

Reactienota Stedenbouwkundig Programma van Eisen Gebiedsontwikkeling Galgenwaard



November 2025

Inleiding

Tussen 22 september 2025 en 19 oktober 2025 kon iedereen reageren op de het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de Gebiedsontwikkeling Galgenwaard. De gebiedsontwikkeling gaat over het toevoegen van 5 gebouwen, het herinrichten van de openbare ruimte rondom het stadion en het anders inrichten van de verkeerstromen rondom het stadion Galgenwaard. In totaal zijn er 28 reacties binnengekomen. In lijn met het samenwerkingsplan hebben we hier dezelfde indeling/thema's aangehouden voor de reacties: Omgeving/Openbare ruimte, Bereikbaarheid, verkeer en parkeren, Wonen en voorzieningen. Ook zijn er uitgebreide reacties binnengekomen die over alle thema's gaan, deze staan onder het kopje: Alle thema's.

Vanaf de start van deze gebiedsontwikkeling in 2021 tot aan de zomer 2025 zijn er verschillende gesprekken gevoerd met alle betrokkenen en met geïnteresseerde Utrechters over de plannen die we hebben met dit stukje Utrecht. De inzichten die in deze periode zijn opgedaan hebben we verwerkt in het Samenwerkingsverslag: [Document Viewer - U-reka Gemeente Utrecht](#)

Waar mogelijk zijn inzichten en reacties meegenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Galgenwaard of eventueel in een volgende uitwerkingsfase. Dit is terug te vinden in deze reactienota of in het samenwerkingsverslag.

Omgeving/Openbare Ruimte

Nmr	Binnengekomen reactie	Antwoord van de gemeente
25.	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het aanleggen van een tweetal bruggen over de Kromme Rijn tussen de huidige twee bruggen (brug over A28 en brug over de laan van Maarschalkerweerd), hierdoor zal de druk op het Jaagpad toenemen, het Margrietenveld (tussen het Jaagpad en de sportvelden van de diverse sportclubs) zijn groene karakter verliezen en zal het Jaagpad veranderen in een verkapt fietspad. Het kan helemaal geen kwaad als mensen een stukje moeten omlopen, dat hoort ook bij recreatie.	We begrijpen dat het Jaagpad en het Margrietenveld voor veel omwonenden belangrijke plekken zijn vanwege hun rust, groene karakter en recreatieve waarde. De beoogde bruggen zijn uitsluitend bedoeld voor voetgangers en worden niet aangesloten op het fietsnetwerk. Het Jaagpad wordt niet verbreed en niet ingericht als fietsroute. Fietzers blijven gebruikmaken van de bestaande fietsroutes. Daarmee wordt voorkomen dat het Jaagpad een verkapte fietsroute wordt. Bij de verdere uitwerking wordt expliciet gestuurd op het behoud van het groene karakter van het Margrietenveld. De ligging en vormgeving van de bruggen en hun aansluitingen worden zodanig uitgewerkt dat de bestaande groenstructuur zo veel mogelijk intact blijft en recreatief gebruik voor wandelaars voorop blijft staan. De gemeente begrijpt de opmerking dat omlopen onderdeel kan zijn van recreatief gebruik. Tegelijkertijd is het doel van de voetgangersbruggen om bestaande groene gebieden beter beleefbaar en toegankelijk te maken voor omwonenden en bezoekers, zonder dat dit ten koste gaat van rust, natuurwaarden en het wandelkarakter van het Jaagpad. Deze afweging wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt, in samenspraak met omwonenden en gebruikers van het gebied.”
29.	De Vrienden van Amelisweerd richten zich op twee aspecten: de ecologische verbindingszone en de bredere impact op de omgeving. Galgenwaard vormt als poort van de stad een belangrijk deel van het Kromme Rijnlandschap, waar de vereniging zich al sinds 2002 inzet voor een brede ecologische verbindingszone. Zij zijn blij dat de fietsroute uit eerdere plannen	We begrijpen dat de Kromme Rijn en het Krommerijnpark voor omwonenden en natuurorganisaties van grote waarde zijn en dat zorgen bestaan over de effecten van de ontwikkeling op natuur, rust en leefbaarheid.

