

Herontwikkeling De Gaard en omgeving

Voorzitter	Maarten Koning
Tijd	21.00–22.00/ 22.30 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Standaard en Fokke
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Karin Sam Sin Vos, REO André ten Boden, REO
Meepraters	Menno Molenaar namens aantal bewoners Kouwerplantsoen & <i>biedt petitie aan</i> Piet Warners namens bewoners 1ste gedeelte Lamerislaan Frank van Kessel Top Vastgoed Patrick van Lammeren Top Vastgoed S.P. H. Guizinga Burger Karel Wiemelink Winkeliersvereniging Paul Hoefsmit Jorrit Rensen DJ van Waegeningh Bewoners Herwerdenlaan en omgeving Thomas Bersee namens deel van bewoners Lamérislaan Adriana Jeuring Hans Lubach namens het buurtcomité Tuindorp Oost <i>Niet aanwezig wel bijdrage</i> Barbara Montagne De heer of mevrouw Trienekens Brigitte Buvelot namens bewoners Winklerlaan Marjolein Hilllege
Portefeuillehouder(s)	Wethouder Jansen
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Mieke Tiwon en Frank Lith
Programma	Mening van betrokkenen Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte van 10 maart. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De herontwikkelings- en uitbreidingsopgave van Winkelcentrum De Gaard en omgeving heeft als doel om in dit gebied een kwaliteitsverbetering te realiseren van zowel het (winkel-)centrum als de omliggende openbare ruimte. Met de uitbreiding en verbetering krijgt het winkelcentrum het winkelaanbod passend bij de wijkfunctie voor Noordoost.

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

Motivatie

D66: De fractie wil het raadsvoorstel agenderen voor de raadsinformatie-avond. Hoewel er geen zienswijzen zijn gaat het om een voorstel met flinke gevolgen van de gebruikers van het gebied. Eerder in het traject is er veel discussie geweest over parkeerdruk, overlast en aantrekkelijkheid van het gebied. De fractie van D66 wil inwoners graag de kans geven om hun visie hierover te geven.

Bijdragen

Piet Warners, Namens bewoners 1ste gedeelte Lamerislaan

1. Over de grote uitbreiding van het WC
2. Over de directe gevolgen voor de bewoners Lamerislaan eerste gedeelte
3. de zeer onveilige verkeerssituatie die ontstaat

Leeswijzer:

De stukken tussen haakjes in kleinere letter zullen niet voorgelezen worden. Zij dienen tot nadere onderbouwing enz. voor de aandachtige lezer. De aanduiding SPvE staat voor het Stedelijk Plan van Eisen; 2K staat voor het tweekolommenstuk

Het Winkelcentrum De Gaard heeft een opknappbeurt nodig. Dat staat buiten kijf. Dat het ruim twee maal zo groot (in oppervlakte) zal worden, is gezien de ontwikkelingen aanvechtbaar. (Internetverkoop neemt snel toe, gewijzigde winkeltijden leiden tot een grotere spreiding. Bovendien is zoeken naar de laagste prijzen aan de orde van de dag. Albert Heijn is bepaald niet de goedkoopste en op vrij korte afstand zijn op Overvecht Jumbo, Lidl en Aldi te vinden). Als ik de huidige discussie goed begrijp is het ontwikkelen van grote winkelcentra niet meer erg aan te bevelen. (Zie de discussie in Leidsche Rijn. Het risico om te bouwen voor leegstand is zeer aanwezig. Van het onderhavige plan wordt gezegd wordt dat 70% van de winkelruimte verhuurd moet zijn voor er begonnen wordt. Aangezien Albert Heijn al de helft daarvan voor zijn rekening neemt, is dat een norm die niet goed kan werken. Dat zou betekenen dat de eventueel niet verhuurde 30% een behoorlijk aantal kleinere winkels betreft: dus zeer zichtbare leegstand.) Een mooi ontwerp, maar op deze locatie is het niet goed te realiseren. Verkeerstechnisch kan het niet anders worden dan een monstrum waarbij problemen zullen ontstaan. Er is te weinig ruimte voor. (De verkeersaanzuigende werking zal tot gevaarlijke situaties leiden. Bovendien is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen niet goed mogelijk. In het voorliggende plan is het aantal parkeerplaatsen onvoldoende).

Op twee punten met betrekking tot het directe omgevingsgebied, wil ik ingaan.

1. Lamérislaan

SPvE 23 de **grootste parkeerplaats** zal zich bevinden tussen winkelcentrum en zuidelijke flat aan de Lamérislaan. 2K C4.9 : het grootste deel van het parkeren zal daar plaats vinden. Volgend de normen moeten er in het plangebied 349 parkeerplaatsen zijn. Of 253? Gegoochel met cijfers SPvE blz 30. Die 150 aan de Lamerislaan zijn dus bij lange na niet voldoende. Hoezo geen zoekverkeer? Blz 30 van het SPvE: *Er zal met opstellen van het definitief ontwerp nog een optimaliseringsslag gemaakt moeten worden om het vereiste aantal parkeerplaatsen te realiseren.* (Zie ook 2K C4.7; C6 alle antwoorden blijven vaag. Heel veel moet nader worden uitgewerkt. Inclusief het plek geven aan voldoende parkeerplaatsen. Er zal daar ook opstelruimte moeten komen voor winkelwagens).

De parkeerplaats komt vóór de huizen van het eerste blok en de voorkant van het eerste flatgebouw. SPvE 33/34 over de luchtkwaliteit. 2K D2.1 gaat over een luchtkwaliteitsmeting langs de belangrijkste en drukste afvoerwegen. De overschrijding van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijnstof etc wordt na de planontwikkeling maximaal op 14 dagen overschreden. Zo'n gemiddelde zegt niets. **Met geen woord wordt daar gerept over de prognose voor onze laan.** De parkeerplaats nu is relatief rustig: 45 plaatsen. Sinds het betaald parkeren in het Zuiden van Tuindorp Oost staat hij constant boordevol, maar weinig

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

verkeersbeweging door een groot aantal langparkeerders. Nu al merken bewoners van de laagbouw dat er een toename is van vuil op ramen en houtwerk aan de voorkant. Hoe zal dat worden als het aantal parkeerplaatsen ruim verdrievoudigd wordt en er de hele dag (van 8–22 uur) af- en aanrijdend autoverkeer zal zijn, (inclusief een groot deel van de zondag)? De heersende windrichting staat pal op de laagbouw en flat. Rond het flatgebouw is een onnavolgbare luchtcirculatie, waarmee fijnstof etc verspreid zal worden. **Een nulmeting is zinloos. Een onafhankelijke prognose is een vereiste om te bepalen of juist op deze plek de normen niet overschreden worden.** (Het leefklimaat zal niet gezonder en rustiger worden).

SPvE 29 2K4.4 toename van 115 motorvoertuigen per etmaal in de Lamérislaan. Dit betreft dan niet het stukje van de voorgestelde parkeerterrein-inrit en het parkeerterrein zelf.

(Is het te verdedigen het parkeren op deze plaats te willen realiseren? De huidige parkeerplaatsen rond de Jeruzalemkerk verdwijnen grotendeels, parkeerplaatsen die qua geluid en fijnstofverspreiding veel gunstiger liggen. Geen huizen met de frontzijde er naar toe; bij de heersende windrichtingen wordt weinig naar huizen toe gewaaid. In ieder geval is het onderhavige plan een leefklimaatverslechtering van de eerste orde voor het eerste gedeelte van de :Lamerislaan.)

