

BIJLAGE 7

Tweekolommenstuk Tafelgesprekken 8 april 2015

Herontwikkeling Winkelcentrum De Gaard

- tafel 1: Verkeer/sluipverkeer**
- tafel 2: Valetonlaan**
- tafel 3: Lamerislaan**
- tafel 4: Groen, water en inpassing van de uitbreiding in het plangebied**

Reacties en planaanpassingen naar aanleiding van de tafelgesprekken over de herontwikkeling van het Winkelcentrum De Gaard op 8 april 2015.

Datum: April 2015
Naam: Projectgroep Herontwikkeling De Gaard
Gemeente: Utrecht/REO/Programma's

I. Samenvatting vragen en opmerkingen tafel 1: Verkeer/sluipverkeer		
Onderwerpen/reactie		Gemeentelijk commentaar
A.	Verkeerssituatie Algemeen	
	Kan de spoorwegovergang worden afgesloten voor autoverkeer	<p>Het afsluiten heeft tot gevolg een verslechtering van de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen tussen twee woonbuurten: Voordorp en Veemarkt zijn dan, vanuit het noordwesten, met een omweg bereikbaar, dit geldt ook voor winkelcentrum de Gaard. Dit is niet wenselijk.</p> <p>Wij brengen in herinnering dat in 2010 mede op verzoek van omwonenden onderzoek is verricht naar mogelijke maatregelen om het sluijverkeer op de route Kardinaal Alfrinkplein-Sartreweg-Romerostraat-Kapteynlaan terug te dringen. Voor de hele of halve knip op de kruising Sartreweg/Romerostraat die als voorkeursvariant door de klankbordgroep werd voorgesteld bleek op een brede bewonersavond op weinig draagvlak te rekenen. De reacties die tijdens en na de informatieavond zijn ontvangen, lieten zien dat de bewoners uit de omgeving verdeeld zijn en de fysieke maatregel van een knip op het kruispunt Romerostraat-Sartreweg en op weinig draagvlak kan rekenen, vanwege de gevolgen voor de bereikbaarheid van Voordorp en delen van Tuindorp-Oost.</p>
	Hoe wordt de veiligheid bij het kruispunt van de basisschool gewaarborgd? En hoe ziet de ontsluiting bij herinrichting er uit?	Dit deel valt buiten de scope van de Herontwikkeling Winkelcentrum de Gaard. Het vraagstuk wordt meegenomen in de plannen rondom Kapteynlaan, de bewoners en omliggende basisscholen worden hier bij betrokken.
	Kan de Winklerlaan in zijn geheel worden afgesloten of alleen voor eenrichtingsverkeer bereikbaar zijn	Deze maatregelen zijn de revue gepasseerd tijdens het opstellen van maatregelen voor de KWL-lanen, samen met bewoners. Dit is in de huidige situatie niet wenselijk, want de huidige verkeersintensiteit is, met 1.400 motorvoertuigen per etmaal van een acceptabel niveau. Deze verkeersintensiteit past goed bij een woonstraat De woningen zijn nu bereikbaar vanuit Kapteyn- en Eykmanlaan. Wanneer daar een knip in wordt gemaakt (bijv. betonblok of een paal), dan wordt de bereikbaarheid minder vanuit de andere wegen. Het gevolg is dat bewoners van De Winklerlaan moeten omrijden en de woningen met de auto minder bereikbaar zijn. De verwachting is dat bewoners daar verdeeld over zullen zijn. Een andere denkbare maatregel, die geen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de woningen, is het versmallen van de weg, waarmee het verkeer worden afgeremd en doorgaand verkeer wordt ontmoedigd

	Kan de hoofdader Eykmanlaan verlegd worden richting de flats?	Dat is onwenselijk, omdat dit ten koste zou gaan van een stuk groen en autoverkeer richting de flats wordt verlegd.
	Kan de verbinding tussen Cohenlaan en Obbinklaan niet worden afgesloten?	Een afsluiting van deze verbinding leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid van de woonbuurt direct ten zuiden van de Obbinklaan. Dit deel van de wijk is hierdoor alleen nog via de van Everdingenlaan te bereiken. Op dit moment is er geen noodzaak om deze verbinding af te sluiten voor autoverkeer. Indien in de nieuwe situatie blijkt dat de verkeersintensiteit te hoog wordt op de Valetonlaan, kan deze verbinding worden afgesloten. Draagvlak in de buurt is wel een voorwaarde voor uitvoering van een dergelijke maatregel. De Valetonlaan krijgt een toekomstbestendig ontwerp, zodat in de toekomst deze eenvoudig is aan te passen indien nodig. Zie ook het 2-kolommenstuk van de Valetonlaan (punt II c). Daar wordt nader ingegaan op dit onderwerp en deze draagvlakprocedure.
	Stel dat de gemeente ervoor kiest het winkelcentrum naar de Veemarkt te verplaatsen, dan zouden bewoners geen problemen hebben. Kan het winkelcentrum niet ergens anders komen?	<p>In wezen maakt het, verkeerskundig gezien, niet uit waar een nieuw winkelcentrum wordt geplaatst; het heeft altijd consequenties voor verkeer en parkeergelegenheid. Wijkraad en bewoners hebben altijd aangedrongen op een wijkwinkelvoorziening in de Veemarkt. Onderzoek destijds (2006) heeft aangetoond dat een winkelvoorziening van minimaal ca. 1200m² wvo op de Veemarkt nodig was om tot een exploitabele winkel te komen. Door de verdergaande schaalvergroting in de supermarktbranche zal dit naar verwachting anno 2015 alleen maar meer zijn geworden Deze omvang werd te groot geacht i.v.m. concurrentie met winkelcentrum De Gaard en de verkeersaantrekkende werking op de Veemarkt. De wens is toen uitgesproken deze winkelvoorziening te realiseren als dependance van de supermarkt in de Gaard; i.c. van de Albert Heijn. Bij wijze van compromis is bij de Veemarkt een reservering opgenomen van 600m² wvo winkelvoorziening. In de contracten bij de herontwikkeling van de Gaard is met de ontwikkelaar een inspanningsverplichting afgesproken om de voorziening op de Veemarkt te realiseren.</p> <p>In de afgelopen periode hebben we onderzocht of deze constructie haalbaar is. Albert Heijn heeft aangegeven geen mogelijkheden voor een vitale voorziening in Veemarkt te zien. Wij hebben hierop in 2013 een haalbaarheidsstudie laten doen naar de realiseerbaarheid van een dergelijke kleine winkelvoorziening op basis van een formule die met de beperkte omvang toch exploitabel te maken is. Gezien de beperkte schaalgrootte is de voor een rendabele bedrijfsvoering benodigde omzettoevloeiing van buiten de Veemarkt niet</p>