	verdwijnt en dat nu wordt gestreefd naar een zone van 15 à 16 meter, maar wijzen erop dat dit een minimum is en dat 30 meter wenselijk zou zijn. Ook vragen zij aandacht voor een robuuste en gevarieerde inrichting en waarschuwen zij dat extra bruggen de ecologische continuïteit verstoren; één brug minder zou beter zijn. Daarnaast pleiten zij ervoor de bestaande natuur tijdens bouw en sloop zoveel mogelijk te ontzien en dit integraal in de planning op te nemen. Wat betreft de bredere impact uiten zij zorgen over de verkeersdruk, geluid en leefbaarheid bij de toevoeging van circa 1.100 woningen, 200 short-stayunits en 1.350 parkeerplaatsen. Zij missen een onderbouwing van de verkeersafwikkeling, vooral op kruisingen met drukke fietsroutes, en vinden dat besluitvorming pas kan plaatsvinden na overleg met bewoners over de effecten. Ook vragen zij waarom geen variant met minder woningen en lagere verkeersdruk is onderzocht, en of de beperkte voorzieningen in het plan niet juist extra vervoersbewegingen zullen veroorzaken. Zij vragen om een inhoudelijke, onderbouwde reactie op deze punten.	De Kromme Rijn vormt een belangrijke ecologische en landschappelijke drager. Zie ook reactie 19 voor toelichting over de inrichting van de ecologische verbindingszone en natuurwaarden van het Krommerijnpark. In de verdere uitwerking blijft de ambitie om de zone waar mogelijk te verbreden en robuuster te maken, met betrokkenheid van natuurorganisaties en aandacht voor natuurvriendelijke oevers. Reacties over de bruggen over de Kromme Rijn zijn gezamenlijk beantwoord bij reactie 25. Het SPvE schrijft geen volledige programmatische invulling voor, maar geeft richting op hoofdlijnen. Sportvoorzieningen en horeca zijn niet de enige mogelijke functies; in de vervolgfase wordt per bouwblok en plint bepaald welke aanvullende functies passend en mogelijk zijn binnen de kaders van het Omgevingsplan. Daarbij kan worden gedacht aan buurtgerichte voorzieningen, werkplekken of andere vormen van commerciële dienstverlening. De gemeente begrijpt de zorgen over verkeersdruk en leefbaarheid. Uit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van Galgenwaard zelf slechts een beperkte invloed heeft op het verkeer. De drukte in Utrecht-Oost wordt vooral veroorzaakt door de groei van de stad en ontwikkelingen buiten Galgenwaard. Voor Galgenwaard blijft de verkeersafwikkeling acceptabel en beheersbaar, mits het ontwerp zorgvuldig wordt uitgewerkt. In deze fase worden de hoofdlijnen vastgelegd. In de vervolgfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt, met aandacht voor verkeersveiligheid, kruispunten en fiets- en voetgangersroutes, waarbij ook de inbreng van bewoners wordt betrokken. Het programma en het aantal parkeerplaatsen passen binnen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en zijn erop gericht autogebruik te beperken. De voorzieningen zijn vooral bedoeld voor het gebied zelf en voorkomen extra verplaatsingen. De bredere verkeersdruk in Utrecht-Oost vraagt om maatregelen op stedelijk niveau. Hiervoor is inmiddels onderzoek gestart; de uitkomsten daarvan worden betrokken bij de verdere besluitvorming en gedeeld met de omgeving.
--	---	---

19.	Stichting Krommerijnpark vindt dat het Krommerijnpark als groen-blauwe zone structureel wordt onderschat/overgeslagen in de planvorming en vraagt om expliciete borging van natuur- en recreatiewaarden. Bruggen over de Kromme Rijn: Kritisch op de twee beoogde voetgangersbruggen; vrees voor aantasting van ecologie, erfgoed (Hollandse Waterlinies/Limes), rust en jaagpad. Verzoekt om noodzaakstoets, alternatieven en natuurvriendelijke inpassing (o.a. geen pijlers in het water). Evenementenimpact op het oeverpark: Zorgen over grote bezoekersstromen (wedstrijddagen), met risico op verstoring door lawaai, licht en zwerfafval. Pleit voor 'hufterproof' inrichting en duidelijke beheer- en handhavingssafspraken. Licht en reflectie: Verzoekt om beperking van lichtuitstraling van reclame, parkeergarages en gevels richting park/wijk; aandacht voor glans/reflectie van materialen (avondzon, westgevels). Bezonning en zonnepanelen: Wil volledige schaduw- en bezonningsstudies die óók Krommerijnwijk en park meenemen, inclusief effecten in winter en opbrengst PV. Geluid en luchtkwaliteit: Vraagt om maatregelen tegen verkeers- en evenementenlawaai (eventueel schermen/stiller asfalt) en om aantoonbare borging van luchtkwaliteit nabij drukke wegen/Waterlinieweg; let op afstandsnormen tot gevoelige functies. Omgevingsveiligheid en gedrag: Zorg over vuurwerk, vandalisme/hooliganisme bij en rond het stadion; vraagt om preventie en duidelijke veiligheids- en beheerkaders. Verkeer en routes: Wil helderheid over logische, veilige looproutes (ook noordelijke verbinding onder Waterlinieweg) en	De gemeente erkent het belang van het Krommerijnpark als groen-blauwe zone. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met de ecologische en recreatieve kwaliteiten van het park en met het voorkomen van verstoring door licht, geluid en bezoekersdruk. Reacties over de bruggen over de Kromme Rijn zijn gezamenlijk beantwoord bij reactie 25. De gemeente onderkent het belang van de Hollandse Waterlinies en de nabijgelegen Romeinse Limes als waardevolle erfgoedstructuren. In de voorbereiding van het SPvE is hier uitgebreid aandacht aan besteed. De cultuurhistorische waarden zijn opgenomen in een bijlage bij het SPvE en vormen een belangrijk uitgangspunt voor de verdere planuitwerking. Bij de verdere uitwerking wordt per brug gekeken naar noodzaak, ligging en vormgeving, met als uitgangspunt het zo veel mogelijk beperken van ecologische verstoring. De Limes zelf ligt buiten het plangebied, maar de samenhang met dit erfgoed wordt in de volgende fasen zorgvuldig meegenomen. De bezonningsmodellen tonen aan dat de invloed op de omgeving, waaronder de wijken ten westen van het stadion, de Kromme Rijn en omgeving en de Apollo Residence, beperkt blijft. Bij het omgevingsplan maken we uitgebreide de bezonningsstudies die ook ingezien kunnen worden. Bij de keuze van gevelmaterialen en verlichting wordt rekening gehouden met reflectie, lichtuitstraling en de ligging ten opzichte van het park. In de huidige plannen wordt geen nieuwe verbinding aan de noordkant van de Kromme Rijn onder de Waterlinieweg gemaakt. Er zijn in het plan geen geluidsschermen langs de Waterlinieweg voorzien. De bestaande geluidsbelasting is onderzocht en blijft binnen de geldende normen. De geluidsbelasting langs de Waterlinieweg blijft binnen de geldende normen; er zijn geen geluidsschermen voorzien. Eventuele aanvullende maatregelen volgen uit het vervolgonderzoek. De luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke eisen. Vuurwerk en evenementenbeheer vallen onder
------------	---	--

