordt gehanteerd (1.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een straat met de inrichting zoals de Catharina van Renneslaan. Dit is dus ruim binnen de normen en daarmee acceptabel. Het rustige karakter van de straat blijft dus behouden. Hiernaast zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken, waardoor de intensiteiten in werkelijkheid in grote delen van de Catharina van Renneslaan lager zullen liggen dan rekening mee is gehouden.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 9

1. Inkijk door nieuwe woningen

Indiener geeft aan dat aan de overkant van zijn huis nieuwe sociale huurwoningen worden gebouwd. Indiener vreest voor enorme inkijk van twee balkons en zeker 9 ramen die inkijk hebben op zijn woonkamer en drie slaapkamers. Indiener geeft aan dat dit zeer onwenselijk is en vraagt om maatregelen om de inkijk te beperken, bijvoorbeeld groen of andere voorzieningen. Volgens indiener heeft Mitros aangegeven hier geen voorzieningen voor te treffen.

Reactie

De nieuwe woningen komen op vergelijkbare afstand van de woning van indiener als de bestaande woningen. De nieuwbouw ligt enkele meters verder weg. Er komen wel meer ramen en twee balkons, maar ook in de huidige situatie zijn er ramen in de zijkant van de woningen aanwezig. Bovendien ligt de nieuwbouw op een afstand die normaal is voor een woonstraat met woningen aan de overzijde. Hierbij is het normaal dat er enige inkijk kan zijn. Het aanbrengen van eventuele beplanting tegen inkijk is volgens ons niet nodig en betreft bovendien een inrichtingsaspect. Deze worden niet in bestemmingsplannen geregeld.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10

1. Onttrekken Johan Wagenaarkade ten behoeve van groen

Indiener maakt bezwaar tegen de koppeling tussen meer woningen en meer groen bij dit project. Volgens indiener maakt de gemeente deze koppeling niet bij alle bouwprojecten. Aan de overkant van het Amsterdam-Rijn kanaal zou een park komen, nu komen er woningen, daar is dus geen koppeling tussen meer woningen en meer groen. Indiener maakt tevens bezwaar tegen het deel van het bestemmingsplan dat ervoor zorgt dat de weg (Johan Wagenaarkade) ter hoogte van Johan Wagenaarkade 1-10 te Utrecht verdwijnt. Daardoor kan indiener alleen de wijk via de Catherina van Renneslaan. Dit is volgens indiener alleen mogelijk als de bewoners daar aan beide kanten met de auto op de stoep te parkeren, anders is de weg te smal. Er kan ook gewoon een éénrichtingsweg van bijvoorbeeld 4,5 meter breed in plaats van het fietspad worden gemaakt.

Reactie

Het aanleggen van extra groen volgt uit het gemeentelijk beleid (Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (raadsbesluit 11 februari 2016) en de "Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!") in dit beleid wordt ingezet op het rondje Stadseiland. De groene invulling ter plaatse van de Johan Wagenaarkade is hier een invulling van.

Aan de overkant van de locatie wordt Leeuwensteyn gerealiseerd op basis van een Stedenbouwkundig Plan dat in 2016 is vastgesteld door de raad. Voor deze ontwikkeling geldt ook dat er verdicht wordt in combinatie met groen, onder andere door het inrichten van een ecologische zone vlak tegenover de ontwikkeling van Mitros. Meer informatie hierover is te vinden op onze gemeentelijke [website](#).

Het benutten van kansen voor ruimtelijke kwaliteit door het toevoegen van groen sluit aan bij de gemeentelijk beleidsdoelstellingen en ambities op het gebied van verbeteren van de openbare ruimte, vergroenen, ruimte voor recreatie en ontmoeting, stimuleren bewegen en het reduceren van geluidsbelasting op woningen. Deze beleidsdoelstellingen en ambities zijn gericht op realiseren van een gezonde leefomgeving en spelen een belangrijke rol bij de belangenafweging die door het college is gemaakt bij het vaststellen van de bouwvelop.

Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is ruimtelijk niet inpasbaar. Ook niet als het een eenrichtingsweg wordt. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus voor de financiële haalbaarheid. Ook zorgt dit voor een toename van de geluidsbelasting op de woningen wat ook niet wenselijk is.

De verwachting is dat de enige ontsluiting van de wijk in de toekomst, de Catherina van Renneslaan, de verkeersintensiteit goed kan verwerken. Omdat er een knip geplaatst wordt onder de Dafne Schippersbrug, zal er in de wijk namelijk alleen bestemmingsverkeer rijden.

Door de nieuwe ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op de Catherina van Renneslaan toenemen tot 600 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie zijn dit 250 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de grens die normaal gesproken wordt gehanteerd (1.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een straat met de inrichting zoals de Catharina van Renneslaan. Dit is dus ruim binnen de normen en daarmee acceptabel. Het rustige karakter van de straat blijft dus behouden. Bovendien zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken. Hierdoor zal de verkeersintensiteit in grote delen van de Catharina van Renneslaan in werkelijkheid lager liggen dan waarmee rekening is gehouden in het model. Het half op het voetpad parkeren aan beide zijden van deze weg wordt gedoogd. De weg is en blijft dus voldoende breed om het verkeer vanuit de wijk te ontsluiten.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 11

1. Catharina van Renneslaan en inrichting uitrit niet geschikt voor extra verkeer

Indiener vraagt zich af hoe de bereikbaarheid van de woningen is gegarandeerd als er maar één in- en uitgang voor de wijk overblijft. Er wordt uitgegaan van modellen waarbij er 600 voertuig bewegingen per dag zijn. Indiener vraagt zich af hoe deze voertuigen verdeeld zijn over de dag. Als er veel in de ochtendspits zijn, betekent dat dan dat er 200 voertuigen de wijk uitgaan? Is daar een meting voor gedaan? Het uitgaande verkeer moet de wijk uit via de Catharina van Renneslaan. Indiener geeft aan dat de uitrit niet geschikt is om een groot aantal auto's af te voeren. De uitgang is daar niet overzichtelijk genoeg voor, door de aanwezige bushalte, heggen, flat en woningen. Bijkomend probleem is de constructie van de uitgang, de verkeersdrempel zorgt ervoor dat auto's zich moeilijk kunnen opstellen voor het fietspad waarbij fietsers van beide kanten kruisen. Er is ook geen opstelruimte voor auto's tussen het fietspad en de weg, waardoor auto's voor het opgaan van de weg half op het fietspad staan opgesteld of met meer vaart het fietspad over moeten steken om in te kunnen voegen op de weg. Meer verkeer door deze uitrit zal leiden tot een grotere verkeersonveiligheid. Indiener vraagt zich af hoe dit opgelost gaat worden. Een van de speerpunten voor de nieuwbouw waar het bestemmingsplan voor wordt aangepast is vergroening. Indiener vraagt zich af hoeveel vergroening er wordt gerealiseerd, als er ook rekening wordt gehouden met het groen wat verdwijnt doordat er tuinen verdwijnen. Is er gekeken naar het openhouden van de Johan Wagenaarkade maar dan in de vorm van een eenrichtingsweg de wijk uit met veel groen, bijvoorbeeld een auto-te-gast-sstraat. Voordeel is dat er dan toch een verkeersveilige uitrit uit de wijk blijft.