2. De verkeerssituatie

Het plan leidt tot een onoplosbare verkeersspagaat. De Kapteynlaan blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor Voordorp en Veemarktterrein. Bevoorradingsverkeer zal gebruik moeten maken van het gedeelte tussen Eykmanlaan en Kouwerplantsoen; het wordt wel een 30km gebied. Maar het parkerend, winkelend publiek zal in dit gedeelte moeten oversteken met winkelwagentjes, kinderwagens, rollators enz. In de schetsplannen wordt gesproken over een 'auto te gast' gebied met verkeersremmende maatregelen. SPvE 23:(*De Kapteynlaan wordt bij kruising met de Eykmanlaan iets verlegd in noordelijke richting.*) ... waar de Lamerislaan aansluit op de Kapteynlaan bevinden zich ook de oversteek voor voetgangers en de entree tot het parkeerterrein. Om plaats te maken voor al deze functies en het sluipverkeer te ontmoedigen maakt de Kapteynlaan hier een lichte slinger. De inrichting en materialisering geeft de automobilist **het gevoel hier te gast te zijn**. (Er wordt dus alleen in het voorbijgaan nog gesproken over 'een gevoel'. Het is niet meer officieel een 'auto te gast gebied'. Kennelijk voelen de ontwerpers ook wel aan dat dat een onhaalbare kaart is.) 2KC1.1 en C3.2: *Per saldo is de verwachting dat het aantal autoverkeer niet toeneemt.* WC moet van buurtcentrum wijkcentrum worden! Nieuwe klanten – aanzuigende werking. Ze komen van verder weg. Lopend? Op de fiets? Geloof u het? Wat een nattevingerwerk!

2KC4.3 De parkeerplaats wordt ontsloten door twee inritten aan de Kapteynlaan De oostelijke inrit is óók aan de Lamerislaan.. Het winkelende en wandelende publiek dat via de Lamerislaan komt (bewoners van de laan en de toekomstige bewoners van 'Groene Kop'), moet een dubbele oversteek maken: eerst over de aan- en afvoerroute van de parkeerplaats, vervolgens de Kapteynlaan over. En vice versa natuurlijk.

De Kapteynlaan blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor Tuindorp Oost etc. De situatie op de Kapteynlaan wordt levensgevaarlijk en/of er zal toenemend sluipverkeer zijn over KWL. KC2.2 maatregelen liggen klaar om zo nodig sluipverkeer tegen te gaan. Bij de consultatie van de KWLbewoners is op geen enkele manier rekening gehouden met de ontwikkeling van 'de Groene kop'. Het wordt veel ingewikkelder dan gedacht

Conclusie

De ontwikkeling van het Winkelcentrum stuit op grote problemen, die voor de direct omwonenden (Valetonlaan. Lamérislaan) grote gevolgen zullen hebben, (afgezien nog van het gemak waarmee gesproken wordt over het verplaatsen van bomen, over het 'versnipperde' groen dat meer geconcentreerd moet worden. Er heeft al kaalslag plaats gevonden op de parkeerterreinen aan onze laan met als gevolg dat een deel van de vogelbevolking verdwenen is en dat zal alleen maar erger worden. Voor natuurliefhebbers een ecologische ramp.)

Het 'rustige wonen' in Tuindorp Oost (Structuurvisie Utrecht 2015 – 2030) , 2K A1,4 geen antwoord) zal voor dit gedeelte verleden zijn, en daar helpt 'de poëtische ontmoeting' op het vergrote plein van het WC echt niet tegen.

De huizen aan de Lamérislaan zijn de eerstkomende jaren volstrekt onverkooptbaar (– immers wie wil voor zijn deur alle overlast, herrie, rommel hebben van ontwikkeling en bouw van het vernieuwde winkelcentrum en de vergroting van de parkeerplaats. Bedenk daarbij ook nog dat aan het andere eind van de laan bouwput ontstaat door het verdwijnen

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

van het verzorgingshuis. En dan ook nog de ontwikkeling van het terrein dat vrijkomt door de afbraak van het oude Rietveldcollege.)

Door de te verwachten drukte op de parkeerplaats aan het begin en de toename van fijnstof, vuil en verkeerslawaaï van optrekkend en afremmend verkeer de hele dag door zal er blijvende waardevermindering van de huizen plaats vinden ten opzichte van de andere woningen in Tuindorp Oost. Er zal sprake kunnen zijn van planschade. De kans is groot dat er op dat gebied stappen ondernomen zullen worden. Op zijn minst zal de gemeente voor de 12 huizen van het eerste blok een behoorlijke korting kunnen geven op de OZB belasting tot aan de voltooiing van het project, als het doorgang zou vinden.

Maar ik ben van mening dat het plan in de huidige vorm géén doorgang mag vinden.

Frank van Kessel en Patrick van Lammeren, Top Vastgoed

Toelichting op het plan.

/////

S.P. H. Guizinga, burger

Bespreken Parkeerproblematiek Lamerislaan.

Er komen een groot aantal parkeerplaatsen bij voor het 1e appartementencomplex van de Lamerislaan, ten koste van kostbaar groen en bomen. Thans is het al nauwelijks mogelijk als bewoner een plaats te vinden op het parkeerterrein omdat de meeste plaatsen zijn ingenomen door auto's (vaak stokoude) door bewoners van andere wijken.

Menno Molenaar, namens aantal bewoners Kouwerplantsoen

Natuurlijk is het positief dat De Gaard wordt opgeknapt. Het is een prima winkelcentrum, maar het oogt gedateerd en o.a. de parkeeroverlast neemt steeds meer toe.

Genoeg ruimte voor verbetering, maar de voorgestelde meer dan verdubbeling in grootte van De Gaard past niet op deze plek, zal de verkeersproblemen (veiligheid, parkeren en gezondheid) alleen maar doen toenemen en zet de leefbaarheid van de omliggende buurten hiermee onnodig onder druk.

Onnodig omdat in deze tijd van internetwinkelen, leegstand van winkelruimten en een nu al overvloedig winkelaanbod in Utrecht de noodzaak voor een verdubbeling volledig ontbreekt.

Paul Hoefsmit, burger

Aandacht voor winkelwagenbegrenzingsysteem, trillingen van het verkeer bij drempels, inrit nieuw parkeerterrein/beoogde verkeerssituatie Lamerislaan, volgtijdelijke afhandeling van de wijzigingen parkeren

1. In het tweekolommenstuk wordt vermeld, dat aan de Obbinklaan een systeem zou kunnen komen om winkelwagentjes te blokkeren (II c, pag. 8). Tijdens overleg in de klankbordgroep heb ik hier meermaals om gevraagd om dit in de Lamerislaan toe te passen. Het bevreemdt mij dat ik dit niet in de plannen ben tegengekomen en nu wel zie voor de Obbinklaan. Ik verzoek de partijen die dit aangaat het systeem ook toe te passen in de Lamerislaan, met name rondom het nieuw aan te leggen parkeerterrein, zodat de bewoners van de Lamerislaan geen last hebben van rondzwervende winkelwagens (zoals thans al het geval is).

2. In het tweekolommenstuk wordt ook de vraag of de nieuw aan te leggen drempels en afritten geen trillingen in de woningen veroorzaakt nogal onkundig afgedaan, door te stellen dat dit niet te verwachten is (C4.10). Laat ik u uit de droom helpen: ik woon op enkele huizen van de hoek Lamerislaan – Kapteynlaan, waar de kruising een verhoogd plateau is. Als een vrachtwagen het plateau afrijdt in de richting van Voordorp, en neerkomt op het straatniveau, dan zit ik bij een bepaalde bodemvochtigheid mee te deinen in mijn bureaustoel. Het kalk komt over de hele lengte van de woning uit het plafond vallen en ik heb in de

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

laatste paar jaren vijf grote scheuren ontdekt in het overige pleisterwerk in mijn woning. De conclusie dat schade niet te verwachten is, als voor onze huizen in de geplande Y-splitsing drempels worden aangelegd, is dan ook een aanfluiting. Ik verwacht schade aan de woningen op nummers 1 tot en met 15. U kunt dus beter een potje reserveren voor te verwachten schadeclaims, of dit plan op dit punt afkeuren. Ook het huidige plateau mag – naar mijn mening – zo snel mogelijk verdwijnen of anderszins worden aangepast.

