

Reactie bouwenvelop Beneluxlaan 901

April 2021



Inhoudsopgave

Reactie bouwvelop Beneluxlaan 901	1
Inhoudsopgave	2
Inleiding.....	3
Reacties op concept bouwvelop	4
Parkeren	4
Stedenbouwkundig	10
Proces	13
Buiten de termijn binnen gekomen	15

Inleiding

De concept bouwenvelop heeft van 22 januari tot 12 februari 2021 ter visie gelegen en was er informatiefilm beschikbaar. Circa 5500 adressen hebben een wijkbericht hierover ontvangen. Belanghebbenden hebben in die periode de mogelijkheid gehad om een reactie te geven. Er zijn 13 reacties- waarvan 1 buiten de termijn - ingediend waarbij met name zorgen over parkeren, parkeerdruk, hoogte en woonprogramma naar voren werden gebracht. Daarnaast zijn er ook positieve geluiden, waarbij aangegeven blij te zijn dat er op deze locatie woningbouw wordt ontwikkeld.

Alle reacties zijn voorzien van een antwoord in deze reactienota die als bijlage bij de bouwenvelop hoort. Er wordt ook inhoudelijk ingegaan op suggesties en het verzoek om een aangepast bouwplan. De reactienota maakt integraal onderdeel uit van de bouwenvelop en de belangenafweging die gemaakt is bij de besluitvorming hierover.

Leeswijzer

Veel reacties waren overeenkomstig en zijn per thema gebundeld. In de linker kolom worden de reacties kort samengevat en in de kolom ernaast staat de inhoudelijke reactie van de gemeente.

Reacties op concept bouwenvelop

Parkeren

Reactie belangstellenden op concept Bouwenvelop	Antwoord
1-3 Zorgen over parkeren, parkeerdruk en gebruik van openbare parkeerplaatsen door nieuwe bewoners en forenzen.	Bewoners van de Beneluxlaan 901 kunnen in de inpandige parkeergarage een parkeerplek huren. Het is aan de ontwikkelaar om bij de nieuwe bewoners zoveel mogelijk te sturen dat wanneer zij een auto bezitten, zij een parkeerplek inpandig huren. Voordeel van een plek huren is voor bewoners natuurlijk dat ze de garantie hebben om hun auto te kunnen parkeren, en dat deze warm, droog en veilig staat. Omdat de omgeving van de Beneluxlaan nog gratis parkeren is, is het nog moeilijk om hierop echt te sturen. Maar bij deze ontwikkeling en de berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan dat in de omgeving betaald parkeren is ingevoerd. De gemeente wil betaald parkeren invoeren in Merwede (deelgebied 5), als onderdeel van de ontwikkeling. Om overlast te voorkomen in de omliggende buurten is de gemeente ook voornemens om betaald parkeren in te voeren. Het college van B&W heeft de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 en het verder uitgewerkte stedenbouwkundig plan Merwede vastgesteld. De gemeenteraad gaat de plannen de komende periode bestuderen en neemt in de loop van 2021 een besluit. Indien de omgeving betaald parkeren wordt, dan krijgen de bewoners van de Beneluxlaan 901 geen parkeervergunning in de openbare ruimte. Daarnaast verwachten wij dat het dan voor forenzen niet aantrekkelijk is om hier nog hun voertuig te parkeren. Wij gaan geen slagboomplaatsen om de parkeerplekken af te schermen. De parkeerplekken zijn openbaar toegankelijk en dat willen wij ook zo houden. Ook voor bezoekers van de al bestaande flats, of andere woningen in de buurt.
4 Vragen mbt perceel R1313 irt ingang parkeergarage en parkeren	Er komt een nieuwe inrit voor de parkeergarage van de woningen. Deze sluit aan op het bestaande parkeerterrein. Daarmee komen er een aantal parkeerplekken te vervallen. Gelet op de parkeerdruk, in de nacht, dus het bewonersparkeren, is dit acceptabel. Nieuwe bewoners kunnen in de parkeergarage onder de woning parkeren. Er is niet voor iedereen een eigen parkeerplek.

De stad groeit harder dan we een aantal jaren geleden hadden verwacht en biedt onvoldoende ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Het is noodzakelijk om andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV, aan te moedigen. Die zijn gezonder en kosten minder ruimte. Daarom gaan we niet voor iedere woning een eigen parkeerplek realiseren. Wij verwachten dat dit ook mee gaat helpen in de drukte in de spits.

Het benodigde naastgelegen perceel R1313 blijft openbaar, doch wordt heringericht. De tekst in de bouwenvelop is hierop aangepast.