Reactie

De vuistregel is dat 10% van de etmaalintensiteit zich verplaatst over de weg tijdens de spitsuren. Uit onze analyse blijkt er geen sprake te zijn van een bijzonder onveilig punt ter hoogte van de aansluiting op de Joseph Haydnlaan. Het is wel een punt waar oplettendheid nodig is. Uit de ongevallencijfers blijkt niet dat hier bijzonder veel ongevallen gebeuren. In het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard is er gekeken naar de oversteekbaarheid bij de Everard Meijsterlaan. Er is op dit moment in het plan meegenomen om doseerlichten aan te brengen op de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan om de oversteekbaarheid op drukke momenten te verbeteren. Deze doseerlichten zullen er dus ook voor zorgen dat het goed mogelijk blijft om vanuit de Catharina van Renneslaan de Joseph Haydnlaan op te draaien.

Aan de voorzijde van de Mitros ontwikkeling kan geen fietsstraat of auto-te-gast-sstraat gerealiseerd worden, vanwege de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe woningen komen namelijk verder naar voren te staan. Om op deze plek te kunnen verdichten moet de bebouwing aansluiten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De bouwblokken komen in een parkachtige omgeving te staan en hebben zowel een entree aan de achter- als voorzijde. Het onttrekken van de huidige weg en deze groen inrichten maakt onderdeel uit van een integraal plan waarbij het niet mogelijk is om één aspect te wijzigen, zonder dat dit invloed heeft op het totaal.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 16

1. Er ontstaan lange wachttijden voor het stoplicht

Verkeer van bewoners richting Kanaleneiland moet verplicht via de Lessinglaan vóór het stoplicht (ipv goede doorstroming via H. van Tussenbroeklaan). Normaal doorrijden wordt hierdoor een lange wachttijd voor het stoplicht. Niet alleen slecht voor ontsluiting in de wijk, maar ook langer woon-werkverkeer en slecht voor het milieu!

Reactie

Ons beleid is om verkeer zo snel mogelijk naar een dergelijke gebiedsontsluitingsweg te leiden, zoals de Lessinglaan. De functie van deze wegen is om veelal doorgaand verkeer te faciliteren. De filevorming is vervelend, maar de vertraging zal over het algemeen beperkt worden tot enkele minuten. Hiernaast verwachten wij dat met de realisatie van de 'Westelijke Stadsboulevard' de filevorming verminderd zal worden. Het kruispunt met de Lessinglaan/Everard Meijsterlaan/Joseph Haydnlaan zal namelijk eenvoudiger worden gemaakt waardoor de doorstroming verbeterd wordt. U kunt meer lezen over dit project op: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard/>

2. Lessinglaan drukker en meer risico op gevaarlijke situaties

De Lessinglaan is al zeer druk en zal door dit extra verkeer nog drukker worden. Deze extra verkeersdruk zal resulteren in nog langere files tot aan wellicht de Vleutenseweg met een verkeersinfarct aldaar (slecht voor milieu, slecht voor ontsluiting Utrecht West, langer woonwerkverkeer). Ontsluitingspunten richting Lessinglaan zijn zeer onoverzichtelijk (in tegenstelling tot Tussenbroeklaan naar Lessinglaan). Hierdoor groter risico op gevaarlijke situaties

Reactie

Uit onze analyse blijkt er geen sprake te zijn van een bijzonder onveilig punt ter hoogte van de aansluiting op de Joseph Haydnlaan/Lessinglaan. Het is wel een punt waar oplettendheid nodig is. Uit de ongevallencijfers blijkt niet hier bijzonder veel (ernstige) ongevallen gebeuren. In de spits kan het drukker zijn, maar door de verkeerslichten ter hoogte van de Everard Meijsterlaan zullen er voldoende moment zijn waarop men veilig kan invoegen.

3. Gevaarlijke verkeerssituatie bij school

De halers/brengers voor de school aan het Victor Hugoplantsoen kunnen niet anders dan keren of tegen het verkeer in gaan rijden rond de flat Wagenaarkade/ Victor Hugoplantsoen. Hierdoor extra gevaarlijke situaties.

Reactie

De school zal vanaf beide kanten bereikbaar blijven. Overigens is het aantal kinderen dat met de auto gehaald en gebracht wordt, beperkt. Wij willen geen voorzieningen treffen om het halen en brengen van kinderen te stimuleren.

4. Overlast bij brug

Gezien de ervaringen onder en rond de Merwedeburg (doodlopende weg onder een brug) bestaat de angst dat door de voorgenomen knip het vrijgekomen stuk onder de brug, groepen zal aantrekken die daar (al dan niet beschermt) willen verblijven, ook door de aanvaarbeveiliging die als recreatiezone wordt gebruikt. Indiener geeft aan dat zij daar deze zomer al meerdere malen mee te maken hebben gehad. Daarnaast wordt de parkeerplaats thv de Schippersbrug gebruikt door gebruikers van lachgas. Indiener hebben de gemeente daar eerder al op gewezen. Het stilleggen van het verkeer ter hoogte van de brug zal een hoop negatieve bijeffecten hebben waar volgens indiener te weinig onderzoek naar is gedaan.

Reactie

Het realiseren van de knip onder de Dafne Schippersbrug zorgt ervoor dat dit gebiedje in de toekomst anders gebruikt gaat worden. In het kader van de herinrichting van de gehele Johan Wagenaarkade zal dit gebiedje nader worden uitgewerkt. De huidige problemen daar worden daarin meegenomen en omwonenden wordt gevraagd om hierbij te participeren. Door het realiseren van de knip ontstaat de mogelijkheid om de inrichting te verbeteren en hopelijk de huidige overlast te verhelpen.

5. Gevolg Halve maan onder de Everard Meijsterlaan

Om de stoplichtfile te vermijden zullen bewoners van boven de Meijsterlaan op de Wagenaarkade na de knip gaan parkeren; de parkeerdruk in halvemaan zuid zal hierdoor toenemen. De huidige auto-luwe wegen waar zeer veel door kinderen gespeeld wordt, gaan drukker worden, wat resulteert in onveilige situaties

Reactie

Wij verwachten niet dat de parkeerdruk in de Halve Maan Zuid veel zal toenemen. Inwoners van de stad parkeren namelijk het liefst zo dicht mogelijk voor hun huis en voor velen zal het dus onaantrekkelijk zijn om de auto verder weg te parkeren. Wij kunnen de bewoners niet verbieden om de auto elders in het openbaar gebied te parkeren.

6. Bij eerdere participatie zou er geen knip komen in de Johan Wagenaarkade

Indiener geeft aan dat tijdens een klankbordgroep door Mitros (6 november 2018) door Dhr Peeters vanuit de gemeente Utrecht een presentatie is gegeven over de ontwikkelingen van de mobiliteit aangaande het nieuwbouwproject Johan Wagenaarkade I-10bis. Er is toen aangegeven dat er geen knip is gemaakt in de Johan Wagenaarkade tijdens de aanleg van de Dafne Schippersbrug. De reden dat dit niet is gedaan was dat binnen de realisatie van de Dafne Schippersbrug en vervolgroute, keuzes zijn gemaakt om op het Victor Hugoplantsoen éénrichtingsverkeer in te stellen. Daarnaast was het niet meer mogelijk voor autoverkeer om Halve Maan te verlaten via de Everard Meijsterlaan richting J. Haydnlaan. Vanwege de bereikbaarheid van de woonbuurt en school was een knip op de Johan Wagenaarkade niet wenselijk.