		<p>realistisch gebleken.</p> <p>De ontwikkelingen van de Gaard sluiten aan bij het Utrechtse retailbeleid om in te zetten op vitale winkelcentra en niet in te zetten op solitaire winkels.</p>
	Waar komt de oversteekplaats tussen de grote parkeerplaats aan de Kapteynlaan naar het winkelcentrum?	Er is voor deze bewonersbijeenkomst bewust gekozen voor verschillende tafelgesprekken waar dieper op de thema's kan worden ingegaan. Verwezen wordt naar het verslag en twee-kolommenstuk van thema 3.
	De grootte van het winkelcentrum lijkt te worden gekoppeld aan de hoeveelheid verkeer. Dit roept het beeld op dat het winkelcentrum wordt geplaatst op een locatie waar het niet past. Hoe wordt in de plannen het centrum aantrekkelijk en mooi gehouden? In de huidige plannen wordt niet terug gezien dat de Eykmanlaan groener zou worden? Hoe wordt gewaarborgd dat met al die maatregelen de wijk en de Eykmanlaan wel mooi blijven?	<p>Er wordt door de gemeente veel geïnvesteerd in groene zones. De Groene Kop ten noorden van de Gaard is een gebied waar de gemeente binnenkort fors gaat investeren en een groene kwaliteitsimpuls krijgt en een belangrijke recreatieve gebruikswaarde krijgt; een groene assemble met bomen, wandelpaden en speelweide. De ambitie is om op termijn ook de Eykmanlaan te vergroenen. De verschillende ontwikkelingen moeten daarom integraal en in samenhang worden bekeken.</p> <p>Voor wat betreft het groen bij dit project wordt verwezen naar tafel 4.</p>
B.	Parkeren	
	Hoe zit het met de uitbreiding van de parkeergelegenheid bij de Gaard?	De uitbreiding is volgens parkeernormen berekend. Minder parkeren kan volgens de parkeernorm niet. Tevens moet het winkelcentrum ook worden gefaciliteerd wat betreft autoparkeren en fietsparkeren. De huidige parkeerplaatsen zijn nu versnipperd, waardoor er veel zoekverkeer in de wijk is. Het is de opgave om de parkeergelegenheid meer te centreren, de omliggende woningen worden hierdoor ontlast zonder dat de buurt op slot wordt gezet. Het moet immers bereikbaar blijven.
	Er komt door de uitbreiding meer autoverkeer, dus er zijn meer parkeerplekken nodig. De flat heeft echter het huidige parkeerterrein zelf nodig. Wat betekent de versmalling van de Eykmanlaan precies?	De parkeerplekken van de flats zijn geïnventariseerd en meegeteld. Daarbij worden ten behoeve van de uitbreiding extra parkeerplaatsen gerealiseerd, volgens de gemeentelijke parkeernormen. De versmalling van de Eykmanlaan is vooral ruimtelijk van aard: alles wat niet asfalt is, schuift in, oftewel de middenberm wordt minder breed. Dit heeft dus geen effect op de afwikkeling van het verkeer. De noordelijke rijbaan van de Eykmanlaan blijft op dezelfde plek liggen. De verkeerscapaciteit blijft gelijk. Bedenk dat de maatregelen zo zijn berekend op de piek van de drukte.
	Is betaald parkeren van 18.00 tot 23.00 uur een optie?	Bewoners hebben bij het invoeren van betaald parkeren de mogelijkheid om een voorkeur aan te geven voor een venstertijd. De venstertijd met de meeste stemmen wordt ingevoerd. Op die manier is in Tuindorp-oost gekozen voor 06:00-11:00 uur.

	Kunnen bewoners een parkeervergunning betalen en een blauwe kaart krijgen, zodat hun bezoek gebruik kan maken van de blauwe kaart?	Het huidige beleid is dat blauwe zones binnen Utrecht niet worden toegepast. De reden hiervoor is dat de inkomsten uit de blauwe kaart niet in de gemeentelijke algemene middelen terugvloeien, maar naar het Rijk gaan. De blauwe kaart functioneert alleen bij handhaving. Handhaven van een blauwe zone betekent extra inzet van opsporingsambtenaren, waarvoor geen middelen beschikbaar worden gesteld.
	Kunnen minder parkeerplaatsen worden gepland om winkelverkeer te ontmoedigen?	Als onderdeel van de Nota Stallen en Parkeren zijn er per functie parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen bestaan uit een minimum en een maximum parkeernorm. Aan het minimum parkeernorm moet worden voldaan. Deze minimum parkeernorm zorgt er ook voor dat er geen (grote) overloop ontstaat van parkeren t.b.v. het winkelcentrum naar de omliggende woonstraten. Daarom moet de ontwikkeling van het winkelcentrum haar eigen bezoekers kunnen faciliteren.
	Kan het winkelcentrum niet kleiner worden, zodat minder parkeerplaatsen nodig zijn?	Er is natuurlijk een relatie tussen de omvang van de uitbreiding en het aantal parkeerplaatsen. De omvang van het winkelcentrum staat bij tabel 4 op de agenda.
C.	Buslijn.	
	Hoe zit het met de toekomstige buslijn? Er loopt een prima buslijn naar het centrum.	Buslijn 5 blijft ongeveer dezelfde route rijden. Ter hoogte van de De Gaard verschuift de halte naar de andere zijde van de kerk. De aanpassing van de busroute valt binnen de herontwikkeling.
	Wat is de toekomstige plek van de bus sluis, komt de sluis op een andere plek?	Zie ook de hiervoor gestelde vraag over de buslijn. Dit wordt nog in het ontwerp meegenomen. Er wordt nog gezocht naar een oplossing om te voorkomen dat in de praktijk de bussluis niet werkt (het sluipverkeer er toch langs kan). Maatregelen zoals een (dynamische) paal of hoge busdrempeel zijn hier denkbaar.
	De bushalte aan de Eykmanlaan richting Maartensdijk moet niet verdwijnen.	De huidige bushalte aan de Eykmanlaan, waar lijn 55 (richting Maartensdijk) gebruik van maakt ontbreekt nog in het inrichtingsplan. Deze halte blijft en moet nog in het inrichtingsplan worden opgenomen.
II. Samenvatting vragen en opmerkingen tafel 2 Valetonlaan		
Onderwerpen/reactie		Gemeentelijk commentaar
a.	Proces Wat gebeurt er met de resultaten van het tafelgesprek? Kunnen bewoners dat volgen?	De verslagen van de tafelgesprekken zullen naar de bewoners gemaild/gestuurd worden. Bewoners ontvangen daarbij informatie over de verdere besluitvormingsprocedure. De verslagen, de 2-kolommenstukken met de resultaten van de tafelgesprekken en de nieuwe

		<p>tekeningen komen – na behandeling in B&W – ook op de website van De Gaard. De verslagen en de 2-kolommenstukken met de resultaten van de tafelgesprekken, worden naar de raadscommissie Stad & Ruimte gestuurd.</p> <p>De bewoners die hun adres of email op de presentielijst hebben ingevuld, krijgen het verslag toegestuurd. Andere bewoners kunnen terecht op de website van De Gaard www.utrecht.nl/degaard.</p> <p>De hand-out van de huidige presentatie zal op de website worden vervangen door de nieuwe tekeningen.</p>
b.	<p>Bewoners willen dat de Valetonlaan verder opschuift</p> <p>Voor de Valetonflat ligt een pleintje/stukje parallelweg waardoor de garages onder de flat bereikbaar zijn en er ruimte is voor een hoogwerker om de ramen te wassen. Gezien vanaf de ingang van het pleintje hebben de laatste twee garages erg weinig draairuimte om auto's goed in te parkeren in die betreffende garages</p>	<p>Naar aanleiding van de vele op- en aanmerkingen is voor het tafelgesprek een nieuwe wegindeling gemaakt. Het wegprofiel is daardoor verder verlegd richting het winkelcentrum. Op de nieuwe tekening is de weg nu verlegd en ligt de weg ca. 6 meter van de flat en worden groenvoorzieningen meegenomen.</p> <p>Bewoners geven aan dat dit niet ver genoeg is en stellen een verschuiving voor tot de plek waar nu geparkeerd wordt.</p> <p>Op de aangepaste tekening wordt aan dit verzoek tegemoet gekomen en is de nieuwe rijbaan nu zo gesitueerd, dat deze komt op de plek waar nu geparkeerd wordt. Dit is op ca. 6,5 meter vanaf de Valetonflat.</p>
c.	<p>Valetonlaan wijzigen in langzaamverkeersroute, in combinatie met expeditieverkeer WC (niet voor AH).</p> <p>Veel van de aanwonenden zijn bang voor het zoekverkeer aan de Valetonlaan.</p>	<p>De Valetonlaan vervult een functie voor de verkeersontsluiting van de achterliggende straten en voor het expeditieverkeer van het winkelcentrum.</p> <p>In het plan wordt rekening gehouden met een ring rond het winkelcentrum voor het expeditieverkeer voor de winkels aan de zuidzijde. Deze ring is niet bedoeld voor bevoorradend verkeer voor de AH en de noordelijke winkels in het centrum.</p> <p>Die zullen via de Sartrelaan en de Kapteynlaan naar de Eykmanlaan rijden. De Valetonlaan wordt door dit expeditieverkeer niet gebruikt.</p> <p>Er is in 2010 discussie geweest over een mogelijke knip voor het verkeer op de Sartreweg. In dat geval moet rekening worden gehouden met de afwikkeling van het bevoorradingsverkeer van de AH en de andere winkels via de Valetonlaan.</p> <p>De reden van het handhaven van de Valetonlaan voor het autoverkeer (met één richting) is drieledig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Huidige bereikbaarheid van de Valetonlaan, Obbinklaan en directe omgeving in stand houden (meer