3. Volgens het tweekolommenstuk wordt het parkeerterrein ontsloten door twee inritten aan de Kapteynlaan (C4.3) Dit is onjuist. Eén inrit ligt volgens de tekening voor mijn deur en ik woon nog steeds aan de Lamérislaan (en niet aan de Kapteynlaan). Op huisnummers 1,3,7 en 13 van de Lamérislaan wonen gezinnen met schoolgaande kinderen. De inrit naar het parkeerterrein is gesitueerd in de onmiddellijke nabijheid van deze woningen. Het verkeer dat van en naar deze inrit rijdt, zal veel overlast geven: geluid, stank, fijnstof. De inrit wordt dan wel een paar meter verschoven van de woningen af, maar met de heersende winden uit zuidelijke tot westelijke richtingen wordt toch al die troep naar deze woningen geblazen. Dit kan onmogelijk gezond zijn voor de bewoners en zeker voor de kinderen (raam open? buiten spelen?).

In eerdere plannen waren twee inritten aan de Kapteynlaan gesitueerd, verder weg van de woningen. De verkeersdeskundigen vonden dit onwenselijk, omdat de verkeersstroom van en naar Voordorp dan de overstekende voetgangers op de Kapteynlaan kruist. Echter bij een inrit aan de Lamérislaan is een vergelijkbaar probleem: alle bewoners van de Lamérislaan kruisen in dit plan twee oversteken: eerst de drukke inrit naar het parkeerterrein en vervolgens de Kapteynlaan. Hier slaan de verkeersdeskundigen dus de plank helemaal mis: èn verkeersgevaar voor bewoners van de gehele Lamérislaan, èn gezondheidsschade voor de bewoners van het eerste blok woningen aan de Lamérislaan. In de klankbordgroep was dit voor ons vechten tegen de bierkaai, ik hoop dat u breder kijkt dan de verkeersdeskundigen”.

Ik stel dan ook voor de Lamérislaan te laten zoals die nu is, de (huidige en) toekomstige inrit op de Lamérislaan te laten vervallen en één grote inrit op de Kapteynlaan aan te leggen. Ter vergelijking zou ik grote parkeerterrein bij het Winkelcentrum Overvecht (Seinedreef) willen noemen, waar ook met één inrit vier rijen met parkeervakken worden bediend. Buiten de zaterdagmiddag geeft dat daar geen probleem. Derhalve lijkt mij die situatie ook hier toepasbaar, temeer daar het hier minder plaatsen betreft dan in Overvecht.

4. Tenslotte een punt over de volgtijdelijke uitvoering van de plannen. Zoals u weet is er op dit moment een enorm hoge parkeerdruk in de Winklerlaan, Kouwerplantsoen en Lamérislaan en ook wel de Prof Zonnebloemlaan. 's Avonds na achten is er geen parkeerplaats meer te vinden als gevolg van het feit dat wij overspoeld worden door (lang)parkeerders uit aangrenzende wijken, tot aan de Biltstraat en Adelaarstraat toe. Ik wil u verzoeken om pas met de herinrichting van het parkeerterrein te starten, nadat in onze lanen ook betaald parkeren is ingevoerd (en derhalve haast te maken met de draagvlakenquête!). Als door de verbouwing van het parkeerterrein tijdelijk nog meer plaatsen aan de voorraad worden onttrokken, dan vrees ik dat er oorlog ontstaat tussen de bewoners en vreemdparkende. De sfeer is nu al gespannen te noemen. Als geste ter compensatie van de overlast thans, en tijdens de herinrichting, zou het een mooi gebaar zijn, als de bewoners gedurende de herinrichting van het terrein (1 kwartaal?) de vergunningen gratis zouden krijgen. Ook een nulmeting voor fijnstof dient pas te worden gedaan na invoering van betaald parkeren, daar door de parkeerdruk en het zoekverkeer het fijnstofniveau nu al hoger is dan verwacht mag worden in een neutrale situatie.

Ik kom tot de slotsom, dat het project voor de omwonenden, met name op de Lamérislaan, meer gezondheidsrisico's en meer verkeersgevaar oplevert. Het zou de partijen die “groen” en “gezondheid” in hun partijprogramma hoog in het vaandel hebben, alsmede de partijen die de veiligheid van gezinnen propageren, sieren, als zij op dit punt tegen het project stemmen.

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

En wat ik nu ga zeggen is voor alle aanwezigen wellicht iets om over na te denken: ik kan niet stemmen op partijen die mijn gezondheid, mijn geestelijk welbevinden, of mijn financiën ernstige schade toebrengen. En dat dit project in deze vorm mij schade toebrengt is zeker het geval.

Ik dank u voor uw aandacht.

Jorrit Rensen,

Bezwaren verlegging Valetonlaan

De volgende punten zullen wij dinsdag a.s. mondeling toelichten. Onze voornaamste bezwaren hebben betrekking op: geluidsoverlast, veiligheid, kwaliteit van de lucht en pandschade.

Om te beginnen wil ik U bedanken voor deze gelegenheid om onze bezwaren tegen de uitbreiding van winkelcentrum De Gaard, of in ieder geval een het deel van de plannen dat betrekking heeft op de verlegging van de Valetonlaan, toe te lichten.

De leden van de Vereniging van Eigenaren van de Valetonflat wonen naast het Winkelcentrum De Gaard, daarom waren we erg geïnteresseerd waren toen we hoorden dat de Gemeente Utrecht, Nevo Vastgoed als eigenaar en TOP vastgoed, als ontwikkelaar van het winkelcentrum plannen hadden voor een grootschalige uitbreiding.

Gelukkig is er tijdens het ontwerpproces een klankbordgroep opgericht. Als afgevaardigde van onze VVE heeft is eerste instantie Ivo Landman in de klankbordgroep gaan zitten. Toen hij verhuisde heeft Janine Bijlsma dit van hem overgenomen.

En toch, toen de uiteindelijke plannen vlak voor de bijeenkomst afgelopen juli bekend werden, vielen deze ons nogal rauw op het dak. Het bleek dat de Valetonlaan die tussen het winkelcentrum en onze flat loopt, een behoorlijk stuk richting onze flat zal worden verplaatst. Ik heb het van het weekend nog even nagemeten, en op dit moment ligt de rand van de Valetonlaan 21 en een halve meter van de gevel van de flat af. In de meeste recente plannen blijft daar 3 en een halve meter van over.

Naar aanleiding hiervan heb ik vragen naar de heer Ten Boden gestuurd, ook is er een set vragen namens de VVE gestuurd, die door tientallen leden is getekend.

In het twekolommenstuk van 14 december 2014 dat ik mocht ontvangen, wordt in ieder geval onderkend dat de verlegging van de Valetonlaan specifieke aandacht vraagt. In punten C 5.9 en D2 wordt hier verder op in gegaan. Zo is de Valetonlaan in de nieuwe plannen 50 centimeter verlegd, en is de “knik” eruit gehaald. De weg komt dus geen 18 en een halve meter dichterbij, maar “slechts” 18 meter. Dit lijkt ons een druppel op een gloeiende plaat. Het plan gaat verder niet in op de invulling die zal worden gegeven aan de ruimte tussen de valetonlaan- en flat. We nemen aan dat dit een soort van stoep zal worden, maar hier liggen ook nog garageboxen aan. Deze hebben twee openslaande deuren, voor als de eigenaren hun auto uit de garage willen halen. Er wordt gezegd dat de suggestie om ophaaldeuren te plaatsen door Top vastgoed zal worden bekeken. Dit vinden we echter nogal vrijblijvend. Mag er bij voorbeeld wel een metalen ophaaldeur worden geplaatst in plaats van houten klapdeuren van de welstandscommissie? En wie gaat deze aanpassing betalen?