Daarnaast is het ook belangrijk te benoemen dat, als onderdeel van het participatietraject tijdens de bouw van de Dafne Schippersbrug, met bewoners schriftelijk is overeengekomen dat er, zowel tijdens de bouw als in de toekomst, geen knip zou komen op de Johan Wagenaarkade. Dit is ook in een email d.d. 12 oktober 2018 bevestigd door een Mitros-medewerker aan een WE-architecten medewerker (zie "Startdocument" zoals gedeeld tijdens een eerder inzage moment, pagina 61). "Er zijn geen mogelijkheden voor een knip in de Johan Wagenaarkade. Belofte vanuit het participatietraject Dafne Schippersbrug."

Reactie

Het klopt dat tijdens de participatie van de ontwikkeling van het Victor Hugoplantsoen is toegezegd dat er geen knip zou komen onder de Dafne Schippersbrug. De reden hiervoor was inderdaad het borgen van de bereikbaarheid van de school en de wijk. Op dat moment was dit bouwplan echter nog niet bekend en kon deze situatie dus nog niet voorzien worden. Met het alsnog aanbrengen van een knip blijft de bereikbaarheid van de wijk en de school in ieder geval geborgd. De school zal vanaf beide kanten bereikbaar blijven en de hoeveelheid ouders die kinderen met de auto halen en brengen is beperkt. De knip sluit hiernaast aan bij ons beleid om verkeer zo snel mogelijk richting gebiedsontsluitingswegen te leiden, waardoor de woonstraten worden ontlast.

7. Voorkomen sluipverkeer

Op basis van eerdere communicatie, evenals het Wijkbericht van september 2021, maken wij op dat de voorgestelde knip onder de Dafne Schippersbrug alleen wordt voorgesteld om "de verkeerssituatie te verbeteren, omdat er dan alleen bestemmingsverkeer overblijft en er minder verkeer over deze weg rijdt."

Als dit sluipverkeer een feitelijk issue blijkt, moeten er andere oplossingen (hogere drempels, inhammen en dergelijke) overwogen worden om dit sluipverkeer te ontmoedigen. Het bedienen van één deel van de wijk moet niet tot opsluiting van het andere deel leiden, wat de op dit moment voorgestelde knip wel tot gevolg heeft.

Reactie

De knip wordt voorgesteld om te zorgen dat het autoverkeer zo snel mogelijk richting de gebiedsontsluitingswegen wordt geleid en de verkeersveiligheid kan worden verbeterd op de Johan Wagenaarkade. Het fietscomfort is van groot belang op de Johan Wagenaarkade en hierdoor willen wij zo weinig mogelijk fysieke maatregelen zoals drempels treffen. Het blijft nog steeds mogelijk

om onder de Dafne Schippersbrug door de andere wijk te bereiken, maar alleen met voertuigen zoals een fiets. Er is geen sprake van afsluiting van een deel van een wijk.

8. Meer groen weegt niet op tegen nadelen afsluiting Johan Wagenaarkade

Op basis van bovenstaande blijkt dat de winst van een stuk park niet opweegt tegen afnemend wooncomfort, verkeersveiligheid en ontsluiting van Halve maan als geheel. De afsluiting van Wagenaarkade/Tussenbroeklaan zou derhalve heroverwogen moeten worden. Daarnaast benadrukt indiener dat de daarmee samenhangende knip op de Johan Wagenaarkade ter hoogte van de Dafne Schippersbrug te veel zwaarwegende gevolgen heeft om doorgang te kunnen vinden.

Reactie

Om op deze locatie te mogen verdichten dient het bouwplan te voldoen aan een aantal belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden. Het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte moet een betere aansluiting maken op het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' en daarnaast moet een integraal ontwerp gemaakt worden met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Om dit te realiseren is een ontwerp gemaakt voor de gebouwen met een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Doordat de weg aan de voorzijde verandert in een fietspad, sluit de ontwikkeling hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. . Wanneer essentiële onderdelen in dit ontwerp wijzigen, bijvoorbeeld door wel een ontsluitingsweg in plaats van een fietspad te maken, dan heeft dit direct consequenties voor de integrale kwaliteit van het plan en kan niet meer voldaan worden aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Het benutten van kansen voor ruimtelijke kwaliteit door het toevoegen van groen sluit aan bij de gemeentelijk beleidsdoelstellingen en ambities op het gebied van verbeteren van de openbare ruimte, vergroenen, ruimte voor recreatie en ontmoeting, stimuleren bewegen en het reduceren van geluidsbelasting op woningen. Deze beleidsdoelstellingen en ambities zijn gericht op realiseren van een gezonde leefomgeving en spelen een belangrijke rol bij de belangenafweging die door het college is gemaakt bij het vaststellen van de bouwenvelop.

Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is ruimtelijk niet inpasbaar. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus de financiële haalbaarheid. Ook zal dit leiden tot een verhoogde geluidsbelasting op de woningen , wat ook niet wenselijk is.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 17

1. Catharina van Renneslaan niet geschikt voor extra verkeer

Op pagina 32 van het bestemmingsplan wordt beredeneerd waarom het omdraaien van de rijrichting in de Petristraat niet mogelijk is. De redenering is dat dan al het inkomende verkeer door de Galeslootstraat en Evert Cornelislaan zou moeten. Aangezien deze straten krap zijn en gezien het parkeergedrag in die straten, zou dat onwenselijk zijn.

Waarom moet de Catharina van Renneslaan dan wél al het ontsluitingsverkeer dragen, terwijl deze straat net zo krap is als de Evert Cornelislaan en de Galeslootstraat? Is die situatie dan niet minstens zo onwenselijk?

Reactie

De verwachting is dat de enige ontsluiting van de wijk in de toekomst, de Catherina van Renneslaan, de verkeersintensiteit goed kan verwerken. Door de wijk zal zich namelijk alleen

bestemmingsverkeer verplaatsen door de plaatsing van de knip onder de Dafne Schippersbrug. De verkeersintensiteit op de Catharina van Renneslaan zal toenemen door de nieuwe ontwikkeling tot 600 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie zijn dit 250 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de grens die normaal gesproken wordt gehanteerd (1.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een straat met de inrichting zoals de Catharina van Renneslaan. Dit is dus ruim binnen de normen en daarmee acceptabel. Het rustige karakter van de straat blijft dus behouden. Hiernaast zullen de Galeslootstraat en de Noltheniusstraat ook een deel van het verkeer verwerken. Hierdoor zal de verkeersintensiteit in grote delen van de Catharina van Renneslaan in werkelijkheid lager liggen dan waarmee in het model rekening is gehouden

Het is niet gewenst om de rijrichting in de Petristraat om te draaien, omdat dan al het verkeer via de Galeslootstraat de wijk in zal gaan. Men heeft op dit moment nog de keuze om te kiezen tussen de Petristraat en de Galeslootstraat. De Catharina van Renneslaan zal alleen op het stuk tussen de Noltheniusstraat en de Joseph Haydnlaan de ontsluitingsweg zijn. Ook daarvoor heeft men de keuze om vanaf de Johan Wagenaarkade te komen of de Noltheniusstraat. Wij proberen binnen de wijk dus zoveel mogelijk opties open te houden om het verkeer zoveel mogelijk te spreiden.