	dat fietsgebruik in parkzone wordt begrensd waar natuur dat vraagt. Materiaal- en kwaliteitskaders: Pleit voor duurzame, niet-reflecterende materialisatie en terughoudende gevelreclame binnen zicht- en invloedssfeer van werelderfgoed. Proces en toetsing: Verzoekt om integrale afweging (ecologie, erfgoed, ruimtelijke inpassing, voetgangersnetwerk) voordat keuzes over verbindingen en inrichting definitief worden; vraagt om inzage in onderzoeken en expliciete toets op park- en wijkbelangen.	de verantwoordelijkheid van de veiligheidsdiensten en worden daar verder afgestemd.
24. (overige punten terug te vinden bij reactie onder 14/17/20/21)	Ecologische gevolgen Wij willen ook wijzen op de ecologische verschuiving die door deze grootschalige bouw zal ontstaan. De aanleg van de nieuwe gebouwen en infrastructuur zal het natuurlijk evenwicht in het gebied rond de kromme Rijn verstoren. Eerder, toen FC Utrecht een nieuw grasveld aanlegde hebben wij al ervaren dat hierdoor muizen en andere ongedierte zich verplaatsen naar de omliggende woon-, kantoorgebouwen, waaronder de Apollo Résidence. De dieren klommen langs de muren omhoog en wisten in enkele appartementen binnen te dringen. Met de verdere verstedelijkingen en grondwerkzaamheden is te verwachten dat dit probleem zich zal herhalen of zelfs verergeren. Wij vrezen voor een toename van overlast door muizen en ratten, wat niet alleen hinderlijk maar ook onhygiënisch en ongezond is. Wij verzoeken u om hier in de planvorming en uitvoering nadrukkelijk rekening mee te houden en preventieve maatregelen te nemen.	Ecologische gevolgen Wij begrijpen uw zorg over mogelijke overlast door muizen en andere plaagdieren tijdens of na de bouw. Dergelijke situaties kunnen zich inderdaad voordoen bij grootschalige werkzaamheden waarbij grond wordt verzet of bestaande bebouwing wordt gesloopt. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt hier nadrukkelijk rekening mee gehouden. In de uitvoeringsfase wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld, waarin onder meer maatregelen worden opgenomen om overlast en onveilige situaties te voorkomen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan ongediertepreventie, zoals het zorgvuldig opruimen van bouwafval, het beperken van schuil- en voedselplekken en het tijdig inschakelen van plaagdierbeheersing waar nodig.

Bereikbaarheid, verkeer en parkeren

De antwoorden bij de reacties in dit hoofdstuk verwijzen deels naar elkaar. De integrale toelichting over verkeer, bereikbaarheid en parkeren is opgenomen bij reactie 16.