Ook krijgen we praktische problemen bij het onderhoud van onze flat .We gebruiken nu hoogwerkers om de ramen aan de buitenkant te laten lappen, en ook voor schilderwerkzaamheden. Deze hoogwerkers staan nu op het parkeerterrein, waar ze alle ruimte hebben. Niet iedere hoogwerker kan met 3.5 meter ruimte op de 7de verdieping komen voor werkzaamheden. Mogen we voor dergelijke werkzaamheden in het vervolg de valetonlaan afzetten?

In punt D2.2 wordt ingegaan op het ontbreken van berekeningen voor niveaus’ van stikstofdioxide en fijnstof in de nieuwe situatie van de valetonlaan in het Stedenkundig programma van eisen. Op pagina 34 staan hiervan twee tabellen voor diverse andere straten. Volgens het twekolommenstuk blijven de waarden ruimschoots binnen de grenswaarden ondanks dat de weg dicht bij de flat komt, en drukker zal worden

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

bereden. Concrete getallen, dus metingen van de huidige situatie en berekeningen van de toekomstige verwachtingen ontbreken echter.

In hoofdstuk D, punt 1,2 wordt ingegaan op de verwachte toename van geluidsoverlast. Het geluidsniveau op dit moment is 49 decibel, en dat zal naar verwachting toenemen tot een waarde tussen de 54 en de 56 decibel, waarbij 54 wordt gehaald waar de flat het verste van de nieuwe weg afstaat. Dit is een toename van 5 tot 7 decibel, en wordt “aanzienlijk” genoemd. Decibel is een logaritmische schaal. Dat wil zeggen dat 10 decibel meer 10 maal zoveel geluid is, en 20 decibel meer 100 maal zoveel. 7 decibel meer is daarmee 5 maal zo veel geluid als op dit moment.

Er wordt gemeld dat er geen formele belemmeringen zijn voor een 30 km weg, aangezien deze niet onder de wet Geluidhinder valt. Dit mag echter geen vrijbrief zijn voor geluidsoverlast. Om een vergelijking te maken: volgens de wet milieubeheer mag de geluidsdruk op gevels van woningen langs rijkswegen bij voorkeur niet over de 50 decibel uitkomen. Wij krijgen dus 56 decibel.

Ook wordt gemeld dat veel geluidsoverlast zal worden weggehaald doordat het laden en lossen van de Albert Heijn inpandig wordt gemaakt. Echter: de nieuwe Albert Heijn zal wel twee maal zo groot zijn. Albert Heijn staat bekend om een erg efficiënt distributiesysteem, en rijdt niet graag met lege vrachtwagens. Twee maal zo veel Albert Heijn zal dus ook twee maal zo veel vrachtwagenbewegingen betekenen, die allemaal nog wel voor onze flat langs zullen komen. Is hier rekening mee gehouden in de berekeningen voor geluid en uitstoot van schadelijke stoffen? Zo'n vrachtwagen is niet te vergelijken de auto's die normaal door 30km zones rijden.

Ik wil u danken voor u aandacht, en ik hoop dat u beseft dat wij als bewoners nogal zijn geschrokken van wat er nu wordt voorgesteld. Niemand hoort graag dat zijn parkeerplaats voor de deur wordt vervangen door een weg waar meer vrachtwagens zullen rijden om een groter winkelcentrum te bevoorraden.

DJ van Waegeningh, Bewoners Herwerdenlaan en omgeving

Plaats van de ingang AH onlogisch t.o.v. Het parkeerterrein. Gevolg auto's belasten de Valettonlaan, Cohenlaan en zo de rest van de wijk om dichtbij de ingang uit te komen. Afzetten Cohenlaan?

Plan te groot voor z'n omgeving. Milieu belasting voor de directe omgeving, plus verlies aan bomen.

Terrein Cohenlaan vzw extra bomen en omzetten naar permanent parkje.

Thomas Bersee, mede namens deel van bewoners Lamérislaan

Inspreker adviseert de gemeente Utrecht om het inrichtingsplan af te wijzen. Indertijd is met de stedenbouwkundige planning (en het bijbehorende bestemmingsplan) geen rekening gehouden met de mogelijke expansie van het buurtwinkelcentrum 'De Gaard' naar een grootschalig wijkwinkelcentrum voor heel Noordoost Utrecht. Het winkelcentrum ligt ingeklemd tussen cultureel erfgoed (de Jeruzalemkerk) en een woonomgeving met daarbij behorende parkeer- en groenvoorzieningen. Voorts ligt het ingesloten aan een kruising van doorgaande wegen die cruciaal zijn voor de verkeersontsluiting van Noordoost Utrecht (m.n. de Kapteynlaan en de Eijkmanlaan). Substantiële expansie van het winkeloppervlak is daarom niet mogelijk, en zeker geen verdubbeling.

Het onderhavige inrichtingsplan waaraan jarenlang is gewerkt, is een gekunstelde puzzel om het beoogde wijkwinkelcentrum op de betreffende locatie ingepropt te krijgen. Verwonderlijk is het daarom niet dat het inrichtingsplan aan alle kanten wringt. Dit is een ernstige zaak, temeer gezien een gedegen onderbouwing ontbreekt, en benevens het feit dat het vooral geschraagd wordt door doorzichtige mooi-praterij, illusoir wensdenken en ongerijmde assumpties. Wat wel vast staat, is dat de expansie een flagrante aanslag is op het rustige en groen stedelijke karakter van Tuindorp-Oost en op de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden. Voorts vertoont het verkeerplan talloze deficiënties en onduidelijkheden, en bovendien zijn nut en noodzaak van verdubbeling van het winkelcentrum allerm minst aangetoond. Misschien behoort de directe omgeving rondom 'De Gaard' niet tot de allermooiste plekjes van Noordoost Utrecht, maar dat betekent niet dat de plek zonder zorg en respect behandeld hoeft te worden. Kortom, 'De Gaard' verdient een beter plan!

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

Inspreker adviseert de gemeente Utrecht om het inrichtingsplan af te wijzen. Indertijd is met de stedenbouwkundige planning (en het bijbehorende bestemmingsplan) geen rekening gehouden met de mogelijke expansie van het buurtwinkelcentrum 'De Gaard' naar een grootschalig wijkwinkelcentrum voor heel Noordoost Utrecht. Het winkelcentrum ligt ingeklemd tussen cultureel erfgoed (de Jeruzalemkerk) en een woonomgeving met daarbij behorende parkeer- en groenvoorzieningen. Voorts ligt het ingesloten aan een kruising van doorgaande wegen die cruciaal zijn voor de verkeersontsluiting van Noordoost Utrecht (m.n. de Kapteynlaan en de Eijkmanlaan). Substantiële expansie van het winkeloppervlak is daarom niet mogelijk, en zeker geen verdubbeling.

Het onderhavige inrichtingsplan waaraan jarenlang is gewerkt, is een gekunstelde puzzel om het beoogde wijkwinkelcentrum op de betreffende locatie ingepropt te krijgen. Verwonderlijk is het daarom niet dat het inrichtingsplan aan alle kanten wringt. Dit is een ernstige zaak, temeer gezien een gedegen onderbouwing ontbreekt, en benevens het feit dat het vooral geschraagd wordt door doorzichtige mooi-praterij, illusoir wensdenken en ongerijmde assumpties. Wat wel vast staat, is dat de expansie een flagrante aanslag is op het rustige en groen stedelijke karakter van Tuindorp-Oost en op de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden. Voorts vertoont het verkeersplan talloze deficiënties en onduidelijkheden, en bovendien zijn nut en noodzaak van verdubbeling van het winkelcentrum allerm minst aangetoond. Misschien behoort de directe omgeving rondom 'De Gaard' niet tot de allermooiste plekjes van Noordoost Utrecht, maar dat betekent niet dat de plek zonder zorg en respect behandeld behoeft te worden. Kortom, 'De Gaard' verdient een beter plan!