		<p>dan 1 toegangsweg). Indien de Valetonlaan afgesloten wordt voor doorgaand verkeer is de omgeving alleen via de Van Everdingenlaan te bereiken, wegrijden kan ook via de Obbinklaan–Wevelaan.</p> <p>2. Expeditieroute voor de zuidelijke winkels in het WC (niet AH). Hun expeditie vindt plaats via de Valetonlaan – Obbinklaan – nieuwe bus sluis (vergelijkbaar met huidige situatie).</p> <p>3. Hoewel een knip Sartreweg–Kapteynlaan niet waarschijnlijk is, maakt de expeditieroute via de Valetonlaan een knip in de toekomst nog altijd mogelijk. Door de maatregelen die nu op de Kapteynlaan tot aan de Sartreweg genomen worden kan dit uitgangspunt worden verlaten. De verwachting is dat met deze aanpak veel sluipverkeer wordt tegengegaan en dat een knip bij de Sartreweg daarmee in de toekomst overbodig is.</p> <p>Voor de toekomst zal als start worden uitgegaan van handhaving van het éénrichtingsverkeer voor auto's, waarbij de dimensionering van de Valetonlaan zodanig wordt vorm gegeven dat in de toekomst omzetting naar een langzaamverkeersroute op eenvoudige wijze kan worden uitgevoerd. Indien de toename van het huidige autoverkeer substantieel hoger wordt zal met het betrokken deel van de wijk overleg plaats vinden over de eventuele omzetting naar een langzaam verkeersfunctie. Een half jaar na de oplevering van het winkelcentrum en de openbare ruimte zal hiervoor een nieuwe verkeerstelling gedaan worden. In dat geval zal de Valetonlaan wel voor het verzorgend expeditieverkeer voor het zuidelijke deel van het winkelcentrum (niet voor AH en noordelijke winkels) gehandhaafd blijven (met bijvoorbeeld venstertijden of klappaaltjes).</p>
d.	<p>Tegengaan van drukte bij de Valetonlaan en Obbinklaan Verleg de ingang van de AH naar Kapteynlaan of plaats de ingang van de AH meer naar binnen. Is de passage wel breed genoeg voor de toename van klanten met winkelwagentjes?</p>	<p>Er zijn verkeerstellingen gedaan en daarbij is ook rekening gehouden met de effecten voor de Valetonlaan. Nu zijn er 800 verkeersbewegingen per etmaal. In de toekomst zou dat naar verwachting naar 1000 verkeersbewegingen per etmaal gaan.</p> <p>De volgende maatregelen beperken het (zoek)verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het plan geeft aan dat het parkeren aan de noordkant van het winkelcentrum wordt geconcentreerd. Het is de bedoeling dat het parkeren aan de Valetonlaan beperkt blijft. - Voor de AH wordt een nieuwe inpandige los- en laadplaats gebouwd aan de zijde van de Kapteynlaan. Daardoor zal het expeditieverkeer en de hinder van het laden/lossen op de Valetonlaan afnemen. - Voor de passage met daarachter de AH ingang is er extra ruimte aangelegd voor fietsers aan de kant

		<p>van de Valetonlaan, zodat mensen uit de wijk de winkels ook vanaf de zuidkant goed per fiets of te voet kunnen bereiken.</p> <p>– Om te voorkomen dat mensen met karretjes door de wijk gaan lopen zal er een systeem met ringleiding worden aangelegd. De karretjes kunnen dan niet verder dan een bepaald punt worden meegenomen. Automobilisten worden daardoor ontmoedigd aan de aangrenzende straten te parkeren. Ze zullen eerder kiezen voor het grote parkeerterrein waar ze wel met de winkelwagen tot naar de kofferbak kunnen rijden.</p> <p>Het grondbeginsel van het plan is om de AH naar de noordzijde van het winkelcentrum te verplaatsen en een stimulering van de looplijnen voor het winkelende publiek door de passage langs de andere winkels te krijgen. Dit is van groot belang voor het functioneren van deze winkels, zo blijkt ook analyse van het functioneren van andere centra.</p> <p>AH heeft zijn ingang aan het einde van de passage, zodat het winkelend publiek langs alle kleinere winkels van de zelfstandige ondernemers komt. Dit vormt de belangrijkste bezoekersstroom voor deze winkeliers.</p> <p>AH krijgt een nieuwbouw winkel, met een grotere hoogte dan de bestaande winkels. Beide bouwdelen zijn niet goed aan elkaar te koppelen tot 1 winkelruimte.</p> <p>Achter de kleinere winkels loopt een bevoorradingsgang / vluchtgang. Het is niet mogelijk om AH tussen deze winkels een entree te geven zonder deze gang te doorbreken. Een aantal winkels zou dan niet meer aan de bevoorradingsgang / vluchtweg liggen.</p> <p>De passage is breed genoeg voor het gebruik van winkelwagentjes. Wel zal regulering gaan plaats vinden ten aanzien van uitstallingen en reclame uitingen door de winkels.</p>
e.	Het geluid van winkelwagentjes geeft overlast	AH werkt al veel met kunststof karren en de passagekap is bij AH verder doorgetrokken als geluidwerende maatregel. De winkelwagentjes worden bij AH binnen gestald.
f.	Behoud van de vijver	Door het opschuiven van de Valetonlaan kan het wateroppervlak weer worden verruimd. Het verlies aan wateroppervlak wordt teruggebracht tot ca. 124 m ² . Met de versmalling van de Eykmanlaan wordt tevens het oorspronkelijke , diepere inundatiekanaal