2. Verkeerscijfers onduidelijk

Op pagina 33 wordt genoemd dat de 54 huizen van de nieuwbouw 200 motorvoertuigbewegingen gaan genereren, echter worden deze in de verdere uitwerking nergens meegenomen. Zo wordt er ook geen rekening gehouden met ouders die hun kinderen met de auto naar de school onder de Dafne Schippersbrug brengen en vervolgens ook weer de Catharina van Renneslaan gebruiken om de wijk uit te komen.

Er wordt beweerd dat er maximaal 600 verkeersbewegingen per etmaal door de Catharina van Renneslaan worden verwacht, en dat 1000 bewegingen voor een dergelijke straat maximaal is. Op pagina 20/34 van het geluidsrapport van Tauw staat in tabel 4.1 dat de geschatte verkeersintensiteit in het jaar 2030 in de Petristraat 2100 voertuigen per etmaal bedraagt. Deze 2100 bewegingen zijn allemaal wijk in, dus dat betekent dat er evenveel de wijk uit zullen moeten over de Catharina van Renneslaan. Veel meer dan de maximaal acceptabele hoeveelheid van 1000 per etmaal.

Het valt op dat in de gehele paragraaf over de verwachte verkeersdrukke wordt gesproken over schattingen en modellen. Er wordt aangenomen hoeveel verkeersbewegingen er momenteel zijn. Waarom wordt er niet daadwerkelijk gemeten hoeveel verkeersbewegingen er momenteel zijn? Worden de berekeningen dan niet nauwkeuriger?

Reactie

Het klopt dat in het rapport van Tauw een etmaalintensiteit van 2.100 voertuigen is beschreven. In dit model is wel rekening gehouden met het afsluiten van de weg ter hoogte van de bouwlocatie, maar niet met de knip die wordt gerealiseerd onder de Dafne Schippersbrug. Door deze knip zal er in plaats van doorgaand verkeer, alleen maar bestemmingsverkeer de wijk in- en uitrijden en zal de intensiteit op de betreffende wegen lager komen te liggen.

Er is gerekend met modellen, omdat deze beter rekening kunnen houden met toekomstige situaties en uit onze ervaringen blijkt dat deze de toekomstige intensiteiten vaak goed kunnen voorspellen. Als er op dit moment metingen worden gedaan, zullen de getallen een vertekend beeld geven bij de toekomstige situatie. Door de knip onder de Dafne Schippersbrug zal namelijk het sluipverkeer zo goed als geen gebruik meer maken van de wegen in de Halve Maan Zuid. De toekomstige situatie verschilt dus te veel met de huidige situatie om deze getallen te gebruiken.

3. Fietsverkeer onveiliger

Op pagina 34 wordt gesproken over de veiligheid van de uitrit van de Catharina van Renneslaan naar de Joseph Haydnlaan. Er wordt daar gesteld dat deze uitrit ruim is opgezet en dat er goed zicht is op het aankomende verkeer. Dat mag dan wel gelden voor de aankomende auto's, maar zeker niet voor de aankomende fietsers. Er is zeer slecht zicht op de aankomende fietsers als de straat wordt uitgereden. De gemeente heeft als doel om de stad fietsvriendelijker en veiliger te maken. Met de toename van de hoeveelheid verkeer dat de Catharina van Renneslaan moet gebruiken wordt

het tegenovergestelde bereikt. Straten worden onveiliger en de stad onleefbaarder. Wordt dit fietspad ook meegenomen in de overwegingen?

Reactie

Het zicht op de fietsers bij de uitrit van de Catharina van Renneslaan is voldoende. De begroeiing van de naastgelegen woning beperkt het zicht minimaal. Er is naast het fietspad nog een voetpad aanwezig, waardoor het fietspad beter te zien is. Door de uitritconstructie zal de snelheid van het autoverkeer hier ook voldoende laag liggen en is de hoeveelheid zicht dus ruim voldoende.

4. Onveiliger en onleefbaarder door opstoppen

De uitgang van de Catharina van Renneslaan is ongeveer 2,9 meter breed. Dat zou dan de enige uitgang van de wijk zijn. Terwijl deze uitmondt in een bijzonder drukke straat waardoor het soms lang kan duren voor er ruimte is om de Joseph Haydnlaan op te draaien.

Momenteel staat er nog een stoplicht ter hoogte van de Everard Meijsterlaan, waardoor er af en toe ruimte komt in de verkeersstroom. In de toekomstige plannen van de Westelijke Stadsboulevard komt dit stoplicht te vervallen, waardoor de doorstroming vanuit de Catharina van Renneslaan alleen maar slechter zal worden. Als dit de enige uitgang van de wijk zal worden, dan zal dit voor verkeersopstoppen gaan zorgen. Hulpdiensten kunnen de wijk dan ook niet meer uit. Een zeer onveilige en dus onwenselijke situatie. Is het creëren van een klein extra stuk park het waard om de rest van de wijk onveiliger en onleefbaarder te maken? De weg openhouden zou de acceptatie van de nieuwbouwplannen in de wijk ten goede komen.

Reactie

In het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard is er gekeken naar de oversteekbaarheid bij de Everard Meijsterlaan. Er is op dit moment in het plan meegenomen om doseerlichten aan te brengen op de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan om de oversteekbaarheid op drukke momenten te verbeteren. Deze doseerlichten zullen er dus ook voor zorgen dat het goed mogelijk blijft om vanuit de Catharina van Renneslaan de Joseph Haydnlaan op te draaien.

5. Fietsstraat

Een eenrichting-fietsstraat de wijk uit zou volgens indienen de beste oplossing zijn om problemen in de wijk te voorkomen. Deze weg zou idealiter voor de nieuwbouw langs lopen, maar achter de nieuwbouw langs zou ook een oplossing zijn om het parkaanzicht aan de voorzijde te kunnen realiseren.

Reactie

Aan de voorzijde van de Mitros ontwikkeling kan geen fietsstraat gerealiseerd worden, vanwege de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De nieuwe woningen komen namelijk verder naar voren te staan. Om op deze plek te kunnen verdichten moet de bebouwing aansluiten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De bouwblokken komen in een parkachtige omgeving te staan en hebben zowel een entree aan de achter- als voorzijde. Het onttrekken van de huidige weg en deze groen inrichten maakt onderdeel uit van een integraal plan waarbij het niet mogelijk is om één aspect te wijzigen, zonder dat dit invloed heeft op het totaal.

Het is niet ook niet mogelijk om de weg aan de achterzijde te realiseren, omdat dit het parkeerterrein zal zijn bij de nieuwe ontwikkeling. Er is dus geen ruimte voor een extra ontsluitingsweg voor de wijk. Daarnaast is dit vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1 en 2.3.2.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 18a en 19

Deze zienswijzen zijn gelijklopend.

1. Bestemmingsplan voldoet niet aan beleid

De gemeente Utrecht beschrijft in haar toelichting op het bestemmingplan zaken als klimaatadaptatie, het waarborgen van een goede toegankelijkheid middels de Nationale Omgevingsvisie, Barro en Rarro, de ladder van duurzame verstedelijking en de Woonvisie Utrecht beter in balans. Naast het feit dat in de toelichting staat dat het onderhavig plangebied hieraan bijdrages levert is dit zeker niet het geval in onze ogen. In onderstaande zienswijzen wordt dit nader toegelicht.

Reactie

In onderstaande specifieke zienswijzen wordt een reactie gegeven.