Flagrante aanslag op de leefomgeving omwonenden

De beoogde expansie is een flagrante aanslag op het rustige en groen stedelijke karakter van Tuindorp-Oost en op de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden. Bewoners aan de Valetlaan en de Lamérislaan worden gedupeerd door een wanstaltig parkeerdek en een mega-parkeerterrein aan hun voordeur. Dit betekent niet alleen een teloorgang aan groen, zicht, ruimte, frisse lucht en openbare hygiëne (zwerfvuil), maar vooral ook verlies van rust. Vanaf de vroege ochtend tot in de late avond zal er sprake zijn van bedrijvigheid met de daarbij behorende geluidshinder (verkeerslawaai, rinkelende winkelkarren, mensgeluiden e.d.). Weliswaar wordt geen nachtelijke openstelling beoogd van AH en horeca, maar het wordt ook niet per definitie uitgesloten. De woonhuizen in de onmiddellijke omgeving zullen minder aantrekkelijk worden, en voor gezinsbewoning minder geschikt zijn vanwege geluid in slaapkamers. Claims tot planschade liggen derhalve in de rede.

Deficiënt verkeersplan

Absurde locatie van oversteekplaats

Het beoogde wijkwinkelcentrum en het daarbij behorende parkeerterrein wordt doorsneden door de Kapteynlaan (een gebiedsontsluitingsweg). De centrale oversteekplaats ligt nog eens op een bijzonder ongelukkig punt bij de kruising met de Lamérislaan, en bij de in- en uitrit van het parkeerterrein. Het is een verkeersknooppunt waarbij allerlei verkeersstromen samenkomen, waaronder onder het doorgaande verkeer, het woonverkeer, het winkelverkeer, vrachtwagens voor laden en lossen, en het voetgangersverkeer met volle winkelkarren, kinderen, ouderen met rollator. Je hoeft geen verkeersdeskundige te zijn om te zien dat de gekozen oversteeklocatie een heel hoog veiligheidsrisico in zich draagt, en dat vooral in spijtstijden en in het donker. De oversteekplaats is bovendien nog eens extra gevaarlijk vanwege de verwachte verkeerstoename van 25% rondom het winkelcentrum (dit is een conservatieve schatting omdat een substantiële afname van het doorgaande verkeer is ingecalculleerd). Het is bovendien wrang dat er in het inrichtingsplan geen voetgangersroute is geprojecteerd vanuit de KWL-lanen. Zo wordt voor de omwonenden die te krijgen met de meeste overlast, het winkelcentrum minder toegankelijk dan voorheen.

Verkeerscongestie en sluipverkeer

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

Het beoogde wijkwinkelcentrum en het daarbij behorende parkeerterrein wordt doorsneden door de Kapteynlaan. Dit is een gebiedsontsluitingsweg. De poging om van de Kapteynlaan een soort van autoluwe c.q. auto-onvriendelijke gebiedsontsluitingsweg te maken, is ronduit hilarisch. De verwachting dat het doorgaande verkeer op de Kapteynlaan substantieel zal afnemen, is louter gebaseerd op de verwachting dat het doorgaande verkeer voor de alternatieve en “snellere route” zal kiezen (via de Kardinaal de Jongweg). Het is nog maar de vraag of de route via de Kardinaal de Jongweg aanzienlijk sneller is en of het verkeersgedrag zich ook in die richting laat sturen. Voorts ligt het voor de hand dat een deel van het doorgaande verkeer zijn toevlucht zal nemen tot de KWL-lanen. In het inrichtingsplan wordt weliswaar rekening gehouden met een zodanige substantiële toename van het sluipverkeer, dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Een realistische prognose van de toename wordt evenwel niet gegeven, en bovendien blijft het onduidelijk wat die aanvullende maatregelen precies inhouden en wat hun effect is op de rest van de “verkeerspuzzel.”

Ontoereikend parkeerplan

Om voldoende parkeergelegenheid te creëren wordt een parkeerdek gerealiseerd. Het gaat om een monstrueus construct dat zeer uit ten toon valt in Tuindorp-Oost. Voorts wordt het parkeerterrein aan de Lamérislaan opgeschroefd tot een mega-parkeerterrein. Niettemin is het de vraag of daarmee voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd. Met de berekening van de benodigde parkeerplaatsen is geen rekening gehouden met het feit dat het parkeerterrein aan de Lamérislaan in de praktijk ook dienst doet als een overstapplaats: auto – ov/fiets richting binnenstad; en carpool. Verder is er ook onduidelijkheid over het toekomstige parkeerregime (o.a. betaald parkeren).

Herontwikkeling “Kop van Tuindorp-Oost”

Op dit moment is ook de Kop van Tuindorp-Oost in ontwikkeling. In dit licht ligt het voor de hand om tot een integraal verkeersplan te komen voor heel Tuindorp-Oost, en niet allerlei losse deelplannen per woonblok.

Het ontbreken van nut en noodzaak

Het is nog maar zeer de vraag of het een gezellig winkelcentrum gaat worden met aantrekkelijke winkels. Nederland staat vol met winkelcentra die achteraf toch iets te ambitieus bleken te zijn opgezet, en die nu een kommervol bestaan lijden. Het beoogde winkelcentrum gaat bovendien ten koste van de vitaliteit van andere buurtwinkels in Noordoost Utrecht en van nabijgelegen winkelgebieden zoals de binnenstad en de winkelcentra Utrecht Overvecht en Overkapel.

Hans Lubach, niet aanwezig.

De tekst als vervanging voor de inspraak op de Raadsinformatieavond d.d. 03 maart betreffende de herontwikkeling De Gaard en omgeving.

Hierbij stuurt het buurtcomité Tuindorp Oost de inspraak op het aangepaste SPvE (herziene uitgave). Onze voornaamste bezwaren op hoofdlijnen betreffen:

- De omvang en het bouwvolume van de uitbreiding
- De ruimte die dit SPvE biedt voor nadere uitwerking van uiteenlopende onderwerpen zonder dat enige (buurt)vertegenwoordigende organisatie nog toezicht of inspraak hierop heeft.
- De toename van fijnstof/luchtkwaliteit
- De verkeers- en parkeerdruk in combinatie met de veiligheid
- Aandachtspunten

Wij werken e.e.a. hieronder nader uit.

- De omvang en het bouwvolume van de uitbreiding:

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

In onze reactie op het schetsplan van 2012 hebben wij bezwaar gemaakt op de omvang, bouwvolume van de uitbreiding. (zie onze brief van 29 maart 2012 aan de toenmalige projectleider G. Mulder) Dit bezwaar wordt t.a.v. dit SPVE door het Buurtcomité Tuindorp Oost unaniem gehandhaafd. Wij zijn niet tegen een uitbreiding van het winkelcentrum, maar hier is echter sprake van een ruime verdubbeling van het huidige bouwvolume, wat een te zware wissel trekt op onze leefomgeving. De beschrijving over de BVO/WVO/VVO m2 in het Straborapport van 14 september 2014 geeft hierover ook geen duidelijk inzicht.