10 Vragen en zorgen over parkeergelegenheden onder het en de bereikbaarheid van de parkeergarage via de huidige parkeerplaats

Bij het bepalen van de verkeersbehoefte is rekening gehouden met de nota stallen en parkeren uit 2013 en het addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019). Het plangebied valt binnen de invloedssfeer van Merwede Kanaalzone 5. Hierdoor wordt bij het bepalen van de parkeerbehoefte voorsnog rekening gehouden met het scenario (toekomstig) betaald parkeren: de auto- en fietsparkeernorm uit de nota Stallen en Parkeren (maart 2013) zone B1, stedelijk met betaald parkeren.

In de parkeergarage zijn 87 parkeerplaatsen voorzien. Bewoners van de Beneluxlaan 901 kunnen in de inpandige parkeergarage een parkeerplek huren. Het is aan de ontwikkelaar om bij de nieuwe bewoners zoveel mogelijk te sturen dat wanneer zij een auto bezitten, zij een parkeerplek inpandig huren. Voordeel van een plek huren is voor bewoners natuurlijk dat ze de garantie hebben om hun auto te kunnen parkeren, en dat deze warm, droog en veilig staat. Als in de toekomst, waar wij bij deze ontwikkeling al vanuit gaan, betaald parkeren wordt ingevoerd, krijgen de bewoners van deze ontwikkeling geen parkeervergunning voor op straat. Het bezoekersparkeren wordt deels opgevangen in de openbare ruimte, bezoekers kunnen gebruik maken van de bestaande parkeerplekken. Het gaat hier om zes parkeerplekken die nodig zijn voor bezoekers parkeren. Uit parkeerdrukonderzoek blijkt dat er binnen acceptabele loopafstand en op maatgevende momenten voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen.

Als gemeente proberen we zoveel mogelijk bewoners en bezoekers te laten fietsen, lopen of gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en per fiets.

Verkeerskundig is het niet wenselijk om de uitrit aan de Beneluxlaan aan te sluiten. We proberen op dit type wegen, waar het stromen van verkeer centraal staat, zo min mogelijk uitritten aan te sluiten. Uitritten van parkeergarages sluiten zoveel mogelijk aan op erftoegangswegen, zoals de Livingstonelaan, waar een 30 km/uur regime geldt. Dit heeft te maken met verkeersveiligheid en

de kans op ongelukken waarbij de snelheid hoog ligt, en dus de kans hebben om ernstiger te zijn.

Indien we deze locatie de parkeergarage zouden ontsluiten via de Beneluxlaan Voor deze locatie zou het ook betekenen dat er een bushalte verplaatst moet worden. Daarbij is het nadelig omdat wanneer verkeer de parkeergarage dan zou verlaten, verkeer alleen maar rechts af kan, richting het Europaplein. Dit is de eerste keermogelijkheid op een plek die eigenlijk al te druk is. En dus niet wenselijk. Hoe het nu gesitueerd is, dus een uitrit aan de Livingstonelaan, kan het verkeer bij de kruising Vasco da Gamalaan – Beneluxlaan nog links en rechts.

Bij de parkeergarage voor de woningen op de hoek Beneluxlaan – Van Heuven Goedhartlaan, was dit al een bestaande uitrit. Verkeer kan ook hier alleen naar rechts, maar heeft wel de mogelijkheid om meteen al bij de kruising Van Heuven Goedhartlaan – Beneluxlaan te keren.

Het is bekend dat het bij scholen, tijdens de haal en breng momenten, erg druk kan zijn. Als gemeente proberen we ook zoveel mogelijk te sturen om kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. We kunnen ons voorstellen dat met name in de ochtendspits (pre corona) erg druk is, met bewoners die vertrekken, forenzen die hun voertuig hier parkeren, en ouders met kinderen. We verwachten dat wanneer hier betaald parkeren komt, deze drukte ook afneemt.

- 11 Zorgen om 2 inritten parkeerterrein en verzoek om een inrit te maken voor het parkeerterrein en vraag over ingang parkeergarage.

Wij kunnen ons uw voorstel, om niet twee maar één ingang te maken op het parkeerterrein, voorstellen. Het is helaas niet ongebruikelijk dat de parkeerplekken gebruikt worden om drukte te mijden en door te rijden. Het afsluiten van de huidige ingang bij de bestaande flat, is ons inziens ook te realiseren. Alleen is het verplaatsen van de inrit naar het midden, niet wenselijk. Op die locaties staan bomen en moet er een groenstrook doorbroken worden. Daarnaast ligt de door u voorgestelde locatie van de inrit, pal tegenover woningen. Dat betekent dat zij last kunnen krijgen van inschijnende koplampen. Op de kruising Livingstonelaan – Fernandezlaan heeft niemand hier last van.