Nmr	Binnengekomen reactie	Antwoord van de gemeente
4.	Het volledig schrappen van bovengrondse parkeerplaatsen aan het Westplein raakt patiënten die afhankelijk zijn van de auto voor hun medische zorg. Parkeren is voor hen geen gemak, maar een noodzakelijke schakel in de zorgketen. Zij pleiten voor een inclusief en sociaal beleid waarbij vergroening niet ten koste gaat van de toegankelijkheid van zorg. Daarom verzoeken zij om behoud van een beperkt aantal bovengrondse parkeerplaatsen en denken zij graag mee over creatieve oplossingen waarbij groen en zorgbereikbaarheid worden gecombineerd, bijvoorbeeld door deels afgeschermdde parkeervoorzieningen met groene inrichting. Hoe wordt maatwerk toegepast bij de vergroening? Kan er per plek worden bekeken wat mogelijk is en wordt de omgeving daarbij betrokken?	We begrijpen dat goede bereikbaarheid van zorgfuncties voor patiënten en zorgverleners essentieel is en dat veranderingen in parkeren hierover zorgen kunnen oproepen. Het Westplein wordt in het SPvE ontwikkeld tot een parkplein waar voetgangers en verblijfskwaliteit centraal staan; regulier parkeren past daar niet bij en wordt verplaatst naar nabijgelegen parkeergarages. Voor zorgfuncties blijft wel aandacht voor bereikbaarheid en kwetsbare doelgroepen: patiënten kunnen dicht bij de entree worden afgezet en opgehaald, zodat zorgtoegang gewaarborgd blijft. De zorgen van de praktijk zijn besproken en worden meegenomen bij de verdere uitwerking. De gemeente gaat daarover graag in overleg met de betrokken zorgpartijen om tot een passende oplossing te komen binnen de kaders van het SPvE. De impact van de ontwikkeling op de bereikbaarheid van zorgfuncties wordt verder onderzocht. Parkeren: zie reactie 16 voor de algemene uitgangspunten over parkeercapaciteit en verdeling tussen functies. De ambitie voor vergroening is in het SPvE stevig verankerd, maar de exacte uitwerking volgt in de vervolgfase (stedenbouwkundig plan / inrichtingsplan openbare ruimte). Daarbij geldt maatwerk per plek, omdat de verhouding tussen programma, gebruiksfuncties, veiligheid en ondergrondse ruimte (zoals kabels, leidingen en de parkeergarage) per deelgebied sterk verschilt.
5.	En als gezegd, vanwege de tramlijn is er geen doorgang van Galgenwaard naar Maarschalkerweerd.	De tram is voor veel mensen een comfortabel, vlot en schoon vervoermiddel tussen Utrecht CS en het USP. Tegelijkertijd vormt de trambaan een lastig te overbruggen barrière.

		In het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd is daar aandacht voor. Hoewel we vanwege de veiligheid en doorstroming het aantal gelijkvloerse kruisingen met de trambaan zoveel mogelijk proberen te beperken, is een extra, goed ingepaste en veilige (mogelijke ongelijkvloerse) oversteek gewenst om de barrièrewerking te verminderen. Dit valt echter buiten de scope van de Gebiedsontwikkeling Galgenwaard.
7.	Het project is te grootschalig voor de huidige infrastructuur. De toegangswegen zijn nu al overbelast door de universiteit, de bouw in Rijsweerd-Zuid, sportevenementen en werkverkeer. Niet iedereen kan met het openbaar vervoer reizen, en ook het fietsverkeer neemt sterk toe. Eerst moeten de toegangswegen, zoals de A27, Waterlinieweg en Koningsweg, goed worden ingericht en ontlast — anders dreigt een verkeersinfarct.	De gemeente begrijpt de zorgen over de omvang van het project en de verkeersdruk in Utrecht-Oost. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid blijven belangrijke uitgangspunten. Zie reactie 16 voor toelichting over verkeersdruk, parkeercapaciteit en mobiliteitsaanpak. In aanvulling daarop wordt bij grote stedelijke projecten als het Science Park en Zuidpoort afgestemd om de doorstroming in Utrecht-Oost te borgen. Het gebied wordt autoluw ingericht, zodat bovengronds ruimte ontstaat voor groen, verblijfskwaliteit en veilige routes.
10.	Ik maak mij zorgen over de verkeersafhandeling rondom de Galgenwaard. Nu al is het in ochtend-en avondspits zeer druk met lange wachttijden. Als er straks 1100 appartementen bijkomen en meer stoeltjes in het stadion, vrees ik de drukte op aan- en afvoerwegen. Ik verzoek u met duidelijk verkeersplan te komen.	Het SPvE legt de hoofdlijnen vast. De verdere uitwerking van het verkeersplan gebeurt in de ontwerpfase. We begrijpen uw zorgen over de verkeersdruk in Utrecht-Oost. Zie reactie 16 voor toelichting over verkeersdruk en parkeeroplossingen.
12.	De gebiedsbelasting door de 1000 woningen rond het stadion zal fors toenemen. Terwijl de verkeersstroom rond het stadion met de op en afritten voor de Waterlinieweg ook zeer intens worden gebruikt. Ook wat betreft de verkeersstroom naar de Uithof en omliggende wijken als Rijsweerd en de sportvelden en de richting van Bunnik. Kortom: bezint op het verkleinen van de rijbanen van de Herculeslaan en andere aan en afvoerwegen. Minder verkeersdruk leidt tot overbelasting van buurt, meer uitlaatgassen en geluidscongestie.	We begrijpen dat bewoners de verkeerssituatie op en rond de Herculeslaan nu al als druk ervaren en zich zorgen maken over verdere toename. De toevoeging van woningen zorgt volgens het verkeersonderzoek voor een beperkte hoeveelheid extra verkeer. Zie reactie 16 voor toelichting over verkeersdruk, infrastructuur en parkeeroplossingen. Specifieke aandacht voor de Herculeslaan wordt meegenomen in de verdere verkeerskundige uitwerking.