- De ruimte die dit SPVE biedt voor nadere uitwerking van uiteenlopende onderwerpen zonder dat enige (buurt)vertegenwoordigende organisatie nog toezicht of inspraak hierop heeft. Dit SPVE geeft aan dat een aantal onderwerpen nog nader moeten worden uitgewerkt. Dit kan betekenen dat dit consequenties kan hebben t.o.v. dit SPVE en het vigerende VO-nivo. en de verdere uitwerkingsfase t/m het definitieve ontwerp. Wij zetten ze vervolgens hier op een rij:
 - De oplossing van de kwestie sluipverkeer Kapteynlaan en de WKL-lanen na voltooiing van de uitbreiding.
 - Voor definitieve vaststelling van het aantal parkeerplaatsen zal tijdens het definitieve ontwerp nog een optimaliseringslag plaats vinden.
 - Tijdens het ter inspraak gaan van dit SPVE is er nog geen overeenstemming bereikt met de bewoners van boven De Gaard m.b.t. de wijziging toegangen bestaande woningen.
 - De invoering van het te verwachten betaald parkeren voor het noordelijk deel van Tuindorp Oost.
 - Herberekening van de verkeersgeneratie bij het opstellen van het bestemmingsplan.

• De toename van fijnstof/luchtkwaliteit:

Wij wijzen naar de te verwachte toename en concentratie van het fijnstof nu alle parkeermanoeuvres geconcentreerd worden op één centrale parkeerplaats. Afhankelijk van de windrichting geeft dit een ongezonde situatie voor de bewoners laagbouw van de Lamérislaan.

Tel hierbij de extra te verwachte toename van de 2300 mvt/etmaal op bij de bestaande 6500 mvt/etmaal voor de Kapteynlaan. Volgens de in de samenvatting gemeentelijke beleidskaders oktober 2008 is vastgesteld dat de verslechtering maximaal 3% mag bedragen.

Dit onderwerp verdient nauwgezette aandacht van de gemeente!

• De verkeers- en parkeerdruk in combinatie met de veiligheid:

De Kapteynlaan wordt gezien als een wijkontsluitingsweg. Het maximum aantal motorvoertuigen per etmaal is door de gemeente vastgesteld op 10.000. de huidige belasting zou 600 tot 6500 motorvoertuigen per etmaal zijn. Naar men verwacht zal de verkeersintensiteit met 2300 extra motorvoertuigen per etmaal toenemen, waardoor het totaal van 8800 motorvoertuigen toch wel erg dicht tegen het maximum komt te liggen.

Het SPVE is niet duidelijk voor wat de invloed van de verkeersremmende maatregelen zijn om dit maximum lager in te schatten. Buiten de maatregelen van 30 km./c.q. 50 km. per uur, blijft de vraag of de twee bestaande sluizen in de Kapteynlaan wel of niet onder het veranderde karakter vallen zoals wordt gesproken in het SPVE. Samengevat blijkt de verkeersafhandeling rondom De Gaard en met name de Kapteynlaan een onverantwoordelijke sluitpost t.o.v. het belang van m2 winkelruimte. Een weg met een dergelijke verkeersintensiteit die op verschillende plaatsen gekruist wordt door een hoge concentratie voetgangers bezoekers de Gaard en schoolkinderen Wevelaan.

Aandachtspunten:

- Bomen/ Groen:

De weergegeven bomenplattegrond en de aangegeven tabel komen niet met elkaar overeen. Het totaal aantal bomen in de nieuwe situatie zou nu 152 stuks bedragen. Voor de nieuwe situatie betekent dit dat er ca. 28

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

bomen minder zijn t.o.v. de huidige 180. Dit is geen optie en niet conform de presentatie van J. Legrand aan de KBG, waarin is toegezegd dat bijna alle bomen herplaatst worden (groenbalans). Met verwijzing naar de beleidskaders 3.5 Groenstructuurplan in het SPVE wordt verwezen naar het groenstructuurplan als een geactualiseerde visie op de stedelijke groenstructuur tot in 2030. In de aanloop van het Schetsplan zijn door de gemeente ontwerp uitgangspunten geformuleerd waaronder een groenverbinding tussen de Prof. Jordanlaan en het Kouwerplantsoen. De vraag is nu in hoeverre is hieraan gevolg gegeven? Je zou verwachten dat juist alle bomen ingezet worden om dit te bewerkstelligen?

– Parkeerplaatsen:

De tekst over het benodigde aantal parkeerplaatsen vraagt om een nadere toelichting. Het is niet duidelijk met name over het wel of niet dubbelgebruik en minimum/maximum. Hier staat bij bestaande programma dat de norm aangeeft 248 plaatsen (en er waren er maar 180. Uiteindelijk zien we dat met het parkeerdek er min. 349 nodig zijn en max. 417 en wordt er van uitgegaan dat 340 plaatsen moeten worden gerealiseerd (dus te weinig volgens de norm) en dan te weten dat er ook nog een optimalisering te verwachten is... hieraan voldoet het huidige plan nog niet eens. Daarbij mag je je afvragen of het definitieve ontwerp nog consequenties kan hebben op het plan dat ons nu voor ogen staat, inclusief de herberekening van de verkeersgeneratie bij het opstellen van het bestemmingsplan.

– Woningen:

De toegevoegde woningen zijn, zo blijkt uit de inmiddels vrijgegeven tekening, niet veranderd t.o.v. het exemplaar zoals getoond aan de KBG eind dec. 2013. De nieuwe woningen op het dek (6 stuks) belemmeren het uitzicht van de bestaande woningen op nivo 1 en 2.

In feite is hier sprake van verloren zichtlijnen en de woningen op de kop steken ook uit, zodat deze hoekwoningen minder uitzicht krijgen. Het plan geeft nog geen garantie voor de bereikbaarheid van hulpdiensten, ambulances en brandweer.

– Geluidsbelasting:

De verschuiving van de Kapteynlaan en de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal zullen de geluidsbelasting aanmerkelijk doen toenemen. De vraag is in hoeverre de grens van 63 DB zal worden overschreden als we nu al op 61 uitkomen. Hierbij te denken aan manoeuvrerende vrachtwagens ter plaatse van het in/uit rijden.

– Aantal en indeling winkels:

De tekening met de indeling van de winkels is niet actueel; er ontbreken een aantal bekende bestaande winkels. De vraag en de verwarring over de bezettingsgraad van het aantal verhuurde winkels c.q. m2 VWO, die leidend zijn voor het wel of niet doorgaan van het project zijn eerder aan de orde geweest en deze zijn tot op heden niet duidelijk en inzichtelijk.

– Terugdringen zoekverkeer:

Een van de belangrijkste doelstellingen bij de uitbreiding van het winkelcentrum is het terugdringen van het zoekverkeer. Bewoners van het noordelijk deel Cohenlaan, Herwerdenlaan en Zwaardemakerlaan voorzien een toename van het zoekverkeer. Dit ten gevolge van de grote afstand tussen parkeerterrein en de ingang van de Albert Heijn. Het zal in de praktijk aantrekkelijker zijn eerst via de Valetonlaan de parkeerterreintjes bij de Valetonflat, Cohenlaan en vervolgens de Herwerdenlaan in eerste instantie als zoekgebied te kiezen. Graag vestigen wij uw aandacht hiervoor!!

– Restopmerkingen t.g.v. aanpassingen SPvE en het tweekolommenstuk:

– Toepassing dubbele rijbanen van de nieuwe bussluis i.p.v. enkele. Met de KBG is afgesproken dat de huidige bussluis 1 op 1 zou worden hergeplaatst ten oosten van de kerk en dat deze bussluis niet door overig verkeer, m.u.v. vrachtverkeer, kan worden gebruikt. Uit de reactie van het tweekolommenstuk zou nu blijken dat deze suggestie zal worden meegenomen?

– Het vervallen van fietspaden op de Valetonlaan.

– De strook op de Kapteynlaan t.b.v. het manoeuvreren van de vrachtwagens van AH staat op tekening nog steeds aangegeven als laad- en losruimte?