Voorstel zou dan zijn om de inrit van het parkeerterrein op de kruising Livingstonelaan – Fernandezlaan te realiseren en jullie huidige inrit af te sluiten. Graag gaan wij hierover met u VVE in gesprek.

Er is geen ingang voor de parkeergarage aan de Livingstonelaan.

Bij het bepalen van de verkeersbehoefte is rekening gehouden met de nota stallen en parkeren uit 2013 en het addendum Nota parkeernormen fiets en

Vragen en zorgen over parkeerdruk.

auto (2019). Het plangebied valt binnen de invloedssfeer van Merwede Kanaalzone 5. Hierdoor wordt bij het bepalen van de parkeerbehoefte vooralsnog rekening gehouden met het scenario (toekomstig) betaald parkeren: de auto- en fietsparkeernorm uit de nota Stallen en Parkeren (maart 2013) zone B1, stedelijk met betaald parkeren. Indien de omgeving betaald parkeren wordt, dan krijgen de bewoners van de Beneluxlaan 901 geen parkeervergunning in de openbare ruimte. Daarnaast verwachten wij dat het dan voor forenzen niet aantrekkelijk is om hier nog hun voertuig te parkeren.

Wonen

Reactie belangstellenden op concept Bouwenvelop	Antwoord
3 Vraag waarom er geen sociale woningbouw op deze locatie is voorzien. En verzoek om zorg te dragen voor een schone, beetje leuke wijk (niet alleen maar blokkendozen, fleurige aanplant die ook nog bijgehouden wordt, bankjes en verdere aankleding), de leefbaarheid verhogend.	Met dit plan zorgen we voor het vergroten van de woningtypologie in de wijk Kanaleneiland. Eén van de speerpunten in de woonvisie is dat we werken aan gemengde wijken, ofwel in een wijk met veel sociale huurwoningen ook andere woningen toevoegen in de middenhuur, betaalbare koop of vrije sector koop. Het mengen van woningtypen en een mix creëren van huur en koop en in verschillende prijssegmenten komt over het algemeen juist de leefbaarheid ten goede. Verschillende doelgroepen kunnen daarmee worden bediend en we weten uit gesprekken en enquêtes onder de bewoners van Kanaleneiland dat er behoefte is aan woningen die geschikt zijn voor doorstroming, ook in het middenhuursegment. Door deze nieuwbouwontwikkeling krijgt ook de openbare ruimte een opknapbeurt. Voor de inrichting van de openbare ruimte gaan we ook nog in overleg met omwonenden, om de wensen en ideeën mee te nemen in de uitwerking, ook als het gaat om 'fleurige aanplant'. Om niet 'zomaar' in Kanaleneiland hoogbouw toe te voegen is een stedenbouwkundige hoogbouwstudie gedaan, waarin de huidige opzet van de wijk als uitgangspunt is genomen, samen met de ambitie om het woningaantal in Kanaleneiland te vergroten om te voldoen aan de grote woningbehoefte. Vanuit de hoogbouwstudie volgt een aantal specifieke plekken in de wijk waar hoogbouw kan worden toegevoegd. Deze locatie past binnen de bestaande structuur van hoge bebouwing (afwisseling van 10-hoog flats en torens) aan de Beneluxlaan. Hoogbouw is daarom ruimtelijk op deze locatie gewenst. Zie ook pagina 24-26 van de bouwenvelop
2 Positief dat er woningbouw komt, maar waarom weer huur, en niet inzetten op betaalbare koop (tussen de 190.000-250.000 euro)?	Op deze plek kiezen we voor middenhuur. Er is een grote vraag naar middenhuurwoningen onder woningzoekenden (starters en doorstromers op de

woningmarkt), dit is kenbaar gemaakt in gesprekken en enquêtes onder bewoners van Kanaleneiland en ander woningmarktonderzoek. De reden dat we hier kiezen voor middenhuur in plaats van betaalbare koop is dat bij midden huurwoningen de betaalbaarheid beter gereguleerd kan worden is voor de lange termijn (20 jaar), dan dat we dat bij betaalbare koop kunnen doen (anti speculatiebeding en zelfbewoningsplicht zijn juridisch minder sterk te reguleren in de loop van de tijd). In dit geval is de projectontwikkelaar akkoord gegaan met de randvoorwaarden die we hebben opgesteld in het Actieplan Middenhuur. Daarin staat dat de huurprijs gemaximeerd is en gekoppeld aan oppervlaktematen van de woning (prijspeil 2021 is max. 1.004,- bij 80 m2), dat de jaarlijkse huurverhoging gekoppeld is aan CPI-rekenmethode van het CBS én dat deze afspraken 20 jaar gelden na oplevering van de nieuwbouw.