		(onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie) aan twee zijden verlengd. De vijver krijgt weer een milieuvriendelijke oever waardoor straks ook weer bomen geplant kunnen worden. Na de herinrichting blijft het groen aanwezig.
g.	Op verzoek van de Jeruzalemkerk (aansluitend op het tafelgesprek gedaan) om rekening te houden met het aan- en afrijden van rouw- en trouwauto's op het plein naast de kerk (t.h.v. de bussluis). Tevens 4 opstelplaatsen voor auto's /stoet intekenen.	In de aangepaste tekening wordt rekening gehouden met dit verzoek.
h.	Als de plannen niet doorgaan? Bewoners boven het WC De Gaard zijn bezorgd over de toekomst van het WC als de plannen niet doorgaan. De huidige eigenaar wil wel investeren in kwaliteit. Als het project niet doorgaat zal de eigenaar het bezit af willen stoten. De vrees bestaat dat de woningen in handen vallen van huisjesmelkers.	De ontwikkelaar heeft aangegeven dat het geheel wel als een haalbaar project. Bij wijzigingen in het plan moet de ontwikkelaar de haalbaarheid opnieuw bezien. Als de haalbaarheid in het geding komt kunnen de plannen niet gerealiseerd worden. Het is echter te vroeg om nu conclusies te trekken, zowel voor de ontwikkelaar als voor de eigenaar. Duidelijk is dat het verouderde winkelcentrum en de erboven gelegen woningen aangepakt moet worden, om de komende decennia weer goed mee te gaan. De gemeente is er zich van bewust dat beleggershuurappartementen na enkele decennia kunnen worden verkocht. De huidige nieuwe eigenaar kiest ervoor om het winkelcomplex als geheel op te knappen, inclusief de aanpak van de woningen. De gemeente steunt deze visie van de eigenaar.
III. Samenvatting vragen en opmerkingen tafel 3 Lamerislaan		
Onderwerpen/reactie		Gemeentelijk commentaar
a.	Volume uitbreiding winkelcentrum 1. Voor deze buurt is het nieuwe winkelcentrum te groot. Graag nog eens onderzoeken . 2. De vergroting terugbrengen zodat overlast tot minimum beperkt wordt. Plannen goed, maar dan op kleinere schaal. Risico van leegstand is	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er is veel onderzoek gedaan naar de mogelijke uitbreidingsruimte voor winkels in De Gaard. De ontwikkelaar blijft met de huidige plannen ruim binnen de aangegeven grenzen. Zie ook 2-kolommenstuk tafel 4. 2. Er wordt onderzocht of een verkleining van de uitbreiding mogelijk is. Zie ook 2-kolommenstuk tafel 4. 3. De gemeente heeft als beleid een concentratie van winkelvoorzieningen, geen verspreide detailhandel. Er is eerder gekozen om geen winkels te realiseren op het Veemarkt-terrein. Zie

<p>groot.</p> <p>3. Gemeente moet kijken of er een AH bij de Veemarkt kan.</p> <p>4. Op het huidige plein is plek genoeg voor horeca.</p> <p>5. Geen grote supermarkt meer maken.</p> <p>6. Een Jumbo waar mensen de boodschappen kunnen afhalen.</p> <p>7. Als er meer winkels moeten komen kijk dan een naar andere locatie.</p>	<p>ook 2-kolommenstuk tafel 4.</p> <p>4. zie 2-kolommenstuk tafel 4</p> <p>5. Albert Heijn heeft nu een M-vestiging en maakt een L-vestiging. De grootte daarvan ligt in lijn met het marktgebied. Deze L-vestiging wordt 33% kleiner dan de AH XL in Overvecht. Zie ook 2-kolommenstuk tafel 4.</p> <p>6. Albert Heijn is een bestaande huurder. Voor Jumbo is er daardoor geen plaats</p> <p>7. Zie het antwoord bij 3 en het 2-kolommenstuk tafel 4.</p>
<p>b. Verkeer en parkeren</p> <p>1. De parkeerdruk ligt vooral bij Lamerislaan. De parkeerplaats is te groot.</p> <p>2. Onderzoek mogelijkheid voor ondergrondsparkeren.</p> <p>3. Voorstel voor ontsluiting parkeerterrein via Eykmanlaan.</p> <p>4. Zorgen om verkeersveiligheid, ivm toename verkeer.</p> <p>5. Grote zorgen voor de vele verkeersbewegingen en fijnstof.</p> <p>6. Zorgen om aansluiting Lamerislaan op Kapteynlaan.</p> <p>7. Parkeren is nu al te druk.</p> <p>8. Maak een in- en uitrit in het midden van Kapteynlaan (ivm wachtende auto's voor kruising met Eykmanlaan).</p> <p>9. De parkeerplaatsen tussen de gebouwen zijn opslagplaats geworden voor aanhangers, campers, caravans.</p>	<p>1. Het klopt dat er meer dan een verdubbeling van parkeren op de Lamerislaan is. Van de ca. 60 parkeerplaatsen nu naar ca. 150 parkeerplaatsen in het plan. Reden om parkeren zoveel mogelijk te centraliseren is zoekverkeer te voorkomen op de omliggende wegen. Dit is in het verleden als wens uit de wijk aangegeven en meegenomen als uitgangspunt. Er komen echter 2 ingangen van het parkeerterrein. Eén aan de Kapteynlaan en één aan de zijkant van de Lamerislaan. Dit verdeelt de parkeerdruk over de beide ingangen.</p> <p>2. In het verleden is ondergrondsparkeren onderzocht en gebleken is dat een dergelijk parkeeroplossing onrendabel is, bovendien hebben consumenten (zeker bij een wijkwinkelcentrum) liever maaiveld parkeren.</p> <p>3. Een aansluiting van het parkeerterrein van de hoofdwegenstructuur waar de Eykmanlaan deel vanuit maakt, is verkeerskundig niet gewenst. Daarbij is het tevens niet wenselijk nabij de aansluiting van de Kapteynlaan een tweede volledige aansluiting te maken. Een eventuele halve aansluiting is niet praktisch en zorgt voor zoekverkeer. Dat laatste is niet gewenst.</p> <p>4. Het uitgangspunt is om, met het voorliggende plan Kapteynlaan t.h.v. De Gaard en ook met het vervolg van de beoogde verkeersingrepen in de Kapteynlaan en de Aartsbisschop Romerostraat, het doorgaand verkeer (sluipverkeer) te ontmoedigen en sterk terug te dringen. Wij streven er</p>