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

– Het openbaar gebied zal door de ontwikkelaar worden aangelegd. Wat zijn de gemeentelijke plankosten, ook t.a.v. (de mogelijke) WKL-maatregelen. Omdat er geen bouwplicht op het plan ligt, vervalt de verplichting van een Europese aanbesteding. Risico's lijken vooral goed afgedekt bij de gemeente over planschade, budgetoverschrijding. Een punt van aandacht is de BLVC-nota eerst met de bewoners en de KBC af te stemmen. De ervaring leert overigens dat het wenselijk is de BLVC-nota integraal in het bestek op te nemen. Uitgaande dat de werkzaamheden in een aaneengesloten bouwstroom worden uitgevoerd: in hoeverre is de coördinatie en de afstemming met, de meestal geprivatiseerde, instellingen c.q. bedrijven zoals gas, water, riolering en elektriciteit hierbij afgedekt?

Barbara Montagne

Uitnodigen tot dialoog over de plannen met de Gaard; en het beschrijven van het onvoldoende serieus nemen van eerder reeds geuite bezwaren. Onderschrijven van de inhoudelijke bezwaren die door andere sprekers toegelicht zullen worden. Inspreken raadsavond.

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om mijn stem te laten horen.

Inhoudelijk onderschrijf ik de bezwaren die al voor mij of later nog genoemd worden; met als voornaamste:

- Impact op omwonenden wordt niet onderkend.
- Noodzaak van verdubbeling is onduidelijk.
- Het verkeersplan is onvoldoende.

Met de mij beschikbaar gestelde drie tot vijf minuten wil ik dan ook niet in herhaling vallen maar wel een duidelijke oproep doen tot dialoog! In het twee-kolommen stuk wordt meermalen gerept over de participatietrofee die is verkregen voor dit project in 2009; slechts een jaar nadat, volgens de eigen site van de gemeente, is begonnen met het onderzoeken van de gemeente en TOP vastgoed naar de mogelijkheden om winkelcentrum de Gaard beter te laten voldoen aan de eisen van deze tijd.

Nu is het moment om de participatietrofee op waarde te laten blijken. In 2012 zijn de eerste schetsplannen gepresenteerd en afgelopen jaar was er een informatieavond over de plannen. Plannen waar veel verbeterpunten voor zijn aangedragen door de bewoners van tuindorp oost. Dit blijkt ook uit het uitvoerige twee kolommen stuk.

Bezwaren die, ook blijken het twee kolommen stuk, door de gemeente of onvoldoende gehoord worden of niet erkent worden. Participatie; nu, op het moment dat er verschil van ideeën is, is het het belangrijkste en wordt de waarde die de gemeente hieraan verbindt duidelijk.

Participatie en dialoog; welke nu onvoldoende blijkt.

Wat duidelijk wordt uit het twee kolommenstuk is dat de gemeente en TOP Vastgoed, van winkelcentrum de Gaard een wijkvoorzienend winkelcentrum wil maken. Er wordt met regelmaat gesproken over Wij, maar wij betreft niet ook de bewoners en dus het grootste deel van het winkelend publiek, het is immers onze koopkrachtbinding die als laag wordt omschreven. Dit wordt nog eens onderschreven door het feit dat er een onderzoek is gedaan door Strabo; er is gekeken naar marktruimte, en er is een passantenonderzoek gedaan; maar geen omwonenden onderzoek. Hoe zit dat met de participatie vraag ik me dan af?

Daarbij grossiert het stuk in vermijdende, niet concrete toezeggingen:

- Pag 3: er zal nog gekeken worden in het verdere traject.
- Pag 4: TOP Vast goed gaat onderzoeken
- Pag 4: TOP Vastgoed is gevraagd om maatregelen te treffen
- Pag 4: horeca, oa een restaurant, tot in de vroege avond?
- Pag 17: uitbreiding in winkelaanbod; kleine luxe winkels sluiten wij niet uit.
- Pag 36: deze optie zal worden overwogen.
- Daarnaast wordt er dikwijls naast een bezwaar een andere mening gezet. Mijns inziens ga je dan voorbij aan de noodzakelijke dialoog met als uitgangspunt het vinden van een voor eenieder acceptabele oplossing.

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

Kortom er is nog veel te veel niet duidelijk; hoe kan je akkoord gaan met een plan dat nog zoveel ruimte overlaat? Voor ons als bewoners is dat onacceptabel.

Als laatste wil ik er een bezwaar uitlichten; het bezwaar op pag 46; waarin wordt opgemerkt dat er een onzuivere belangenafweging is tussen bewonersbelang en het belang van de initiatiefnemer. De reactie hierop luidt als volgt ; Er wordt gesteld dat alle belangen meegewogen worden maar dat algemene belangen die met een project gemoeid zijn soms zwaarder wegen dan individuele belangen. Los van dat het geen antwoord is op de vraag; lijkt het erop dat de belangen van de bewoners in dit geval weg worden weggezet als losse individuele belangen ipv als een partij in het geheel met belangen die een stem hebben. Maar ik hoop dat ik me hierin heb vergist; want dit zou veelzeggend; treurig en beschamend zijn in het licht van de participatietrofee!

Ik sta er volkomen achter dat de Gaard opgeknapt en gemoderniseerd wordt; maar je kan nu eenmaal geen karper in een vissenkomp houden; graag een passend plan; rekening houdend met de omgeving in ruimte en persoon!

De heer of mevrouw Trienekens

Toelichting waarom de voorgenomen uitbreiding van WC De Gaard in de huidige vorm geen doorgang moeten vinden.

Brigitte Buvelot, namens bewoners Winklerlaan

1. verzoek aan raad om niet in te stemmen met formaat van het plan: mag het aub een maatje kleiner?
2. verzoek aan raad om niet in te stemmen met knijp in Kapteijnlaan: het verkeer zal zich gaan bewegen over de woonstraten in het KWL-blok. Het zogenaamde "procesvoorstel KWL-lanen" is daarbij een wassen neus (dat licht ik toe).

Bezwaar tegen uitbreiding De Gaard tot wijkwinkelcentrum voor heel Noord Oost

1. Buurtfunctie wordt wijkfunctie

Uitgangspunt voor de voorliggende uitbreiding van wc De Gaard is: het winkelaanbod moet passend gemaakt worden voor de "wijkfunctie van het winkelcentrum" (SPvE, pg 7).

Omdat die forse uitbreiding grote en negatieve gevolgen heeft voor de buurt, vragen wij de raad nog eens kritisch naar dat uitgangspunt te kijken.

a. Noord Oost als "wijk" is een construct, en gevolg van een ambtelijke indeling van de stad. Daar is niks mee mis mee, maar je kunt het niet omdraaien en veronderstellen dat bewoners van buurten en subwijken iets delen dat hen aan elkaar bindt.

In de werkelijkheid is dat ook niet het geval en bestaat er dus geen reden om een "wijkvoorziening" in de vorm van winkelaanbod op te tuigen.

b. Bewoners van Noord Oost doen hun boodschappen op een veelheid van plekken naast De Gaard. Dat doen ze niet omdat De Gaard te klein is, maar omdat ze er voor kiezen. Voor bewoners van Vogelenbuurt, Staatsliedenbuurt, Lauwerecht is er nu en straks geen enkele reden om hun boodschappen in Tuindorp Oost te halen want het is niet nabij.

Bewoners van NoordOost als geheel, doen (ook) boodschappen in Overvecht, binnenstad en elders. Dat zal niet sterk veranderen na uitbreiding van De Gaard omdat het aanbod elders vele malen groter is dan De Gaard ooit kan worden, al was het maar qua beschikbaar oppervlak.

De "afvloeiing naar andere wijken" die het SPvE noemt, zal dus zeker blijven.

Daarnaast kan men zich afvragen wat het probleem is als burgers ervoor kiezen om in een andere dan de eigen wijk / buurt hun boodschappen te doen.

Niet mijn verwachting, maar stel dat heel NoordOost komt winkelen in De Gaard: dat levert heel wat extra autokilometers opkomt en kan toch niet de bedoeling zijn?