6 Vraag waarom niet de helft van de woningen in de sociale categorie en over de invulling van de begane grond.

In de wijk Kanaleneiland zijn verhoudingsgewijs veel sociale huurwoningen. Dit project speelt in op de grote behoefte aan middenhuurwoningen en zal op deze wijze bijdragen aan het speerpunt uit de Woonvisie om te komen tot meer gemengde wijken. In de Woonvisie Utrecht in balans uit 2019 staat dat voor de wijk Kanaleneiland het totale aantal sociale huurwoningen gelijk moet blijven, en dat in het middensegment en koopsegment uitbreiding nodig is. De bouw op deze plek van 100% middenhuurwoningen sluit aan bij dit beleidskader en vergroot het aanbod voor woningzoekenden (starters en doorstromers met een inkomen boven de inkomensgrens voor een sociale huurwoning), die op zoek zijn naar een woning in deze prijsklasse.

Op de begane grond komt ruimte voor voorzieningen die gericht zijn op de wijk. De uiteindelijke invulling is nog niet bekend.

9 Vraag met betrekking waarom er gekozen is voor nog meer woningen met zicht op woningen in Merwede. Daarnaast de vraag waarom er is gekozen voor huurwoningen en niet voor koop?

Dit project speelt in op de grote behoefte aan middenhuurwoningen en zal op deze wijze bijdragen aan het speerpunt uit de Woonvisie om te komen tot meer gemengde wijken. Er is een grote vraag naar middenhuurwoningen onder woningzoekenden (starters en doorstromers op de woningmarkt), dit is kenbaar gemaakt in gesprekken en enquêtes onder bewoners van Kanaleneiland en ander woningmarktonderzoek. De reden dat we hier kiezen voor middenhuur in plaats van koop is dat bij middenhuurwoningen de betaalbaarheid beter gereguleerd kan worden voor de lange termijn (20 jaar). Uw zorgpunt dat de nieuwe huurders starters/jonge huurders zijn met risico op woonoverlast is in dit stadium van nieuwbouwontwikkeling niet te reguleren door de gemeente. De toekomstige verhurende partij zal toezien op 'goed huurderschap' en huurders die zich daar niet aan houden op aanspreken. Bij crimineel gedrag zal ook de politie optreden, dat is niet anders dan in andere, bestaande wooncomplexen en buurten. Dat woningzoekenden vanuit andere regio's, zoals Amsterdam, mogelijk naar een nieuwbouwcomplex komen zoals deze is mogelijk. In het

middenhuursegment is sprake van een vrije woningmarkt en kunnen de huurders vanuit meerdere gemeenten komen. Wat onze ervaring wel is dat hiermee gestuurd kan worden door middel van communicatie en marketing in Utrecht en dat de meeste huurders van een dergelijk project uit de directe omgeving/uit de stad Utrecht komt.

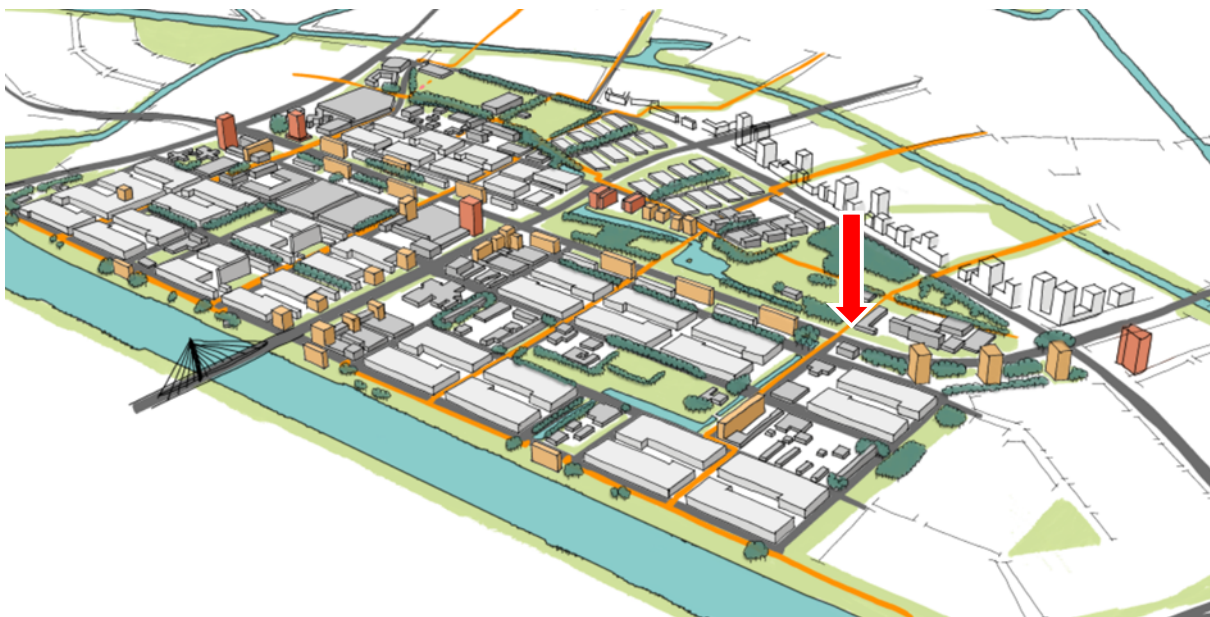
- | | | |
|----|--|--|
| 12 | Zorgen over hoeveelheid parkeerplaatsen en verwachting dat bewoners geen auto zouden gaan gebruiken maar hoofdzakelijk de fiets en OV zouden gaan gebruiken. | Er is niet voor iedere bewoner van de Beneluxlaan 901 een eigen parkeerplek in de parkeergarage. |
| | | De stad groeit en biedt onvoldoende ruimte om het autogebruik mee te laten groeien. Het is noodzakelijk om andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV, aan te moedigen. Die zijn gezonder en kosten minder ruimte. Daarom gaan we niet voor iedere woning een eigen parkeerplek realiseren. Wij zijn er bij deze ontwikkeling vanuit gegaan, dat tegen de tijd dat deze ontwikkeling buiten is gerealiseerd, er betaald parkeren in de omgeving is. Dit is een stuurmiddel om autogebruik te minderen. Bewoners van de Beneluxlaan 901 krijgen dan ook geen parkeervergunning voor op straat. |