<p>10. Als je betaald parkeren invoert, moet je dat meteen in grotere gebieden doen.</p> <p>11. Verdeel de pijn van parkeren en maak ook parkeerplekken bij de Jeruzalemkerk.</p> <p>12. Maak aan oostkant kerk 80-90 parkeerplaatsen met eigen ingang. Bij de Lamerislaan 106 plaatsen, ingang aan Eykmanlaan of Kapteynlaan. Beide terreinen met slagboom.</p> <p>13. Plaats een elektronisch bord om zoekverkeer te voorkomen.</p> <p>14. Betaald parkeren invoeren van s 'morgens 8 tot s 'avonds 6 bijvoorbeeld.</p> <p>15. Parkeren bij winkelcentrum eerste anderhalf uur gratis, daarna betaald.</p> <p>16. Maak 30-km zones. Auto's rijden nu te hard.</p> <p>17. Veilig oversteken is mogelijk door versmalling van de weg.</p> <p>18. Bewoners ergeren zich over het verkeer op de Kapteynlaan, is racebaan geworden.</p> <p>19. Lamerislaan krijgt teveel blik, terwijl daar de bewoners meer genieten van groen.</p>	<p>hierbij naar om, ondanks de uitbreiding van functies, waarvan in de basis een verkeerstoename uitgaat, uiteindelijk te komen op het niveau van de huidige verkeersintensiteiten.</p> <p>5. Milieuberekeningen geven aan dat er geen milieukundige problemen te verwachten zijn. De maatgevende milieunorm wordt niet overschreden.</p> <p>6. Het is niet goed mogelijk om de Lamerislaan en het parkeerterrein geheel apart aan te sluiten vanwege de direct bij elkaar gelegen aansluitingen (zie ook 3). In het laatste ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de wensen van de bewoners.</p> <p>7. Zie het antwoord op vraag 1.</p> <p>8. De opzet van de voorgestelde ontsluiting van het parkeerterrein met twee ontsluitingen is dat één ontsluiting te krap gedimensioneerd is. Daarbij zijn de aansluitingen zo gesitueerd dat verkeer vanaf de Eykmanlaan kan worden opgevangen bij de westelijke aansluiting en verkeer vanaf de Kapteynlaan/Aartbisschop Romerostraat vanaf de oostelijke aansluiting naar het parkeerterrein. Geen van de auto's die parkeren op het parkeerterrein komt dus op dit tussendeel. In dit tussendeel komt alleen verkeer dat de buurt in- en uitrijdt en eventueel doorgaand verkeer (maar dat wordt sterk teruggedrongen). Op de plek waar de oversteekplaats komt is dus in de toekomst weinig autoverkeer t d, waardoor de Kapteynlaan op dit deel makkelijk kan worden overgestoken.</p> <p>9. De wens is geuit door aanwezige bewoners om de huidige parkeersituatie en het gebruik om te zetten in een voor hen bruikbare parkeerplaats. Daartoe zal er betaald parkeren ingevoerd moeten worden, dan kan men langparkeerders namelijk weren.</p> <p>10. Betaald parkeren is vooralsnog uitgesteld, omdat er momenteel in het deel ten noorden van de Kapteynlaan onvoldoende draagvlak voor de invoering is.</p> <p>11. Dit verzoek lijkt aan te sluiten op vraag 9 en 12. Dit is een ruimtelijke vraag. In het ontwerp zal onderzocht moeten of dit een antwoord kan zijn op het verzoek van de aanwezige bewoners. Daarnaast moet de wens scherp blijven om te komen tot een plein waarbij ontmoeting juist als belangrijk onderwerp langjarig is meegenomen. Daarnaast wordt een deel van de</p>
---	--

		<p>parkeerplaatsen ten oosten van de kerk nu juist weggehaald om het parkeren compacter te maken. Nieuwe parkeerplaatsen ten oosten van de kerk liggen verder van het winkelcentrum en er moet een busroute overgestoken worden. Parkeerplaatsen ten noorden van de kerk liggen gunstig ten opzichte van het De Gaard en zijn daarmee uit functioneel oogpunt het overwegen waard. Ze staan wel mogelijk op gespannen voet met de gewenste omvang van het plein.</p> <p>12. Uitgangspunt is om parkeren zoveel mogelijk te centraliseren in het gebied en zoekverkeer te voorkomen op de omliggende wegen. Dit is ooit als wens uit de wijk opgepakt en meegenomen als uitgangspunt. Indien de wens is om parkeren te verdelen over twee parkeervelden, dan zal onderzocht moeten worden in welke mate dit gefaciliteerd kan worden.</p> <p>13. Uitgangspunt is parkeren zoveel mogelijk te centraliseren in het gebied en zoekverkeer te voorkomen op de omliggende wegen. Bij twee parkeervelden zoals gesteld in vraag 12 wordt gevraagd om een elektronisch bord (als zijnde PRIS = Parkeer Route Informatie Systeem) Dit systeem wordt veelal gehanteerd bij veel verschillende parkeerplaatsen die deels ondergronds en onzichtbaar zijn. Bij 1 of 2 overzichtelijke maaiveldparkeerplaatsen is dit een te zwaar middel.</p> <p>14. Een meerderheid van de bewoners heeft aangegeven een betaald parkeer regime te willen met tijden tussen 6:00 en 11:00 uur.</p> <p>15. Indien betaald parkeren aan de orde is, kan dit worden overwogen.</p> <p>16. De opzet is sowieso om een snelheidsregime van 30 km/u in te voeren met een passende inrichting van de weg.</p> <p>17. De bedoeling is dat met de herinrichting, de Kapteynlaan beter overgestoken kan worden. Het smaller maken van de rijbaan kan hiervan onderdeel zijn, maar ook een situatie zoals die ontstaat bij vraag 8. En natuurlijk helpt het voor de oversteekbaarheid ook dat de weg van de 50 km/u naar 30 km/u gaat.</p> <p>18. Dit wordt opgepakt in zowel De Gaard als ook het vervolg van de Kapteynlaan en Aartsbisschop</p>
--	--	---

		Romerostraat. 19. Zie antwoorden op de vragen 1 en 7.
c.	<p>Groen en milieu</p> <p>1. Bij de kerk wordt het heel mooi groen. Vraag is of bezoekers daar behoefte aan hebben. Mensen komen om boodschappen te doen en niet voor het groen.</p> <p>2. Groen ontmoetingsplein is mede op advies van de wijkraad tot stand gekomen.</p> <p>3. Voorstel: afbakening parkeerterrein Lamerislaan met (klim)planten, zodat het een mooi uitzicht geeft voor de mensen die er wonen. Maak het parkeerterrein aan de Lamerislaan aan de rechterkant mooi groen, met een mooie haagwal ervoor tegen lichtvervuiling. Lichtvervuiling in woning Lamerislaan 3. Door bepaald groen in wijken te plaatsen kan fijnstof uit de lucht worden gehaald.</p> <p>4. Voorstel van de wijkraad is, om van de Lamerislaan een groene wandelroute te maken, als verbindingsweg. (Dit levert bij bewoners de nodige vragen op.)</p> <p>5. Op het plein ten westen van de kerk is voldoende ruimte voor ontmoeten.</p>	<p>1. Het groen is vanaf het begin als een belangrijk element in het ontwerp meegenomen.</p> <p>2. Dat inderdaad op advies van de wijkraad gebeurd.</p> <p>3. De aangepaste inrit van het parkeerterrein en de aan te leggen groene wal zorgen ervoor, dat de koplampen van de auto's niet meer in de woningen aan de Lamerislaan kunnen schijnen. Deze wens zal meegegeven worden aan de landschapsarchitect</p> <p>4. Dit gebied valt buiten het plangebied van project De Gaard</p> <p>5. De maat en kwaliteit van het plein zijn ontwerputgangspunten geweest. Veel omwonenden hechten daar aan.</p>
d.	<p>Participatie</p> <p>1. Er wordt totaal geen rekening gehouden met wensen bewoners. Bewoner trekt participatie van bewoners bij het plan sterk in twijfel.</p>	<p>1. Bewoners zijn nauw betrokken geweest via de Klankbordgroepen etc. In de wijkkrant, in nieuwsbrieven en op de site zijn steeds de ontwikkelingen gepresenteerd. Daarnaast zijn er 3 wijkbrede bijeenkomsten geweest. Het zal echter nooit mogelijk zijn om aan alle wensen van alle bewoners te voldoen.</p>