2. Waterstaat – Waterkering moet aangepast worden

Op de verbeelding: de WS-WK lijn (Waterstaat – Waterkering) gaat door de nieuwe gebouwen. Dat moet aangepast worden.

Reactie

In paragraaf 5.12 van het bestemmingsplan is aangegeven dat er overleg is geweest met Mitros, gemeente en Rijkswaterstaat. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het bouwen in de zone met de dubbelbestemming WS-WK. Er is sprake van een kernzone en een beschermingszone. Alleen in de kernzone mag niet gebouwd worden. De nieuwbouw ligt buiten de kernzone.

3. Waarom deels renovatie en deels sloop?

Er staan nog soortgelijke woningen als die gesloopt zijn t.b.v. dit plan die wel gerenoveerd zijn. Er zijn 20 woningen gesloopt en 54 nieuw: dus er komen maar 34 woningen bij. Waarom is daarvoor gekozen? Renovatie was veel voordeliger en in Utrecht zijn er volgens indiener ook andere plekken waar deze 34 extra woningen gebouwd kunnen worden.

Reactie

De keuze om te renoveren of voor sloop en nieuwbouw te kiezen is door Mitros als initiatiefnemer gemaakt. Omdat de woningen verouderd waren en bijvoorbeeld geen lift hadden is er op deze plek voor gekozen om een sloop en nieuwbouwplan te onderzoeken. Voor de bouwblokken in de Petristraat en Hendrika van Tussenbroeklaan zag Mitros minder kansen om te verdichten en heeft daarom voor renovatie gekozen.

4. Johan Wagenaarkade open houden en extra groen

De Johan Wagenaarkade kan en moet volgens indiener gewoon open blijven ook al worden er woningen gebouwd. Waarom is dat niet gedaan? De bewoners geven dat al jaren aan. Indiener geeft verder aan dat er vanuit het rijksbeleid geen extra groen nodig is, maar kwaliteitsverbetering van groen. Er is voldoende groen aanwezig. En indiener vraagt zich af of er per saldo wel extra groen komt. Extra groen kan wellicht ook op een andere manier gerealiseerd worden, bijvoorbeeld op het binnenterrein. De parkeerplaats op de Hendrika van Tussenbroeklaan niet realiseren en parkeerplaatsen op de Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan langs de weg realiseren door de Johan Wagenaarkade te behouden ter hoogte van het bouwplan. Indiener begrijpt niet waarom er bestaand groen opgeofferd moet worden en bomen gekapt moeten worden en er elders nieuw groen wordt gemaakt. Het park wordt procentueel weinig vergroot. En het is al groot. Ook als de Johan Wagenaarkade blijft bestaan. Daarnaast kan het bestaande groen opgewaardeerd worden tot een groen park. En de jeux de boules baan zou daar mooi in kunnen blijven passen. Waarom wordt dit niet gedaan? Hoeveel m2 groen is er in de bestaande situatie en hoeveel groen in de nieuwe situatie? En hoe verhoudt zich dat tot het vele groen in de directe omgeving (bestaand groen langs het kanaal, langs de H.v.Tussenbroeklaan, tuintjes, enz)?

Reactie

Het bouwplan is een integraal ontwerp en maatwerk voor deze locatie. Het is niet mogelijk om één aspect te wijzigen zonder invloed op het geheel. De gebouwen hebben een entree aan de achterzijde én aan de parkzijde. De ontsluiting voor verkeer is op het achterterrein waardoor de bouwblokken in het park komen te staan en aansluiten op de kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De ontwikkeling sluit hiermee rechtstreeks aan het op het Rondje Stadseiland. Dit zijn belangrijke stedenbouwkundige voorwaarden om hier verdichting toe te staan. Zou hier een ontsluitingsweg voor de wijk voorlangs lopen dan gaan al deze kwaliteiten verloren en dus de integrale kwaliteit van het plan.

Het benutten van kansen voor ruimtelijke kwaliteit door het toevoegen van groen sluit aan bij de gemeentelijk beleidsdoelstellingen en ambities op het gebied van verbeteren van de openbare ruimte, vergroenen, ruimte voor recreatie en ontmoeting, stimuleren bewegen en het reduceren van geluidsbelasting op woningen. Deze beleidsdoelstellingen en ambities zijn gericht op realiseren van een gezonde leefomgeving en spelen een belangrijke rol bij de belangenafweging die door het college is gemaakt bij het vaststellen van de bouwenvelop.

Het in stand houden van de weg betekent per definitie geen verbetering van de openbare ruimte. Een auto-ontsluiting voor de wijk langs de nieuwe woningen en dwars door een beoogd park is ruimtelijk niet inpasbaar. Het bouwplan aanpassen om deze ontsluiting alsnog in te passen heeft consequenties voor het aantal woningen en dus de financiële haalbaarheid. Ook zullen de woningen dan weer een bepaalde geluidsbelasting te voorduren krijgen, wat ook niet wenselijk is.

5. Participatie

Indiener geeft aan dat de burgers niet hebben kunnen participeren bij de totstandkoming van dit plan.

Reactie

Bij het opstellen van de bouwenvelop, het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling en uiteindelijk de onderlegger voor het bestemmingsplan, heeft participatie plaatsgevonden. In een aantal sessies met een klankbordgroep zijn omwonenden betrokken bij de planvorming. Ook de conceptbouwenvelop heeft ter visie gelegen en hebben belanghebbenden een reactie kunnen geven op de plannen. Op basis van die reacties is het plan voor de verkeerscirculatie aangepast. Ook daarop konden belanghebbenden reageren. Uiteindelijk zijn alle reacties meegenomen in de besluitvorming door het college.

6. Verkeerskundige vragen

Indiener geeft aan eerder verkeerskundige vragen aan de gemeente gesteld te hebben, maar heeft hier geen antwoord op gekregen.

Reactie

Het is erg vervelend dat u eerder blijkbaar niet voldoende antwoord op uw vragen heeft gekregen. Zoals hierboven aangegeven heeft er wel participatie plaatsgevonden, waarbij de omwonenden betrokken zijn bij de planvorming en de plannen voor de verkeerscirculatie zijn aangepast.

7. Inpassing in omgeving

Het aanzicht van de Johan Wagenaarkade langs het kanaal wordt compleet verstoord door drie bouwblokken. Waarom is er zo weinig rekening gehouden met inpassen van de bouwblokken in de bestaande omgeving/ woningen? Alleen de kleur wordt aangepast. Dat is veel te weinig. Het is een hele andere bouwstijl. En veel hoger. Mogelijk komen alleen de kleuren overeen. Maak het gewoon twee of 3 verdiepingen hoog. De nieuwbouw doet afbreuk aan de cultuurhistorische waarde van de wijk de Halve Maan.

Reactie

De ruimtelijke uitgangspunten voor deze ontwikkeling zijn opgenomen in de bouwenvelop. Op basis daarvan heeft de initiatiefnemer het plan verder laten uitwerken door een architect. Omdat de

Halve Maan een wederopbouwgebied is met cultuurhistorische waarde, is er juist veel aandacht besteed aan een goede inpassing van de nieuwbouw in het gebied. Het uiteindelijke bouwplan is getoetst aan de ruimtelijke uitgangspunten van de bouwenvelop en akkoord bevonden. Uiteindelijk heeft de Commissie Welstand en Monumenten ook een positief advies uitgebracht over het ontwerp.