16.	We begrijpen de plannen en de wens om meer woningen te bouwen in de stad. Alleen vinden we dat er te weinig (ondergrondse) parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op de informatiebijeenkomst werd verteld dat de bovengrondse parkeerplaatsen die er nu zijn ook naar beneden moeten verdwijnen en dan komen er te weinig p-plaatsen bij - gezien de nieuwe woontorens - als je dit allemaal bij elkaar optelt. Dan gaan mensen parkeren in de omliggende wijken wat daar weer voor ergernis zorgt. Daarnaast is de afwikkeling van verkeer nu in de ochtend- en vooral de avondspits al een drama op de hoeken van het stadion (kruispunt met Weg tot de Wetenschap en kruispunt Herculeslaan richting de stad onder de Waterlinieweg door). Hier is naar onze mening niet voldoende naar gekeken. Ook is de samenhang met de plannen voor het Science Park naar ons idee onvoldoende bekeken. Daar wil men een knip maken voor het verkeer dat van de A28 komt en via het UMC rijdt over de Leuvenlaan. Dat geeft nog meer druk op de Weg tot de Wetenschap). Graag horen wij hoe u deze problemen denkt op te lossen.	We begrijpen dat bewoners zich zorgen maken over parkeerdruk en verkeerssituatie in de omgeving, juist omdat deze nu al als gespannen wordt ervaren. In het SPvE is vastgelegd dat het aantal parkeerplaatsen niet toeneemt en gelijk blijft aan circa 1.350 plekken. De parkeervraag van nieuwe woningen en functies moet binnen dit aantal worden opgelost door efficiënter gebruik van de bestaande capaciteit, die nu met name in avonden en weekenden grotendeels vrij is. Bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de openbare ruimte, en bij eventuele overlast kan de gemeente maatregelen nemen, zoals uitbreiding van betaald parkeren. De ontwikkelaars werken in de volgende fase een parkeerplan uit dat door de gemeente wordt getoetst op doelmatig gebruik en verdeling tussen bewoners-, bezoekers- en stadionparkeren. De parkeercapaciteit wordt volledig ondergronds georganiseerd. Er komen geen parkeerplaatsen op maaiveldniveau en de bestaande capaciteit wordt efficiënter benut. Een randvoorwaarde voor het in procedure brengen van het omgevingsplan is dat met de eigenaar(s) van de parkeergarage(s) overeenstemming bestaat over de duurzame beschikbaarheid van de benodigde parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en voorzieningen binnen Galgenwaard. Uit verkeersonderzoek blijkt dat de gebiedsontwikkeling maar een beperkte invloed heeft op het verkeer. Utrecht-Oost blijft wel een druk verkeersgebied doordat de stad groeit en diverse ontwikkelingen in het gebied, zoals Galgenwaard. Per project is de impact op het mobiliteitssysteem beperkt maar de optelling van alle projecten in combinatie met de groei van de stad vragen op stedelijk niveau om verdere mobiliteitsmaatregelen. We kiezen ervoor om deze bredere opgave niet te verknopen met Galgenwaard. In de vervolgfase (ontwerpfase) wordt het ontwerp van de kruispunten verder uitgewerkt, net als de verkeersveiligheid, routes voor hulpdiensten en de ruimte op straat. Daarbij betrekken we ook de zorgen en aandachtspunten die bewoners hebben meegegeven.
-----	---	---

		De verkeersafwikkeling rond de Herculeslaan, Weg tot de Wetenschap en Waterlinieweg wordt meegenomen in lopende mobiliteitsstudies, samen met ontwikkelingen in het Utrecht Science Park, zodat bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden geborgd.
26.	De indieners zien weinig aanpassingen in de infrastructuur en parkeren ten opzichte van eerdere plannen. Zij maken zich zorgen over het schrappen van 350 bovengrondse parkeerplaatsen en de afhankelijkheid van de bestaande Q-Parkgarage, die volgens hen beperkte bruikbare capaciteit heeft door krappe hellingen. Ook vragen zij aandacht voor veiligheid in de parkeergarages, de verwachte toename van verkeer door 1.000 nieuwe woningen en de reeds bestaande congestie rond de A12. Daarnaast pleiten zij voor een tramhalte bij Galgenwaard en willen zij deelnemen aan een werkgroep om oplossingen voor netcongestie te verkennen. Graag zou indiener deelnemen aan een werkgroep om zich verdiepen in de mogelijkheden tot oplossing van netcongestie in en rondom Galgenwaard	Voor de algemene uitgangspunten over parkeercapaciteit en mobiliteitsaanpak: zie reactie 16. Het realiseren van een tramhalte bij Galgenwaard is onderzocht, maar binnen de huidige dienstregeling en infrastructuur van de Uithoflijn (lijn 22) niet haalbaar. Bovendien ligt deze halte te dicht bij de bestaande halte de Galgenwaard.. Wel blijft een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets een belangrijk uitgangspunt bij de verdere planuitwerking. De opmerking over netcongestie wordt gewaardeerd. De gemeente is zich bewust van de uitdagingen rond de elektriciteitscapaciteit en werkt in de volgende fase samen met de netbeheerder en betrokken ontwikkelaars aan oplossingen. Het aanbod van Conclusion om deel te nemen aan een werkgroep wordt graag aanvaard; in het vervolgtraject wordt bekeken hoe dit wordt georganiseerd.
27.	FC Utrecht benadrukt het belang van flexibiliteit in de toekomstige inrichting van het stadiongebied om het organiseren van thuiswedstrijden ook op lange termijn mogelijk te houden. De club vraagt om blijvende samenwerking met de gemeente bij het waarborgen van bereikbaarheid, veiligheid en gastvrijheid op wedstrijddagen. Veilig en gastvrij De club is positief over de opname van haar uitgangspunt in het SPvE en vraagt toevoeging van de bepaling dat het stadion circa 40 wedstrijden per jaar moet kunnen faciliteren, met aandacht voor veiligheid, bereikbaarheid en gebruik van de openbare ruimte.	De gemeente onderschrijft het belang van flexibiliteit bij de verdere inrichting van het stadiongebied en blijft hierover in overleg met FC Utrecht. Veiligheid en gastvrijheid Het SPvE biedt voldoende ruimte om wedstrijden veilig en gastvrij te blijven organiseren. Over de praktische invulling en evenementenlogistiek vindt nader overleg plaats met FC Utrecht en de hulpdiensten. Bereikbaarheid en parkeren Wij onderkennen dat een toekomstige mobiliteitsplan voor een mogelijke uitbreiding van het stadion met 5000-6000 stoeltjes een complexe puzzel is. En dat hierbij veel afhankelijkheden spelen waarop FC Utrecht een beperkte invloed op heeft. Bijvoorbeeld het vaker rijden van de tram, beschikbare