IV. Samenvatting vragen en opmerkingen tafel 4: Groen, water en inpassing van de uitbreiding in het plangebied	
Onderwerpen/reactie	Gemeentelijk commentaar
<p>a. Grootte van de uitbreiding en invulling van de winkels:</p> <p>Veel bewoners geven aan dat een beperkte uitbreiding kan maar dat men de geplande uitbreiding te groot vindt.</p> <p>De angst bestaat dat van de geplande uitbreiding een aanzuigende werking zal uitgaan die ten koste gaat van andere winkelcentra. Ook wordt aangegeven dat men vreest dat er vanwege de ontwikkelingen ten aanzien van internet-winkelen en bezorgdiensten op termijn mogelijk leegstand zal ontstaan. Dit zal weer kunnen leiden tot verloedering.</p> <p>Verder geven bewoners aan dat de uitbreiding van het winkelcentrum zich niet zou verhouden tot de groei van het aantal bewoners in Noordoost. Door bijvoorbeeld met 500 m2 minder uit te breiden kan in overleg met de wijkbewoners meer groen worden gerealiseerd met een goede kwaliteit.</p> <p>Een aantal bewoners geven aan dat er bij omwonenden geen behoefte is aan de nieuwe winkels zoals Blokker en een opticien en vragen zich af of de uitbreiding niet op een andere plek (Voordorp, Veemarkt) kan worden gerealiseerd. Ze vragen zich af in hoeverre de mening van bezoekers wordt gevraagd bij de keuze van de invulling van de nieuwe winkels.</p>	<p>Algemeen geldt dat bewoners graag hun dagelijkse boodschappen willen doen in hun eigen buurt, onder de voorwaarde dat ze er gemakkelijk en efficiënt hun dagelijkse en andere frequent benodigde boodschappen kunnen doen. De gemeente Utrecht streeft een fijnmazige winkelstructuur na. De wijk Noordoost is onderbewinkeld, vooral in Tuindorp, Tuindorp Oost en Voordorp Het aantal vierkante meter detailhandel per inwoner (0,2 m2/inw.) is het laagst van alle wijken in de stad (gem. 1,5 m2/inw). Om het huidige lage voorzieningenniveau binnen de wijk te verbeteren, de koopkrachtbinding te verhogen en automobilititeit naar andere wijken te beperken is de uitbreiding gewenst. De uitbreiding van winkelcentrum De Gaard is primair gericht op de inwoners uit Tuindorp, Tuindorp Oost en Voordorp en de overig Noordoost. Een wijkwinkelcentrum moet voldoende groot zijn om te kunnen renderen. Het moet goed bevoorrad kunnen worden, bezoekers moeten er goed kunnen parkeren en ze moeten er voldoende keus hebben Op dit moment is dit niet op orde bij De Gaard. Daardoor gaan mensen buiten de wijk boodschappen doen.</p> <p>Gemeente en ontwikkelaar maken zich geen zorgen dat er leegstand ontstaat in het nieuwe winkelcentrum. Een onafhankelijk onderzoeksbureau (Strabo) heeft (najaar 2014) bevestigd dat er marktruimte is voor de uitbreiding. Zij becijferen een uitbreidingsmogelijkheid van ruim 7.000 m2 bvo commerciële ruimte. Deze marktruimte is gebaseerd op de huidige en toekomstige inwoners in het primaire verzorgingsgebied. In het plan van Top wordt nu een uitbreiding gerealiseerd van 4.068 m2 bvo commerciële ruimte (ca. 60% van de berekende marktruimte). De ontwikkelaar gaat er dan ook vanuit dat de verhuur voorspoedig zal verlopen. De nu getekende uitbreiding is minder dan de in het SPvE genoemde programmaruimte (4800 m2). Een verdergaande vermindering met enkele honderden meters is wellicht mogelijk, mits dekking gevonden wordt voor de financiële tekorten.</p> <p>Ook relevante trends zoals internet winkelen, bezorgen en afhaalpunten zijn in dit onderzoek betrokken. Overall is het marktaandeel voor internet-winkelen 7,6%, maar in de food-sector is het marktaandeel van internet nog heel klein (ca. 1%). Levensmiddelen</p>

<p>Voorstanders van de geplande uitbreiding geven aan dat de uitbreiding nodig is gezien het hoge aandeel van de bevolking in Noordoost dat buiten de wijk boodschappen doet en dat dit nodig is omdat de bevolking in Noordoost gaat groeien. Ook wordt aangegeven dat een grotere AH een positief effect zal hebben op de andere winkels en dat bij een beperktere uitbreiding de kans bestaat dat dit ten koste gaat van positieve elementen zoals het tegengaan van het sluipverkeer, de kwaliteit van de openbare ruimte, het inpandig laden en lossen en het parkeerdek.</p> <p>Een vertegenwoordiger van de winkeliersvereniging geeft aan dat de ondernemers unaniem voorstander zijn van de verbouwing/uitbreiding. De viskraam wil een vaste winkel en ook andere winkeliers (o.a. de bakker) willen uitbreiden.</p> <p>Uit de startnotitie 2008 zou blijken dat een uitbreiding van 1.200 m² economisch haalbaar is</p>	<p>worden overwegend aangeschaft via de fysieke winkel. De opkomst van internet afhaalpunten zal dit waarschijnlijk wel iets veranderen, maar naar verwachting zal de impact minder groot zijn dan in de non-food.</p> <p>Uitbreiding in relatie tot andere winkelcentra: Niet uit te sluiten is dat individuele winkels elders enig omzetverlies zullen hebben als gevolg van de uitbreiding van het winkelaanbod. Op dit moment is er voldoende marktruimte aanwezig door onder andere de onderbewinkeling. Naar de toekomst toe zal de marktruimte verder toenemen door de groei van het aantal inwoners. De uitbreiding van het winkelaanbod in winkelcentrum de Gaard zal daarom niet leiden tot een ongewenste aantasting van de winkelstructuur in Noordoost. Zie hiervoor het adviesrapport van Strabo.</p> <p>Over de effecten op GWC Overvecht: GWC Overvecht is een stadsdeelcentrum en daarmee van een hogere verzorgingsorde. Naast het primaire marktgebied Overvecht heeft het winkelcentrum een groot secundair marktgebied in Utrecht en daarbuiten. Omzet is, naast het primaire marktgebied Overvecht, inderdaad afkomstig uit Noordoost, maar meer nog uit Noordwest en van buiten Utrecht. Uitbreiding van winkelcentrum De Gaard zal geen structurele nadelige effecten hebben op het voortbestaan van GWC Overvecht. GWC Overvecht heeft immers een stadsdeelverzorgende functie, een groot secundair marktgebied, aanzienlijk omvangrijker aanbod dan WC De Gaard (ook in de toekomstige situatie) en voldoende eigen trekkracht. De uitbreiding van de Gaard betreft het op peil brengen van het dagelijks en frequent benodigd niet-dagelijks aanbod, zodat het vergelijkbaar is met de andere Utrechtse wijken.</p> <p>De uitbreiding op de huidige locatie van winkelcentrum de Gaard is wenselijk vanwege de centrale, strategische ligging in het primaire marktgebied (Tuindorp, Tuindorp-oost en Voordorp) en ten opzichte van concurrerend aanbod. Bovendien functioneert De Gaard in de huidige situatie al als winkelcentrum en is hier marktruimte aanwezig. Een locatie in Voordorp is niet geschikt vanwege de decentrale ligging. Kiezen voor een tweede, solitaire supermarkt op Veemarkt is niet realistisch en wenselijk. Een studie naar de haalbaarheid van de oorspronkelijk geplande supermarkt van 600 m² bvo op de Veemarkt (BRO, 2013) heeft aangetoond dat er geen formule is die op deze verscholen locatie op deze beperkte</p>
---	--