Stedenbouwkundig

Algemeen antwoord Stedenbouw

De wijk Kanaleneiland is zorgvuldig ontworpen qua bebouwing, waarbij de hoogste gebouwen rond de knopen van stedelijk belang staan (Europaplein, 5mei Plein, 24 Oktoberplein) en daarmee een belangrijke plek in de stad markeren. Dit principe wordt in de Merwedekanaalzone overgenomen: hier staat de hoogste bebouwing aan het Anne Frankplein. Deze locatie is van een andere orde: als wijkentree van Kanaleneiland-zuid. daarom is hoger bouwen dan op de overige knopen meter niet wenselijk. Voor de planlocatie (zie rode pijl) is in de originele plannen van Kanaleneiland al in hoogbouw voorzien. Om onduidelijke redenen is die er niet gekomen.

De hoogbouwvisie en ook de Ruimtelijke strategie Utrecht geven ruimte voor de zone langs de Beneluxlaan als 'zoekgebied voor hoogbouw tot 70 meter'. Dit betekent niet dat overal wordt meegewerkt aan deze maximale hoogte: dit hangt af van de locatie.



Stedenbouwkundig is de Beneluxlaan een bijzondere laan. Opgebouwd uit drie delen begeleidende bebouwing (oranje op de tekening met flats langs het rechte deel, 3 torens in de bocht). Deze delen worden van elkaar gescheiden door een toren met afwijkende (lichte) architectuur.

Stedenbouwkundig is de planlocatie een gelijke locatie: als scheiding tussen twee delen begeleidende bebouwing. Weliswaar niet gelegen aan een knoop van stedelijk belang, maar wel degelijk op een bijzondere plek: de wijkentree van Kanaleneiland-zuid, de entree van Park Transwijk en gelegen aan een toekomstige langzaam verkeersroute. Dit is ook de reden waarom op deze locatie niet is geadviseerd bijv. 10 lagen hoog te bouwen.

Er is bewust gekozen voor een plintgebouw van drie bouwlagen die aansluit op de schaal van de wijk. Hierin zijn auto- en fietsparkeren, wonen en voorzieningen (een deel van de begane grond) in opgenomen. Aan de zijde van de Livingstonelaan zijn ook woningen op de begane grond aanwezig, om de sociale veiligheid en het toezicht op de openbare ruimte te versterken. Dit plintgebouw is gecombineerd met een hoogbouw, die het stedenbouwkundig profiel van de Beneluxlaan afmaakt.

Op basis hiervan is het volgende stedenbouwkundige advies geformuleerd, zoals verwerkt in de bouwenvelophe.

- verschijningsvorm: een toren op een plintgebouw
- hoogte: tussen stedelijke knoop (70m), en begeleidende bebouwing Beneluxlaan (54m) in. Dit is 62m geworden
- ruimtelijk positie: afwijkend van de drie woontorens in de bocht Beneluxlaan
- architectuur: licht, op een moderne manier aansluitend bij andere torens aan de Beneluxlaan
- vloeroppervlak toren: maximaal 900m²

Binnen dit advies is afgewogen hoe groot de impact van de ontwikkeling is op de omliggende woonbebouwing. Hierbij wordt onder andere gekeken hoe ver de afstand is tot nabijgelegen woonbebouwing, hoe deze is georiënteerd qua uitzicht en of de ontwikkeling negatieve impact heeft op de bezonning van nabijgelegen buitenruimtes.