	Capaciteit FC Utrecht is positief over het opnemen van de mogelijkheid tot uitbreiding van de stadioncapaciteit tot 30.000 bezoekers. Parkeren en mobiliteit De club maakt zich zorgen over het verdwijnen van maaiveldparkeren en het vaste maximum van 1.350 parkeerplaatsen. Zij vraagt om behoud van voldoende capaciteit voor wedstrijddagen of volwaardige alternatieven via OV en deelmobiliteit. FC Utrecht verzoekt om samen met de gemeente en ontwikkelaars een integraal mobiliteitsplan op te stellen. Media en logistiek De club vraagt zekerheid over de opstelplek voor mediavoorzieningen conform UEFA-eisen en om maatwerk voor speciale doelgroepen (media, spelersbussen, mindervaliden, hulpdiensten) binnen het parkeerconcept. Ook vraagt zij expliciet aandacht voor stadiontoegankelijkheid voor onderhoud en leveranciers. Hulpdiensten FC Utrecht verzoekt dat in de verdere uitwerking expliciet akkoord van alle hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) wordt opgenomen als randvoorwaarde. Toekomstige functies De club vraagt om meer flexibiliteit in het programma, waaronder de mogelijkheid om een supermarkt te realiseren om de exploitatie van het stadion te ondersteunen.	parkeerplaatsen in de Q-Park garage bij wedstrijden van FC Utrecht en het beter benutten van de Park en Ride bij USP. In basis is een mobiliteitsplan de verantwoordelijkheid is van een initiatiefnemer: in dit geval FC Utrecht. Maar los daarvan is het belangrijk dat ontwikkelaars, FC Utrecht en Gemeente Utrecht samen verder optrekken. Dit zal na vaststelling van het SPvE, als de potentiële uitbreiding verder onderzocht wordt, opgepakt moeten worden. Continuïteit tijdens de bouw Tijdens de uitvoering blijft de continuïteit van FC Utrecht en de zittende ondernemers een harde randvoorwaarde. De uitvoering wordt zo gefaseerd dat wedstrijden en bedrijfsactiviteiten kunnen doorgaan. Media, hulpdiensten en leveranciers De huidige tekst over de mediaopstelplaats blijft gehandhaafd; toekomstige UEFA-eisen kunnen later in overleg worden meegenomen. De bereikbaarheid voor hulpdiensten, onderhoud en leveranciers is geborgd in het SPvE en wordt in de verdere uitwerking samen met de betrokken partijen verder geconcretiseerd. Supermarkt Binnen de gebiedsontwikkeling Galgenwaard wordt geen supermarkt gerealiseerd. Het gemeentelijke detailhandelsbeleid richt zich op het versterken van bestaande winkelgebieden in Utrecht-Oost. Een supermarkt in Galgenwaard past daar niet in en zou leiden tot extra verkeersbewegingen en bevoorrading, wat niet wenselijk is binnen het autoluwe karakter van het gebied. In de nabije omgeving zijn al meerdere supermarkten aanwezig of in ontwikkeling, onder meer aan de Adriaan van Ostadelaan, Ina Boudier Bakkerhof,, de Twijnstraat, Archimedeslaan (in ontwikkeling) en bij het Utrecht Science Park. Daarmee is voorzien in voldoende aanbod voor de toekomstige bewoners en bezoekers van Galgenwaard. Het SPvE biedt wél ruimte voor kleinschalige voorzieningen die passen bij het sportieve en stedelijke karakter van het gebied, zoals horeca, dienstverlening en sportgerelateerde functies.
--	---	--