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

c. SPvE noemt verder: De Gaard is te klein voor huidige functie. Dit is niet de ervaring van de meeste buurtbewoners, maar kan best zo zijn als Veemarkt bewoond is (600 woningen erbij). Knap De Gaard dan op en maak het een beetje groter, maar prop niet een 2 keer zo groot winkelaanbod in een gebied dat er feitelijk te klein voor is

Raadsleden: Kijk nog eens naar de onderbouwing en vraag u af: moet het werkelijk zo groot als in het plan staat?

Waar moet al dat winkelpubliek vandaan komen en wat betekent dat voor andere winkelgebieden en winkels in Noord Oost?

2. Verkeersgevolgen

Onderdeel van het plan is het knippen van de Kapteijnlaan. Wij, bewoners van het KWL-blok maken ons daar grote zorgen over.

a. Kapteijnlaan is wijkontsluiting.

Het is de voorliggende route (zegt ook de gemeente) om van Voordorp en Veemarkt richting Tuindorp te komen en v.v.

b. Als deze route wordt geknepen, zal het verkeer Voordorp – Tuindorp een alternatief kiezen om de buurt te verlaten. Dat gebeurt (merken we nu al) via vooral Winklerlaan en mogelijk Lamerislaan.

c. Het procesvoorstel KWL-lanen is een lege hand.

Het lijkt een oplossing voor de zorgen van de bewoners, maar wordt pas uitgevoerd als de gemeente op grond van tellingen vindt dat het nodig is. Er is geen kwantiteit aan doorgaand verkeer afgesproken en de gemeente vindt verkeer vanuit Voordorp/Veemarkt dat via KWL naar het noorden rijdt geen sluipverkeer. Nu blijkt dat eventuele ingrepen in het KWL-blok betaald dienen te worden door de ontwikkelaar van De Gaard, zijn ons dat teveel “als”-en.

Raadsleden: bewaak de leefbaarheid van onze straten en zorg dat de Kapteijnlaan de wijkontsluiting blijft die het altijd had. Er woont niemand, dus daar is de verkeerslast miniem.

Marjolein Hillege

de voetprint van het bouwblok is te groot voor beschikbare ruimte, de bestaande kwaliteiten worden van de openbare ruimte worden hierdoor teniet gedaan

twijfel over de parkeerbalans, zorg voor de consequenties hiervan

tekort aan wateroppervlak

voorgesteld schetsplan vd zg plein ruimte en de boombeplantingen in het gehele plan zijn wezensvreemd en minachtend voor huidige vormgeving en structuur

De voetprint van het gebouw is te groot voor de beschikbare ruimte, dat manifesteert zich aan alle zijden van het bouwblok, bijvoorbeeld daar waar daar waar de watergang de Eykmanlaan kruist :

De Eykmanlaan wordt nu gekenmerkt door een ruim groen profiel en ontspannen bochtstralen, een stadsentree waardig, zoals ook in de visie Eykmanlaan wordt bevestigd. Dit profiel, de groene bermen, het flauwe talud en glooiende lijnvorming van de weg maken plaats voor een nieuwe ventweg, een smal voetpad en een zeer steil talud. De gesloten gevels van het winkelcentrum kijken hierop uit, alhoewel kijken... dat gebeurt juist niet, de gevels zijn blind.

De visie Eykmanlaan stelt “de Gaard moet gebruik maken van de kwaliteiten van de omgeving en zich naar buiten richten, het gebouw moet zich nadrukkelijk presenteren aan de Eykmanlaan “ Dit is in mijn ogen wat anders dan een blinde gevel, een verzameling verkeersbewegingen en rijtje misplaatste boompjes in een steil talud.

De watergang in de Jordanlaan wordt geflankeerd door monumentale rijen kastanje bomen, dit voormalig inundatie kanaal maakt onderdeel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en is samen met de bomen een

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

prachtig geheel. Ruim zicht op dit water met de kastanjes wordt vertroebeld onder andere door de voorgestelde taludbomen.

Een ander punt is het tekort aan parkeerplaatsen

In het SPvE staat omschreven dat door de uitbreiding van het winkelcentrum en de woningen minimaal 253 en maximaal 321 parkeerplaatsen moeten worden in de openbare ruimte moet worden ingepast. Er wordt geschreven dat er 340 parkeerplaatsen in het plan worden gerealiseerd, ik tel er echter maar 246 waarvan 15 met tevens een laad en losfunctie. Ik kan een fout maken en had graag een overzicht van de gemeente ontvangen.

Nu heb ik weinig vertrouwen in de parkeerbalans. Ik ervaar een groot verschil tussen het kwaliteitsbegrip van de gemeente en dat van mijzelf en ben daarom bang dat het tekort van deze parkeerplaatsen in de toekomst wordt gerealiseerd in de plantsoenen aan weerszijden van de Kapteijnlaan, met het argument dat hiermee de dwarsrelatie tussen de plantsoenen wordt verstevigd ten voordele van de door de gemeente zo wenselijke levendigheid.

Dan over het plein, dit zogenoemde plein wordt door de kunstenaar een ensemble van verblijfsruimten genoemd, dat is inderdaad een meer reële titel. Voorgestelde ruimte wordt aan twee zijden door dichte zijgevels begrenst, door een bushalte en slechts aan een zijde door openbare functies. Hierdoor wordt het plein een anonieme restruimte.

De kwaliteit van een plein wordt bepaald door zijn randen, en in het bijzonder de functies daarvan. Dat is een algemeen bekend en eeuwenoud beproefd kwaliteitskenmerk, en meer dan traditie. Jolige verharding, een wirwar van bomen of plukjes beplanting veranderen hier weinig aan.

Zoals ook in het SPvE te lezen is, wordt de structuur van Tuindorp Oost bepaald door een orthogonale belijning. De vormgeving van het plein zoals in het wijkbericht gepresenteerd houdt is op geen enkele wijze verwant aan architectuur van Tuindorp Oost.

Een punt van aandacht is ook het wateroppervlakte in voorgesteld plan. Als antwoord op mijn vraag of wordt voldaan aan het volgens waterschap gestelde norm, schrijft de gemeente "het wateroppervlak zal verminderen met 300 m². Gezocht zal worden naar watercompensatie in oppervlak door inpassing van een brug bij de Eykmanlaan of door compensatie in de omgeving."

Ik verwacht dat het ontwerp, bestek, raming en natuurlijk ook de financiering van deze brug, onderdeel is van de bestemmingsplan procedure of dat de 300 missende vierkante meter, dat zijn in Tuindorp Oost begrippen een kleine 6 achtertuinen, onderdeel zijn van het plan. Vooralsnog zie ik hiervan niets in de plannen terug.

De architect en ontwerper van Tuindorp Oost karakteriseerde de wijk als 'een oase van rust en ruimte in de woelige stad'. ik ben hier geboren, opgegroeid en toen ik zelf kinderen kreeg weer teruggekeerd. De rust en ruimte van mijn wijk is in wezen hetzelfde gebleven, dat ervaar ik iedere dag. Ook in een door de gemeente gefinancierde cultuurhistorische analyse van een paar jaar geleden wordt Tuindorp Oost als een parel van de naoorlogse stedenbouw gekwalificeerd.

Ik begrijp niet waarom de gemeente wel beleid formuleert en commissies instelt om kenmerkende kwaliteiten te behouden en te ontwikkelen en dan vervolgens dit wezensvreemde plan presenteert. Is het wederom de druk van de ontwikkelaar die alleen bereid is te investeren bij maximale opbrengsten, waar de gemeente voor

Raadsinformatieavond 3 maart 2015

wijkt? En zich daarom in alle bochten wringt, nu ook zo voelbaar in de fysieke ruimte ? Het is een voor mij een compleet raadsel en betreurt de consequenties hiervan voor mijn dagelijkse woonomgeving zeer.