De impact van de ontwikkeling op deze aspecten wordt vrij klein gezien. De afstand tussen omliggende woonbebouwing is relatief groot (minimaal 40 meter, oplopend tot 100 meter bij het zuidelijkere wooncomplex aan de Livingstonelaan) en deze bebouwing is niet direct (haaks op de gevel, in het verlengde van de woning) op de planlocatie georiënteerd. Ook blijft de impact van de schaduw op privé buitenruimtes beperkt tot de vroege ochtend.

Reactie nr.	Belangstellenden op concept Bouwenvelop	Antwoord
3	Waarom geen hogere (90-100meter) en daardoor slankere toren.	Zie algemene antwoord. Hoger dan 70 meter is op deze locatie binnen de kaders van de hoogbouwvisie (2005) en Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 niet mogelijk.
4 -7-10-12	Bezwaar, zorgen en vragen over de hoogte: Waarom de noodzaak van 62 meter hoog? Een hoogte zoals de 10-hoogflats aan de Livingstonelaan is evenzeer passend en een veel geringere horizonvervuiling.	Zie algemene antwoord.
8	Zorgen over voorzieningen, infrastructuur in relatie tot de hoeveelheid woningen en dit deel van Utrecht, welke volgens indiener al sociaal zwak en overbelast/overvol is.	Dagelijkse voorzieningen zoals kleinschalige winkels en scholen, kinderdagverblijven zijn in de plannen van de Merwedekanaalzone opgenomen. Ook wordt er wel degelijk geïnvesteerd in infrastructuur, echter niet in de 'klassieke' manier: voor de auto. Het principe van de autoluwe wijk zorgt juist op het vlak van langzaam verkeersroutes, groene openbare ruimte en openbaar vervoer voor flinke investeringen in infrastructuur.

De hoeveelheid sociale huur in Kanaleneiland is relatief hoog. Utrecht heeft in de woonvisie de ambitie uitgesproken zich meer in te zetten voor meer gemengde wijken: dit betekent voor Kanaleneiland het hoofdzakelijk het toevoegen van middenhuur. Het toevoegen van middenhuur zorgt voor diversiteit in woningtypologie. Die zijn niet de goedkoopste woningen, maar juist het daarboven. Hierdoor zorgen we voor een mix in de wijk, wat bijdraagt aan levendigheid en leefbaarheid, en het behoud van middenstand in de stad.

10	Vragen over de vormgeving en het uiterlijk van het gebouw.	Zie algemene reactie
11	Zorgen over hoogte van de plint en de invulling daarvan ook in relatie tot de sociale controle. Zorgen over een pad van de Livingstonelaan naar de Beneluxlaan - tussen het nieuwe gebouw en de garages aan de Livingstonelaan en verzoeken geen ingangen van de woningen aan de kant van de Beneluxlaan/Vasco da Gamalaan te plaatsen. en in relatie tot de sociale veiligheid.	Zie algemene reactie. Alleen in een deel van de begane grond zitten voorzieningen. In een deel van de begane grond aan de Livingstonelaan, de eerste en tweede verdieping zitten woningen. Juist ter bevordering van de sociale controle In de plint komen op de buurt gerichte voorzieningen. Horeca en gokinstellingen zijn uitgesloten. Een deel van de plint zal ten behoeve van wonen zijn (zijde van de Livingstonelaan) De context van deze plek zal veranderen: van anoniem kantoorgebouw (met name in de avond / nacht) naar een plek waar mensen wonen, waar geleefd wordt en waar veel meer toezicht is. We delen de zorg niet, dat het pad in de nieuwe situatie voor onveiligheid gaat zorgen. Er is bewust gekozen juist dit deel van de Vasco da Gamalaan een entree te geven. Juist het anonieme karakter van dit deel van de straat, en de entree van de wijk behoeft verbetering en toezicht en leven in plaats van een zijgevel. Dit is de reden van de hoofdentree aan die zijde. Ten behoeve van de sociale controle en levendigheid zijn er aan de zijde van de Livingstonelaan een aantal woningen gesitueerd met entree aan de straatzijde