33.	De Fietzersbond is positief over het verdwijnen van het BP-tankstation en het recht trekken van het fietspad, maar maakt zich zorgen over het geplande verkeerslicht en de beperkte breedte van fiets- en voetpad (3,5 en 1,2 meter). Zij vrezen vertraging en vermenging van fietsers en voetgangers en adviseren beide paden gelijkvloers te maken voor meer ruimte. Het bestaande fietspad langs de Kromme Rijn zou volgens hen behouden moeten blijven als fietsroute, omdat de nieuwe route met extra verkeerslichten minder aantrekkelijk is. Voor de Herculeslaan wordt het tweerichtingsfietspad gewaardeerd, maar gevraagd om een sterker 30 km/u-wegbeeld, haaksere bochten bij inritten en een voetpad aan de zuidzijde voor veilige toegang tot bushaltes. Bij de aansluiting Weg tot de Wetenschap–Laan van Maarschalkerweerd pleiten zij voor haaksere bochten of een rotonde om snelheid te verlagen, en eventueel rammelstroken als alternatief. Tot slot vragen zij bij het Stadionplein om duidelijke, veilige fietsroutes naar de stallingen, zodat voetgangers en fietsers elkaar niet hinderen op drukke plekken.	Tankstation BP / kruising Waterlinieweg – Herculeslaan De opmerkingen over de inrichting bij het voormalige tankstation worden meegenomen. Het SPvE legt alleen de hoofdstructuur vast; exacte maatvoering, oversteekplaatsen en verkeerslichten worden in het verdere ontwerp bepaald. Daarbij wordt gezocht naar een zorgvuldige balans tussen veiligheid, doorstroming en ruimtegebruik. De suggestie om fiets- en voetpad gelijkvloers te maken nemen we mee. Een verkeerslicht voor fietsers blijft noodzakelijk voor een veilige kruising met de afrit. De precieze kruispuntinrichting wordt verder uitgewerkt. De verkeersafwikkeling binnen het plangebied wordt geoptimaliseerd om een veilige doorstroming voor zowel fietsers als voetgangers te waarborgen. Buiten het plangebied zijn geen aanvullende maatregelen nodig om de bereikbaarheid te waarborgen. Het opheffen van de verkeerslichten op deze kruising is geen optie. De VRI zorgt ervoor goed functioneert. De VRI is en blijft nodig vanwege de complexiteit van de kruising, met feitelijk meerdere gekoppelde kruisingen zeer dicht opeen en de grote aantallen verkeer uit alle richtingen. De VRI is nodig om het verkeer te kunnen doseren en te sturen. Zonder VRI zou bijvoorbeeld de stroom aan verkeer vanuit Rubenslaan richting oprit Waterlinieweg Noord opstropen tot na de voorgaande kruising. Zij zouden dan voorrang moeten verlenen aan verkeer op de Herculeslaan. En de opstelruimte voor dat wachtende verkeer zou is niet toereikend., Tegelijkertijd zouden fietsers zich tussen wachtrijen moeten wurmen. Kortom, een VRI blijft hier noodzaak, met name door de grote verkeersstromen in alle richtingen. Het fietspad langs de Kromme Rijn vervalt en er komt een wandelroute. De Herculeslaan blijft vooralsnog een 50 km/uur-weg met tweerichtingsfietspaden aan beide zijden. In een later stadium wordt de inrichting verder uitgewerkt, inclusief middenberm, oversteekplaatsen en voetpaden. De wens voor een herkenbaar 30 km/uur-wegbeeld wordt meegenomen voor de toekomst, zodra het verkeersaanbod dat toelaat.
------------	---	---

		Aansluiting Weg tot de Wetenschap – Laan van Maarschalkerweerd De precieze kruispuntinrichting wordt later uitgewerkt. De aandacht voor snelheid en oversteekveiligheid wordt gedeeld met de verkeerskundigen. Verkeerslichten / toekomstige rotonde Alternatieven zoals een rotonde zijn onderzocht maar bleken verkeerskundig niet haalbaar. In de verdere uitwerking wordt gezocht naar de beste balans tussen veiligheid, doorstroming en comfort voor fietsers. Stadionterrein Het SPvE stelt dat het stadion goed per fiets bereikbaar moet zijn en dat veilige, toegankelijke stallingen worden gerealiseerd. De precieze ligging en routing worden in het vervolgontwerp bepaald, met aandacht voor het scheiden van voetgangers- en fietsroutes.
--	--	--

Wonen en voorzieningen

De reacties over wooncomfort en bouwhoogte (14, 17, 20, 21) zijn gezamenlijk beantwoord; verwijzingen in andere reacties verwijzen hiernaar.
De uitvoering en hinderbeperking zijn voor meerdere reacties relevant. Een toelichting op fasering, bereikbaarheid en het BLVC-plan staat bij reactie 22.

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord van de gemeente
14/17/20/21	Afstand en wooncomfort Van de geplande woontorens komt er een op een korte afstand van mijn woning te staan, namelijk circa 33 meter en met een hoogte die vrijwel gelijk is aan onze woontoren (Apollo Résidence). Deze geringe afstand heeft aanzienlijke gevolgen voor ons woongenot en privacy. Privacy	Afstand en wooncomfort Er is naar aanleiding van reacties en vragen uit de omgeving uitgebreid onderzocht welke aanpassingen aan de vormgeving en hoogtes mogelijk zijn. Daarbij moet ook de opgave van toe te voegen woningen om een haalbaar plan te hebben overeind blijven staan. Er zijn meerdere aanpassingen aan de hoogte en vormgeving gedaan om tegemoet te komen aan de zorgen en opmerkingen uit de omgeving.