8. Parkeren behouden langs Johan Wagenaarkade

Volgens de voorwaardelijke verplichting voor parkeren moeten er parkeerplaatsen bijkomen ten koste van groen. Dan kun je net zo goed de Johan Wagenaarkade laten bestaan en daarlangs parkeren. Waarom is dat niet gebeurd?

Reactie

Ons beleid is dat bij nieuwbouwontwikkelingen zoveel mogelijk parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd op eigen terrein. Op die manier kan de openbare ruimte meer gebruikt worden om te verblijven in plaats van voor het stallen van auto's. Daarom worden alle parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling op het achterterrein gerealiseerd. De huidige openbare parkeerplaatsen langs de Johan Wagenaarkade zijn daardoor niet meer nodig en die ruimte kan benut worden voor het verbeteren van de openbare ruimte, in dit geval een park dat aansluit op het rondje Stadseiland.

9. Bouwenvelop

In het bestemmingsplan staat dat het ontwerp BP voldoet aan de bouwenvelop. Indiener geeft aan dat de reacties van omwonenden niet door B&W zijn meegenomen in de definitieve bouwenvelop. B&W heeft alleen hun ideeën gepresenteerd in plaats van de bewoners te betrekken en te laten participeren in het proces van het vaststellen van de bouwenvelop.

Reactie

De concept bouwenvelop heeft ter visie gelegen en belanghebbenden hebben de gelegenheid gekregen om reacties in te dienen. Er zijn veel reacties gekomen over de verkeersveiligheid. Naar aanleiding van deze reacties is de verkeerscirculatie aangepast en beter onderbouwd. Hiermee is tegemoet gekomen aan de bezwaren. Het aangepaste verkeerscirculatieplan heeft ook ter inzage gelegen. Hierop zijn opnieuw reacties binnengekomen. De reacties zijn beoordeeld en gaven geen nieuwe aanleiding om het verkeersplan en de bouwenvelop opnieuw te wijzigen.

Alle reacties die zijn ingediend op de concept bouwenvelop en daarna ook de gewijzigde verkeerscirculatie zijn opgenomen in een reactienota. Deze reactienota is samen met de bouwenvelop vastgesteld door het college en maakt daarom integraal onderdeel uit van de besluitvorming. Bewoners zijn betrokken bij de totstandkoming van de bouwenvelop en het is uiteindelijk aan het bestuur om een besluit te nemen over de bouwenvelop.

10. Aantal parkeerplaatsen

De gehele parkeerbalans (zowel openbaar parkeren als op eigen terrein) is volgens indiener sectoraal bekeken niet consistent met gemeentelijk beleid en uitgangspunten alsmede niet bezien op de gehele wijk. Waarom worden er maar zo weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor de 54 nieuwe appartementen?

Daarnaast ontbreekt een verkeersmatig model voor het toestaan van aan huis gebonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten. Waar zijn deze parkeerplaatsen? En wanneer zijn er metingen gedaan? Vorig jaar was er corona en eerder dan 2019 is te lang geleden; geen representatieve meting. Indiener geeft aan dat er een nieuwe meting gedaan moet worden.

Reactie

Het aantal parkeerplaatsen dat is berekend, voldoet aan het gemeentelijk beleid. Deze zijn in het verleden al getoetst en er zijn geen fouten naar voren gekomen. Sociale huurwoningen hebben een lage parkeernorm, aangezien bewoners van sociale huurwoningen over het algemeen vaak maximaal één of geen auto bezitten.

Aan huis gebonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten zijn kleinschalig en trekken geen extra verkeer aan.

11. Groen niet mogelijk door ondergrondse infrastructuur

Is de gemeente zich bewust dat aan zijde van het Amsterdam Rijnkanaal onder de Johan Wagenaarkade zich vuilwater bevindt; een 110 mm waterleiding en nog meer kabels en leidingen. In het stedenbouwkundig plan (4.1.2) staat het nodige groen geprojecteerd; zoals ook op de plannen van Mitros. Kortom voor bereikbaarheid van de appartementen van hulpdiensten bij de hoofd- en neveningangen; maar ook voor bluswater en vuilwaterriool (bereikbaarheid putten) zal aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal geen groen toegepast kunnen worden wegens de ondergrondse infrastructuur.

Reactie

De exacte inrichting van het groen aan de zijde van het Amsterdam Rijnkanaal wordt meegenomen in de 2^e fase van de herinrichting van de Johan Wagenaarkade. Om te kunnen bepalen waar bomen komen en waar gras of plantvakken zal altijd een zogenaamde klic-melding moeten gedaan zodat de ondergrondse infra inzichtelijk wordt. Overigens is de bereikbaarheid voor hulpdiensten en bluswatervoorziening reeds beoordeeld en akkoord bevonden in de omgevingsvergunning die samen met het bestemmingsplan gecoördineerd wordt.

12. Inpassing groen niet geborgd

Indiener geeft aan dat in het bestemmingsplan staat dat door de stedenbouwkundige inpassing de impact op het bestaande beeld beperkt blijft. Er is echter niet vastgelegd in de bestemming Wonen niet opgenomen dat er voldaan moet worden aan een inrichtingstekening.

Reactie

In de private overeenkomst die tussen de ontwikkelaar en de gemeente is gesloten staat omschreven dat er inrichtingstekening moet worden opgesteld. Omdat de parkzone aan de kant van het Amsterdam Rijnkanaal gemeentegrond betreft moet het inrichtingsplan worden beoordeeld door de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BlnG). In deze commissie zijn alle disciplines vertegenwoordigd om het inrichtingsplan inhoudelijk te beoordelen. Het inrichtingsplan voor de parkzone is inmiddels in de maak en al een keer in de BlnG besproken.

13. Knip Johan Wagenaarkade

De knip betreft het deel van de Johan Wagenaarkade ter hoogte van de Daphne Schippersbrug. Als deze knip er komt is er volgens indiener geen sluiptverkeer meer op de Johan Wagenaarkade ter hoogte van het bouwplan. En kan de Johan Wagenaarkade gewoon openblijven.

De woonstraten in de Halve Maan zuid worden niet ontlast door het opheffen van de Johan Wagenaarkade. De Catherina van Renneslaan krijgt al het uitgaande verkeer van de Halve Maan zuid te verwerken. Volgens een bijlage zelfs bijna 3200 mvt/etm in 2030. De Catherina van Renneslaan is een hele smalle straat die daar absoluut niet geschikt voor is.

Een CROW berekening is hier niet van toepassing. Die bekijkt alleen maar of een straat geschikt gemaakt moet worden voor 30 of 50 km/h. En de Catherina van Renneslaan is en blijft 30 km/h.

Reactie

Het klopt dat in het rapport van Tauw een etmaalintensiteit van 2.100 voertuigen is beschreven. In dit model is wel rekening gehouden met het afsluiten van de weg ter hoogte van de bouwlocatie, maar niet met de knip die wordt gerealiseerd onder de Dafne Schippersbrug. Door deze knip zal er in plaats voor doorgaand verkeer, alleen maar bestemmingsverkeer de wijk in- en uitrijden en zal de intensiteit op de betreffende wegen lager komen te liggen. Hiernaast is er in het model van Tauw geen rekening gehouden met de uitgangspunten van Utrecht om het autogebruik te verminderen.