		<p>oppervlakte een rendabele exploitatie kan realiseren. Een mogelijk rendabele supermarkt op Veemarkt zou een minimale omvang van 1.200 m² moeten hebben. Het gemeentelijk detailhandelsbeleid gaat uit van concentratie in vitale winkelgebieden en niet van solitaire winkels. Om het winkelcentrum toekomstbestendig te maken moet het aanbod op 1 plek geconcentreerd worden.</p> <p>De ontwikkelaar heeft de ideeën voor de invulling gebaseerd op het rapport van Strabo en de getoonde interesse van ondernemers, maar zal bij de uitwerking ook de bezoekers van het winkelcentrum vragen welke winkels en andere functies ze missen. Het is natuurlijk ook in het belang van de ondernemers en eigenaar dat het winkelcentrum zo goed mogelijk past bij de wensen vanuit de buurt. Uiteindelijk is echter ook de huurbereidheid van ondernemers mede bepalend.</p>
b.	<p>Inpassing:</p> <p>Ten aanzien van de inpassing geven bewoners aan dat de uitbreiding niet past in de Visie Eykmanlaan, waarin staat dat de Eykmanlaan een groene stadsentree wordt. Ook wordt gesteld dat het plan is bedacht op basis van beleid en dat het niet past in de bestaande omgeving.</p> <p>Ook zijn er zorgen over de zichtlijnen in het gebied, met name vanaf de Eykmanlaan. Nu is er zicht op de dom, in de toekomst rijdt men af op een parkeerterrein.</p> <p>De vrees van bewoners is dat het zal leiden tot veel verkeer aan de zijde van de Valetonlaan waar zich de entree van de nieuwe AH bevindt. Men begrijpt niet waarom het merendeel van het parkeren aan de zijde van de Lamerislaan wordt gesitueerd.</p> <p>Verder wordt aangegeven dat er als gevolg van de plannen groen en water verdwijnt. Men vraagt zich af waar het wateroppervlak wordt gecompenseerd.</p>	<p>In de visie Eykmanlaan staat dat de Eykmanlaan zal transformeren tot een representatieve stadsentree. Ook staat er dat de weg zal versmallen en vergroenen, en dat de vrijkomende ruimte deels zal worden ingezet voor groen en deels zal worden gebruikt om de benodigde uitbreiding van winkelcentrum de Gaard een plek te kunnen geven. De huidige plannen sluiten dus aan op wat er in de visie staat.</p> <p>Het plan past ons inziens in de omgeving en biedt de mogelijkheden om een aantal knelpunten in de bestaande omgeving op te lossen (o.a. sluijverkeer, versnipperde openbare ruimte, zoekverkeer, overlast bevoorrading AH, verbeteren van doorgaande groenstructuur).</p> <p>De parkeer capaciteit aan de Obbinklaan e.o. is beperkt, waardoor het niet mogelijk is dat grote aantallen bezoekers van het winkelcentrum hier kunnen parkeren. Deze zullen gebruik moeten maken van het parkeerterrein aan de Lamerislaan. De openingstijden van de passage zullen gekoppeld worden aan de openingstijden van AH, zodat de AH vanuit het parkeerterrein aan de Lamerislaan goed bereikbaar blijft. De ontwikkelaar gaat er in overleg met AH voor zorgen dat het gebruik van winkelwagentjes ruimtelijk beperkt wordt (ringleiding die wielen van de winkelwag en blokkeren), zodat bijvoorbeeld de</p>

<p>Er wordt gevraagd of de kerk niet kan worden verplaatst en het winkelcentrum kan worden uitgebreid richting de bestaande busbaan.</p>	<p>winkelwagentjes niet de Obbinklaan kunnen oversteken. Het wordt daardoor veel minder aantrekkelijk om in de achterliggende straten te parkeren, omdat je dan niet met de winkelwagen bij de auto kan komen.</p> <p>De kerk is een gemeentelijk monument en kan niet worden verplaatst. Het winkelcentrum wordt al (enigszins) uitgebreid in de richting van de bestaande busbaan. Verder opschuiven is niet wenselijk, omdat er dan geen kwalitatief goed plein meer tussen De Gaard en de kerk kan worden gerealiseerd. Daarnaast zou dan de verbinding tussen het winkelcentrum en het zuidelijk deel van Tuindorp Oost verslechteren. Het is van belang dat het winkelcentrum vanuit alle richtingen goed bereikbaar is en de doorgaande groenstructuur niet blokkeert.</p> <p>De hoofdmassa van de Gaard ligt binnen de rooilijnen die voortkomen uit de omgeving. Hierdoor wordt de continuïteit van de openbare ruimte gewaarborgd. Met de huidige plannen wordt een deel van de ambitie voor de Eykmanlaan (vergroenen en versmallen) uitgevoerd. Het is de wens en de verwachting van de gemeente dat het resterende deel van de Eykmanlaan zal volgen waardoor de continuïteit van de Eykmanlaan wordt behouden. Het zicht op de Dom vanuit het noordelijke deel van de Eykmanlaan zal niet verstoord worden door de toekomstige bebouwing, omdat deze niet hoger is dan de huidige bebouwing (2 lagen aan de zijde van de Eykmanlaan).</p> <p>Naar oppervlakte gemeten verdween er in het oorspronkelijke plan groen. Hierover heeft in de klankbordgroep discussie plaats gevonden. Dit hangt samen met de keuze om een ontmoetingsplein van voldoende omvang te maken. In het op 8 april gepresenteerde aangepaste plan laat de ontwikkelaar zien dat het mogelijk is om binnen het plangebied hetzelfde aantal m² groen of iets meer te maken als in de huidige situatie. Het aantal bomen is nu nog slechts 8 minder dan in de huidige situatie. De ontwikkelaar heeft gegarandeerd dat er in de nieuwe situatie even veel bomen zullen zijn dan in de bestaande situatie. Voor de laatste 8 bomen wordt in overleg met de gemeente nog een plek gezocht in het plangebied.</p>
--	---

		<table border="1" data-bbox="1086 323 1939 691"> <thead> <tr> <th></th> <th>m2 groen</th> <th>Aantal bomen</th> <th>m2 water</th> <th>M2 plein</th> <th>M2 plein + groen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Huidige situatie</td> <td>7.258</td> <td>185</td> <td></td> <td>1.751</td> <td>9.009</td> </tr> <tr> <td>SPvE-plan</td> <td>6.892</td> <td>131</td> <td>-254</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Optimalisatie 8-4</td> <td>7.340</td> <td>177</td> <td>-124</td> <td>2.251</td> <td>9.591</td> </tr> <tr> <td>T.o.v. huidige situatie</td> <td>+82</td> <td>-8</td> <td>-124</td> <td>+500</td> <td>+582</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="1086 762 2027 866">Aanvullende watercompensatie (in oppervlak, nu nog 124 m2 tekort) is nog mogelijk in het plangebied door de inpassing van een brug bij de Eykmanlaan (in plaats van de duiker) of door compensatie in de omgeving.</p>		m2 groen	Aantal bomen	m2 water	M2 plein	M2 plein + groen	Huidige situatie	7.258	185		1.751	9.009	SPvE-plan	6.892	131	-254			Optimalisatie 8-4	7.340	177	-124	2.251	9.591	T.o.v. huidige situatie	+82	-8	-124	+500	+582
	m2 groen	Aantal bomen	m2 water	M2 plein	M2 plein + groen																											
Huidige situatie	7.258	185		1.751	9.009																											
SPvE-plan	6.892	131	-254																													
Optimalisatie 8-4	7.340	177	-124	2.251	9.591																											
T.o.v. huidige situatie	+82	-8	-124	+500	+582																											
c.	<p data-bbox="293 906 461 930">Groen en water:</p> <p data-bbox="293 970 360 994"><i>Groen</i></p> <p data-bbox="293 1010 1025 1262">Bewoners geven aan dat uitbreiding van het winkelcentrum in combinatie gezien moet worden met groen en water. Een beperkte uitbreiding is wenselijk, maar de geplande uitbreiding is niet passend. Men geeft aan dat er in de wijk reeds veel groen is weggehaald. Bewoners betreuren het verlies aan groen en zijn niet tevreden over de toekomstige kwaliteit van het groen. Het groen maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur.</p> <p data-bbox="293 1302 987 1366">Ook wordt aangegeven dat er in Noordoost relatief weinig groen is vergeleken met andere wijken. Dit is een aandachtspunt vanuit de</p>	<p data-bbox="1086 1010 2045 1377">De uitbreiding van het winkelcentrum wordt nadrukkelijk gezien in combinatie met de omliggende openbare ruimte. Deze is momenteel zeer versnipperd en heeft over het algemeen weinig kwaliteit. In de toekomstige situatie wordt de openbare ruimte eenduidig, overzichtelijk en is er meer ruimte voor verblijf. Ook wordt het gebied beter aangesloten op de omgeving. De omvang van het groen in het SPvE-plan hangt samen met de keuze om een ontmoetingsplein van voldoende omvang te maken. Hierover heeft in de klankbordgroep discussie plaats gevonden. Op het plein zullen echter veel bomen worden geplant waardoor het toch een groen karakter zal krijgen. In de optimalisatie van 8 april laat de ontwikkelaar zien dat de hoeveelheid groen t.o.v. de huidige situatie (minimaal) gehandhaafd kan blijven, door groen ten noorden van de kerk toe te voegen. Hierdoor</p>																														