Proces

Reactie belangstellenden op concept Bouwenvelop		Antwoord
4	Reactie dat de notitie bol staat van het ambtelijk vakjargon. Vragen over stadium besluitvorming en welke invloed de burgers/omwonenden nú nog hebben op de plannen. Vragen met betrekking tot de doorlooptijd van de uiteindelijke sloop en bouw, heien en overlast.	We proberen zoveel mogelijk in begrijpelijke taal te schrijven en zo min mogelijk vakjargon te gebruiken, maar dit blijft een aandachtspunt voor verbetering. Momenteel bevindt het project zich in de fase van de Bouwenvelop. De bouwenvelop bevat naast wettelijke en beleidsrandvoorwaarden ook een aantal minder harde kaders: ambities van de stad die niet formeel zijn vastgesteld, of waar nog onderzoek naar wordt gedaan. Deze concept Bouwenvelop heeft ter inzage gelegen zodat bewoners daarop kunnen reageren. De reacties en de antwoorden gaan naar het college van b en w. Het college neemt dan een definitief besluit over dit document, de bouwenvelop. Als de bouwenvelop is vastgesteld, worden de plannen verder uitgewerkt. Tegelijkertijd start de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan. Naar verwachting is het ontwerp bestemmingsplan rond de zomer gereed. U kunt het ontwerp bestemmingsplan dan inzien en uw reactie geven door een zienswijze in te dienen. Hierover zult u t.z.t. geïnformeerd worden via een wijkbericht. De daadwerkelijke uitvoering van het plan start naar verwachting in 2022. De ontwikkelaar heeft u als omwonende geïnformeerd over de start en voortgang van de planvorming. In de nieuwsbrieven, welke naar circa 5500 huisadressen zijn verstuurd, is aan bewoners gevraagd mee te denken. Hierop zijn een aantal reacties binnen gekomen met ideeën en suggesties. Naar aanleiding van de 2e nieuwsbrief zijn nog enkele reacties binnen gekomen. De daadwerkelijke uitvoering van het plan start naar verwachting in 2022. De totale doorlooptijd van sloop tot aan oplevering is ongeveer 21 maanden. De aannemer is nog niet bekend. De aannemer maakt een definitieve planning. Bouwen geeft altijd overlast in de vorm van trillingen, geluid, stof etc. Binnen de geldende regelgeving en verordeningen zullen de werkzaamheden uitgevoerd worden, waarbij overlast zo veel mogelijk vermeden wordt. De benodigde ruimte voor de bouwplaats is nog niet exact bekend. Ook het paalsysteem moet nog worden bepaald, maar moet voldoen aan het beleid van de gemeente Utrecht met vastgestelde geluids- en trillingsgrenzen.
9	Wat zijn de mogelijkheden voor compensatie?	Bij binnen stedelijke verdichting is het bijna niet te voorkomen dat nieuwbouw van invloed is op bestaande bouw. Echter, dat is op zich geen reden om van

de nieuwbouw af te zien. De wet geeft mogelijkheden om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, te laten beoordelen of er sprake is van een zodanige waarde vermindering van bestaande woningen dat die in redelijkheid niet volledig voor rekening van de eigenaar van die woning zou moeten komen. (planschade)

11 Waardering voor het project en het toevoegen van woningen in de middenhuurcategorie .

Bedankt voor uw waardering.

Wat is de inschatting van het effect van de bouwwerkzaamheden op de garages aan de Livingstonelaan?

Bouwen geeft altijd overlast in de vorm van trillingen, geluid, stof etc. Binnen de geldende regelgeving en verordeningen zullen de werkzaamheden uitgevoerd worden, waarbij overlast zo veel mogelijk vermeden wordt. Het effect voor de garages aan de Livingstonelaan kan binnen bepaalde perioden de bereikbaarheid verminderen. Daarnaast zijn trillingen vanuit de bouw een risico. Voordat de bouwwerkzaamheden beginnen zal er een gespecialiseerd bureau een opname doen van de bouwkundige staat van de garages. Mocht er door de bouwwerkzaamheden toch schade ontstaan, dan wordt deze schade op kosten van de bouwer hersteld.

10 In algemene zin enthousiast over mooie woonlocaties in onze wijk en stad. Zeker ook als dat bijdraagt aan een betere mix van diverse sociale achtergronden en woonvarianten, oftewel een gemengde wijk.

Bedankt voor uw reactie.

Wat is de planning?

De totale doorlooptijd van sloop tot aan oplevering is ongeveer 21 maanden. De aannemer is nog niet bekend. De aannemer maakt een definitieve planning.

Vragen over invulling begane grond en of huurders al bekend zijn.

In de plint komen op de buurt gerichte voorzieningen. Specifieke huurders zijn nog niet bekend. Horeca en gokinstellingen zijn uitgesloten. Een deel van de plint zal ten behoeve van wonen zijn (zijde van de Livingstonelaan)

Als trotse bewoner van de wijk ben ik blij met de renovatie van een groot deel van de flats in de omgeving. We zien de wijk groeien en steeds mooier worden. Eén van de laatste gebouwen wat de gehele wijkrenovatie aardig compleet zou maken is het winkelcentrum Vasco da Gama. Het lukt me niet hier iets over te vinden, staat dit gebouw ergens op de planning om te renoveren?