14. Betaald parkeren

Het instellen van een betaald parkeren zone in de wijk Halve Maan zuid ligt helemaal niet voor de hand. Er zijn geen parkeerproblemen; alleen bewoners parkeren in de wijk. Waarom wordt er gesuggereerd dat er betaald parkeren ingevoerd moet worden?

Reactie

Er wordt niet gesuggereerd dat betaald parkeren moet worden ingevoerd, maar er wordt wel gesteld dat dit in de toekomst een mogelijkheid is. De grens van het betaald parkeren gebied is inmiddels verder opgeschoven richting de Halve Maan en de ervaring leert dat daardoor de parkeeroverlast (door gratis parkeren) opschuift. Mocht er daardoor parkeeroverlast ontstaan in de Halve Maan dan zou het invoeren van betaald parkeren een oplossing kunnen bieden. Echter, volgens de huidige beleidsregels is hiervoor altijd draagvlak onder bewoners voor nodig. Er liggen op dit moment nog geen concrete plannen om op korte termijn betaald parkeren in te voeren.

15. Bedrijven en milieuzonering

In het bestemmingsplan wordt ingegaan op de afstand tot het kinderdagverblijf. Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan alle maatschappelijke voorzieningen mogelijk maakt. De worst case situatie moet beoordeeld worden en niet alleen het feitelijke gebruik. Ook moeten andere hinderlijke geluiden meegenomen worden. Zoals het dichtslaan van portieren van voertuigen. Dit moet nog onderzocht worden.

Een bestaand bedrijf moet getoetst worden aan de bestaande bedrijfsvoering. En niet aan de milieuregels van een SBI code. Daarnaast moet er naast de wettelijke grenswaarden voor geluid in het kader van een BP ontwikkeling ook getoetst worden aan andere grenswaarden voor geluid. Onder andere de L_{Amax} (maximale geluidniveau) die de activiteiten van het bedrijf veroorzaken en de verkeersbewegingen op het terrein van het bedrijf (= industrieterrein) zelf.

Reactie

Ook in de huidige situatie zijn er al woningen op korte afstand van het kinderdagverblijf / de peuterspeelzaal. De nieuwe bebouwing komt verder weg te liggen dan op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk is. De peuterspeelzaal (of andere maatschappelijke bestemming) vormt daardoor geen belemmering voor de nieuwe woningen. In de toelichting is in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing verder gemotiveerd waarom geen overlast op de woningen te verwachten is.

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de VNG-methode voor Bedrijven en milieuzonering, waarbij milieucategorieën en richtafstanden inzicht geven in de hinderlijkheid van bedrijven op gevoelige functies. Nedal heeft een maatbestemming, waarbij specifiek een aluminium-fabriek in de categorie 5.3 is toegestaan. Er is dan ook rekening gehouden met specifiek dit type bedrijf. Daarvoor is de maatgevende (grootste) richtafstand de afstand voor geluid waar dit bouwplan binnen ligt. Voor geur gevaar en stof is de richtafstand 200 m en kleiner. Daar ligt de ontwikkeling buiten.

Aangezien de bedrijven op een gezoneerd industrieterrein liggen, is voor het bestemmingsplan de Wet geluidhinder (industrielawaai) van toepassing. Er zijn geluidberekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen overschrijding is van de voorkeursgrenswaarde.

Het geluid van de verkeersbewegingen op het Nedal-terrein is in het geluidsonderzoek meegenomen. Het L_{Amax} is niet door het Tauw-rapport van 2019 in beeld gebracht maar wel bekend: de milieuvergunning van Nedal kent grenswaarde voor L_{Amax} van 52 dB(A) in de dag en 50 dB(A) in de avond en nacht, bij de woontoren Rheyngaerde op 12,5 m hoogte. Deze flat staat op een afstand van 200 m van de terreingrens van Nedal vandaan. Voor een goede ruimtelijke inpassing van woonfuncties is een L_{Amax} van ten hoogste 70/65/60 dB(A) toelaatbaar voor de dag/avond/nachtperiode. Het is niet aannemelijk dat de L_{Amax} van Nedal ter plaatse van dit bouwplan deze grenzen zal overschrijden.

16. Geluid

Aan de geluidluwe zijde spelen kinderen buiten. Schepen zijn in het akoestisch onderzoek niet juist meegenomen: schepen maken vanaf 40 Hz veel geluid. Nu wordt alleen maar gerekend vanaf 125 Hz. Ook de geluidisolatie van de gevels moeten vanaf 40 Hz doorgerekend worden. De achtergevels van de woningen worden hierdoor zwaar belast. En scheepvaart gaat dag en nacht door. Volgens indiener moet dit allemaal nog onderzocht worden. En moet er getoetst worden aan de grenswaarden voor laagfrequent geluid.

Reactie

Er zijn geen wettelijke normen voor Scheepvaartlawaaï. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het effect van het scheepvaartlawaaï op de nieuwe woningen in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat het scheepvaartgeluid op de nieuwe woningen aanvaardbaar is. Bovendien wordt er met de geluidwerking van de gevels rekening gehouden met het scheepvaartgeluid. Op pagina 127 van het akoestisch onderzoek is aangegeven dat de oktaafbanden van 31.5 Hz en 63 Hz ook zijn meegenomen, dus niet alleen vanaf 125 Hz.

17. Luchtkwaliteit

Indiener geeft aan dat het onderzoek naar de luchtverontreiniging door de scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal ontbreekt.

Reactie

Vanuit de Wet milieubeheer hoeft uitsluitend in beeld gebracht te worden wat het effect van de nieuwe bestemming is op de luchtkwaliteit. Zoals uit de toelichting blijkt, dragen de nieuwe woningen NIBM (Niet in betekenende mate) bij aan de luchtkwaliteit.

Daarnaast is vanuit een goede ruimtelijke ordening gekeken naar de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe woningen. De luchtkwaliteit voldoet in de omgeving van het plangebied ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtverontreiniging van de scheepvaart maakt onderdeel uit van deze integrale luchtkwaliteit (net als verkeer en bedrijvigheid). De verwachting is dat in 2030 voldaan kan worden aan de WHO-advieswaarden.

18. Gevaarlijke situatie Petristraat

Door het parkeren van auto's van kerkbezoekers is er nauwelijks door de Petristraat te komen en dat levert gevaarlijke situaties op. Bijvoorbeeld voor fietsers die in beide richtingen mogen fietsen. De Petristraat is erg nauw om te parkeren.

Reactie

Kerkgangers dienen zich ook aan de regels te houden wat betreft parkeren. Als de auto's normaal geparkeerd staan in de Petristraat is de weg voldoende breed om doorheen te rijden.

19. Externe veiligheid

Door het Amsterdam-Rijnkanaal varen schepen met gevaarlijke en ontplofbare stoffen. In grote hoeveelheden. Indiener kan zich niet voorstellen dat scheepvaart geen risico vormt voor dit bouwplan.

Reactie

Zoals in de toelichting is aangegeven is het effect van externe veiligheid op de nieuwbouw in beeld gebracht. Ook van het Amsterdam Rijnkanaal. De afstand van het plangebied bedraagt circa 70 meter tot het midden van het Amsterdam-Rijnkanaal. De risico's zijn in de studie van Tauw inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de norm- en richtwaarden.

Hieruit blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} /jaar niet tot over het plangebied ligt. Het plaatsgebonden risico legt dus geen beperkingen op.

In de plannen is rekening gehouden met de vrijwaringszone van het ARK, de woningbouw is buiten de vrijwaringszone gepland, hiervoor geldt dus geen aanvullende motivatieplicht.