<p>wijkraad.</p> <p>Men vraagt zich af hoe het groen bij de Gaard zich verhoudt tot het Kouwerplantsoen en wat er met het Kouwerplantsoen gaat gebeuren. Een bewoner stelt voor 500 m2 minder uit te breiden en in overleg met bewoners te komen tot een plan met meer groenkwaliteit.</p> <p><u>Bomen</u></p> <p>Aangegeven wordt dat men er bang voor is dat het merendeel van de bomen die verplant worden het uiteindelijk niet redden. Gevraagd wordt wat er gaat gebeuren met de Treurwilg en de Platanen.</p> <p><u>Water</u></p> <p>Ten aanzien van het water wordt er gevraagd wat de impact van het verdwijnen van het water is op de grondwaterstand en de flora en fauna en wordt er aangegeven dat het water onderdeel uitmaakt van de historische 'Hollandse Waterlinie'.</p>	<p>wordt het plein echter iets kleiner. Er zal naar een optimum tussen plein en groen (beiden kwalitatief hoogwaardig) worden gezocht.</p> <p>Het verbeteren en toegankelijker maken van het groen in de wijk is één van de speerpunten uit het wijkgroenplan en van de visie Eykmanlaan. In de wijk Noordoost zijn al verschillende groenprojecten tot uitvoering gebracht. In Tuindorp Oost zal de met name Groene Kop gaan zorgen voor beter en toegankelijker groen.</p> <p>Het Kouwerplantsoen en het Troosterplantsoen zijn de groene dragers van Tuindorp-Oost. Ze vormen een belangrijk onderdeel van de identiteit van de wijk. Via het 'centrumgebied' zijn beide plantsoenen met elkaar verbonden en vormen een doorgaande structuur. Bij het Kouwerplantsoen zijn geen ontwikkelingen of aanpassingen voorzien.</p> <p>Door het gebruik van de nieuwste materialen en technieken bij het verplaatsen van de bomen kan een zeer hoog slagingspercentage behaald worden. Bomen met een kleine diameter (kleiner dan 15 cm) zijn zonder meer goed verplantbaar. De bomen met een diameter groter dan 15 cm zijn vrijwel allemaal platanen. Deze kunnen makkelijker verplant worden. Doordat het verplanten zorgvuldig en in de juiste periode gebeurt, er zo min mogelijk wortelschade ontstaat, en de juiste grondverbetering en beluchting van de nieuwe standplaats wordt toegepast, krijgen de bomen de kans krijgen om een goede start te maken.</p> <p>Het inundatiekanaal langs de prof. Jordanlaan is een stedelijke groene verbinding en dit is onderdeel van de historische 'Hollandse Waterlinie'. De "waterkom" maakt geen deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maar is in de jaren '60 aangelegd toen de wijk werd gebouwd. Het kanaal wordt nu op een dusdanige manier ingepast dat de beleefbaarheid van de waterlinie wordt versterkt. Deze versterking van de kanaalstructuur compenseert in belangrijke mate het weghalen van een deel van de 'waterkom'. Het netto waterverlies bedraagt nu 124 m2. Daartegenover staat dat het eigenlijke kanaal wordt verlengd.</p> <p>In het Flora en fauna onderzoek dat onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure, zal verder worden ingegaan op de ecologische waarden van dit</p>
---	---

		gebied.
	<p>Verkeer:</p> <p>Een bewoner geeft aan dat er als gevolg van de geplande toekomstige versmalling op de Kardinaal de Jongweg meer verkeer door de wijk zal gaan rijden wat een negatief effect heeft op de gezondheid.</p> <p>Men vraagt zich af wat er gaat gebeuren met het terrein aan de Cohenlaan en of hier geen parkeergarage gerealiseerd kan worden? Ook wordt gevraagd waar de busbaan naar toe gaat.</p>	<p>Er is een verkennende studie verricht naar de mogelijkheden voor de eventueel versmalling van de Kardinaal de Jongweg op langere termijn. Dit is echter pas aan de orde, wanneer de A27 al verbreed is en er geen sluipverkeer meer door de wijk gaat die de file op A27 wil vermijden. In het SpvE zijn de milieueffecten meegenomen. Ook bij de aanpassing van het bestemmingsplan zal toetsing op de milieueffecten plaats vinden.</p> <p>Het terrein aan de Cohenlaan maakt geen onderdeel uit van het project. Dit gebied zal op termijn worden ontwikkeld met woningen en/of maatschappelijke voorzieningen. Een parkeergarage op deze plek t.b.v De Gaard is overigens sowieso geen optie, omdat het terrein te ver van De Gaard ligt.</p> <p>De busbaan schuift op naar de oostzijde van de kerk. Hier komt ook de bushalte. Vanaf dit punt rijdt er een bus van en naar Voordorp. Dat betekent dat de bus niet meer over het plein rijdt, wat in de huidige situatie wel het geval is.</p>
	<p>Plein:</p> <p>Bewoners vragen zich af waarom er zo n groot plein moet komen en maken zich zorgen dat dit een hangplek wordt. Ook wordt aangegeven dat er geen activiteiten gehouden zullen worden op het plein, omdat die al elders (Kouwerplantsoen) plaatsvinden. Gevraagd wordt wat er gedaan wordt met het tegengaan van zwerfvuil en waar de afvalstations zullen komen.</p>	<p>Het maken van een plein was de wens van de wijkraad en de zogenoemde Duw-groep en werd in belangrijke mate ondersteund door de klankbordgroep. Er is veel behoefte aan een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Deze functie past goed op de plek, past in de centrale hoofdstructuur van de wijk en zorgt ervoor dat er een centrumgebied ontstaat waar winkelcentrum en kerk onderdeel van uitmaken. Het centrum moet het 'hart van de wijk' worden en daarbij past een multifunctioneel bruikbaar plein.</p> <p>Om te voorkomen dat het plein een hangplek wordt zal er worden zorggedragen voor een goede verlichting en zullen ontwikkelaar en ondernemers alert zijn en evt. maatregelen treffen. Cameratoezicht komt in/bij de passage (eigen winkelgebied) als maatregel in het kader van het veilig ondernemen. Door de toevoeging van woningen aan het plein ontstaat er meer sociale controle. In het (definitief) ontwerp wordt er op toegezien dat er geen</p>

		hoekjes voor zwerfvuil gaan ontstaan. De afvalcontainers zullen op de huidige locatie blijven.
--	--	---