Het winkelcentrum Vasco da Gama en het erboven gelegen appartementengebouw zijn in particulier eigendom. De keuze voor renovatie hangt af van de bereidwillendheid van de eigenaar, dan wel VVE ervan. Vooralsnog zijn er bij de gemeente geen plannen voor renovatie bekend.

Buiten de termijn binnen gekomen

Reactie belangstellenden op concept Bouwenvelop**Antwoord**

- 13 Vragen over de rooilijn en of die verlegd kan worden, zodat de plint smaller kan worden.
- Vraag of de gemeente voorwaarden heeft mee gegeven voor de ontwikkeling.
- Zorgen over meer drukte bij het vlakbij gelegen park Transwijk door toevoegen woningen.
- Vragen over “80 woningen per hectare” waarover in de bouwenvelop gesproken wordt, langzaamaan niet overschreden wordt op Kanaleneiland.
- Vraag waarom moet het gebouw zo hoog worden en niet lager (10-12 lagen)? Waarom moeten er hoge “markeringen van de kruisingen tussen stedelijke hoofdwegen en het langzame verkeersnetwerk” komen (het huidige witte gebouw is met zijn 22 meter bovendien ook een goede, mooie markering!)? In de verte vanaf de Beneluxlaan gezien kan zo’n markering misschien nog, maar in onze wijk past het niet en werkt het benauwend. Deze “markeringen”, zouden “tussen de 50 en 60 meter hoog” mogen zijn. Waarom in de planning dan 62 meter? Het lijkt of alles opgerekt wordt.

In de bouwenvelop is er een gewenste rooilijn opgenomen en een maximale. Idealiter is het plintgebouw iets meer teruggelegen: de inrichting van het plintgebouw is echter een complexe puzzel door het integreren van het parkeerprogramma. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheden hiertoe nog in onderzoek.

Wat betreft de ligging direct aan de straat: er is op deze locatie bewust gekozen geen groene buffer te maken tussen het plintgebouw en het trottoir. Hoewel het een ontwerpprincipe was van het oorspronkelijke ontwerp heeft de veelal grote groen, of parkeerbuffer ook geleid tot weinig interactie tussen de bebouwing en de straat. En hiermee weinig sociale controle. Op deze locatie is juist voorzien in maatschappelijk, buurtgerelateerd programma op de begane grond, dat juist baat heeft bij interactie tussen de plint en de straat.

De hoek Livingstonelaan / Vasco da Gamalaan zal niet verkeersonveilig worden. De ruimte tussen de gebouwen op het kruispunt tussen de school en het plintgebouw is ca. 25 meter. Dit is voor stedelijke begrippen royaal en dan ook ruim voldoende.

Vanuit de gemeente zijn er ook eisen en uitgangspunten meegegeven voor de ontwikkeling. Zie daarvoor hoofdstuk 3 van de bouwenvelop ‘ruimtelijke randvoorwaarden’. Het bouwplan dient binnen deze randvoorwaarden ontwikkeld te worden

Park Transwijk is van alle stadsparken één van de minst druk bezochte stadspark van Utrecht. Vanwege de vele ontwikkelingen van rondom Park Transwijk zal er worden onderzocht hoe er kwalitatieve verbeteringen aan het park kunnen worden gedaan, waardoor het er ook in de toekomst prettiger vertoeven is.

De 80 woningen per hectare zoals naar gerefereerd in de bouwenvelop gaf in de visie uit 2005 een richting voor ontwikkeling van de wijk Kanaleneiland. Voor de centrum-as en Kanaleneiland-Noord zijn andere (hogere) dichtheden voorzien, voor Kanaleneiland-zuid 60-80 woningen per hectare. Er is voorzien in een toename van ca. 1/3 aan woningen in de gehele wijk. (van 60 won/ha naar 80 won/ha). Met name in Kanaleneiland-zuid is de afgelopen 15 jaar niet veel gebouwd. Hier is zeker ruimte voor ontwikkeling aanwezig. Daarbij is de Ruimtelijke Visie Kanaleneiland 2005 inmiddels 16 jaar oud, en op veel punten verouderd. Ter vervanging werkt de Gemeente Utrecht aan de Omgevingsvisie

Het zal duidelijk zijn dat de geplande flat voor mij geen meerwaarde voor de wijk betekent. Liever een kleinere, lagere flat (10 à 12 lagen) met minder appartementen en meer groen op de grond!
Hopelijk wordt het nieuwe gebouw in ieder geval licht van kleur, bij voorkeur wit!

Kanaleneiland en Transwijk.

Zie algemene antwoord.