Het groepsrisico is voor zowel de huidige als de toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat het groepsrisico van het ARK zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt. De plannen zorgen niet voor een aantoonbare verhoging van het groepsrisico.

20. Samenhang andere plannen

Er ligt een plan ter inzage om de verkeerssituatie van de Lessinglaan en de Joseph Haydnlaan te veranderen. Door de lus die daar zou moeten komen wordt de verkeerssituatie bij de uitgang van de Catherina van Renneslaan nog onveiliger. Verkeer uit de wijk en fietsers die daar in en uit de wijk

komen krijgen hierdoor een nog minder overzichtelijke en gevaarlijke situatie voor hun kiezen. Hoe wordt dat opgelost?

Reactie

In het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard is er gekeken naar de oversteekbaarheid bij de Everard Meijsterlaan. Er is op dit moment in het plan meegenomen om doseerlichten aan te brengen op de Joseph Hayndlaan en Lessinglaan om de oversteekbaarheid op drukke momenten te verbeteren. Deze doseerlichten zullen er dus ook voor zorgen dat het goed mogelijk blijft om vanuit de Catherina van Renneslaan de Joseph Hayndlaan op te draaien

21. Afkoppelen HWA

Indiener mist de bijlagen van de regeninfiltratieleiding en maakt zich zorgen of het HWA wel afgekoppeld kan worden volgens Plan gemeentelijke Watertaken. In bijlage 15 met daarin de watertoets is onvoldoende onderbouwd op welke wijze invulling gegeven wordt aan het afkoppelen van HWA; daarnaast is bij de ter visielegging een onvolledig beeld gegeven van bijlage 17 (kabels en leidingen).

Reactie

Het afkoppelen van het HWA betreft een uitvoeringsaspect wat niet in het bestemmingsplan geregeld wordt. Het is daarom ook niet nodig om technische tekeningen, zoals die van de regenwaterinfiltratieleiding op te nemen in het bestemmingsplan. Er is geen reden om aan te nemen dat het bouwplan niet afgekoppeld kan worden. Bijlage 17 is ter informatie bijgevoegd. Het is niet duidelijk waarom dit een onvolledig beeld geeft.

22. Gevaarlijke stoffen en geur KWS

Volgens indiener is de geur van de KWS centrale en de uitstoot gevaarlijke stoffen hoger dan de gestelde normen. Waarom is dit niet meegenomen in de toelichting?

Reactie

Zoals bij punt 15 al is aangegeven is op basis van richtafstanden gekeken naar het effect van omliggende bedrijven op de nieuwe woningen. Hieruit blijkt dat de nieuwbouw buiten de richtafstanden van KWS is gelegen. Nader onderzoek is niet nodig.

23. Archeologie

In hoofdstuk 5.13 wordt de overschrijding geschat van de verstoring archeologische waarden. Deze genoemde 627 m2 is onjuist. Zeker wanneer de nodige kabel en leidingen verlegd moeten gaan worden aan de zijde plangebied Amsterdam-Rijnkanaal. Daarnaast is ook het roeren van de gronden voor infiltratie van HWA verstorend op de archeologische waarden. Volgens indiener is dus niet juist dat de bodemverstoring onder de 1000 m2 blijft; waarbij er dus een archeologievergunning noodzakelijk is; waarvoor voorafgaand een PvE opgesteld dient te zijn. Deze gegevens ontbreken allemaal en er moet aanvullend onderzoek uitgevoerd worden.

Reactie

Op basis van de beoogde ingreep is de bodemverstoring in beeld gebracht. Hierbij is al ruim gerekend omdat de daadwerkelijke verstoring door het palenplan veel kleiner zal zijn. Samen met de andere werkzaamheden blijft de bodemverstoring onder de 1000m2.

24. Ladder duurzame verstedelijking

In de toelichting heeft u het over toevoegen van 34 sociale huurwoningen. In de planregels onder Wonen laat u 54 woningen toe. U voldoet niet aan de Ladder van duurzame verstedelijking. U heeft in de planregels niet verzekerd dat de woningen voor sociale huur zijn. Na realisatie kan verkoop plaatsvinden en kunnen de woningen Ook een andere klasse terechtkomen.

Reactie

Per saldo komen er 34 woningen bij. Er waren al 20 woningen op de locatie aanwezig. Daarmee komt het totaal aan woningen op de locatie op 54. Met deze extra woningen wordt voorzien in een deel van de woningbehoefte en dus voldaan aan de ladder duurzame verstedelijking. In de erfpacht overeenkomst tussen de gemeente en Mitros is vastgelegd dat de woningen enkel als sociale woningen geëxploiteerd mogen worden. Het is juridisch niet mogelijk om een soortgelijke bepaling in de planregels van het bestemmingsplan op te nemen.

25. Voorwaardelijke verplichting groen

In de planregels heeft u niet middels een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat er groen gerealiseerd dient te worden. Het is mogelijk dat de gehele bestemming Groen wordt gebruikt voor fiets en voetpaden. Er is geen belemmering opgenomen voor oppervlakte van de verhardingen. Dit moet aangepast worden.

Reactie

De gemeente is zelf eigenaar van de gronden en zullen ook onderhouden worden door de gemeente. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is daarom niet nodig. Het is uitdrukkelijk de bedoeling hier groen toe te voegen en niet het hele gebied te bestraten.

26. Soorten dieren

In de binnentuin zijn diverse soorten dieren niet uit sluiten: dit moet nog onderzocht worden.

Reactie

Er heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden, daarbij is ook gekeken naar het effect van de ontwikkeling op beschermde soorten in de omgeving, zoals de binnentuin. Uit het onderzoek blijkt dat er geen effect op de instandhouding van de aanwezige soorten te verwachten is. Er zal voldaan worden aan de zorgplicht en de werkzaamheden worden buiten het broedseizoen uitgevoerd.

27. Warmte-koude opslag

Waar komen de installaties voor warmte-koude opslag? Er moet nog een onderzoek komen naar de hinder op gebouwen met een geluidgevoelige bestemming.

Reactie

De installaties voor de warmte-koude opslag komen in de individuele woningen te staan en niet op het dak. Het gaat om warmtepompen die worden verwarmd door bodemwarmte. Op het dak komen geen geluidproducerende installaties te staan.

28. Financiën

Is er genoeg geld gereserveerd voor nader onderzoek, zoals bijvoorbeeld het archeologische onderzoek?

Reactie

Eventueel nader onderzoek is voor risico en rekening van de initiatiefnemer. De financiële haalbaarheid van het plan is omschreven in hoofdstuk X van het bestemmingsplan en tevens geborgd middels een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

29. NAP

Het NAP is niet aangegeven. Blijft alles wel onder 35m NAP?

Reactie

De maximale bouwhoogte ten opzichte van peil is vastgelegd in het bestemmingsplan. Het hoogste deel van het plan mag maximaal 17 meter hoog worden. Het huidige maaiveld varieert tussen de +1.70m NAP en de + 2m NAP. De hoogte blijft ruim onder de 35 m NAP.

30. WOB-verzoek

Er wordt een apart WOB verzoek ingediend om informatie te krijgen over de correspondentie tussen Mitros en de gemeente.

Reactie

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf **Error! Reference source not found.**2.1, 2.3.2.2 en 2.3.2.3 zijn aangegeven.