Door de hoogte van het gebouw en de nabijheid van mijn woning ontstaat er directe inkijk in meerdere leefruimtes van onze woning, waaronder de woonkamer, keuken en de slaapkamers. Dit is een ernstige inbreuk op ons recht op privacy en privéleven. Daglicht toetreding De woontoren zal aanzienlijk zonlicht en daglicht ontnemen aan onze woning. Vooral tijdens de wintermaanden, wanneer het zonlicht beperkt is, zal dit tot een donkerdere leefomgeving leiden, wat direct invloed heeft op onze kwaliteit van leven. Verlies van uitzicht Vanuit mijn woning hebben wij nu vrij uitzicht over de stad en de omgeving. De komst van de woontorens zal dit uitzicht grotendeels of volledig blokkeren. Zeker als in aanmerking genomen wordt dat er ook nog twee torens gebouwd gaan worden naast het stadion op de plaats van het huidige BP-benzinestation. Dit verlies van uitzicht is voor ons van grote betekenis en vormt een aanzienlijke achteruitgang in woonkwaliteit. Woningwaarde De bovengenoemde factoren – verlies aan privacy, daglicht en uitzicht – zullen vrijwel zeker een negatieve invloed hebben op de waarde van onze woning. Bouwperiode en overlast De geplande bouwperiode van meer dan tien jaar zal mijn woonomgeving langdurig verstoren. Deze ononderbroken bouwoverlast gedurende een decennium is buiten proportie	De toren tegenover Apollo Residence is bewust gehandhaafd vanwege de stedenbouwkundige positie aan de Waterlinieweg en de markering van de entree van het gebied vanuit oostelijke richting. Binnen het totale hoogtespectrum van Galgenwaard zorgt deze toren voor balans en herkenbaarheid, terwijl richting de Kromme Rijn juist is gekozen voor een trapsgewijze afbouw van bouwhoogtes om het landschap en de zichtlijnen te sparen. Deze opzet sluit aan bij het ruimtelijk concept zoals vastgelegd in het SPvE. De afstand tussen de nieuwe woontoren en de bebouwing aan de Herculeslaan bedraagt circa 33 meter. In een stedelijke context geldt dit als een ruim aanvaardbare afstand tussen hoogbouwvolumes. De toren loopt bovendien schuin naar achter ten opzichte van de Apollo Résidence, waardoor de feitelijke afstand groter is en de visuele impact wordt beperkt. Privacy De appartementen aan de Herculeslaan zijn niet georiënteerd op het stadion, maar op de zijde van Amelisweerd. Aan de stadionzijde liggen voornamelijk slaapkamers met kleinere ramen, die in de praktijk vaak met gesloten of deels gesloten gordijnen worden gebruikt. Hierdoor is de invloed op privacy en wooncomfort beperkt en binnen aanvaardbare stedelijke normen. Daglicht toetreding Voor de plannen van de stadiontorens zijn bezonningstudies uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de invloed op de Apollo Résidence beperkt is. De impact van de schaduw bevindt zich hoofdzakelijk aan de grotendeels gesloten linker zijde van de westgevel, waar onder andere het trappenhuis zit. De impact op de strook slaapkamers en de ramen in het woonvertrek is beperkt. Hier gaat het om circa een afname van ca één uur bezonning gemeten op 21 september. (van ca 5,0 naar 4,0 uur halverwege de toren, en van 4,0 naar 3,5 uur meer onderaan). De bezonning op deze gevels voldoet aan het beleid (stedenbouwvisie: minimaal 2 uur zon per dag op de gevel, gemeten op 21 maart of 21 september).
--	---

en leidt tot een structurele verslechtering van de leefomgeving. Verkeersdrukte Het realiseren van meer dan 1000 wooneenheden zal de verkeersdrukte doen toenemen terwijl er geen extra wegcapaciteit in de huidige plannen is voorzien. In de huidige situatie is er al zeer regelmatig sprake van ernstige verkeerscongestie. Wij begrijpen niet dat er geen extra wegcapaciteit in de huidige plannen is opgenomen. Parkeren In de huidige plannen is geen uitbreiding van de parkeercapaciteit in de omgeving van Galgenwaard opgenomen. Het is ons onduidelijk waar de bewoners van de beoogde nieuwbouw hun auto's kunnen gaan parkeren. Verder zijn er bij ons appartementengebouw in de buitenruimte nu 13 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoek, bezorg-, reparatie- en onderhoudsdiensten. Deze parkeerplaatsen verdwijnen in de huidige plannen. Dit heeft een negatieve impact op onze woonsituatie. Procedurele opmerkingen Op 5 Maart j.l. is er een informatieavond geweest speciaal voor de bewoners van Apollo Résidence waarbij veel informatie is gegeven over de gebiedsontwikkeling maar niet specifiek over de woontorens op stadion Galgenwaard. Wel zijn er toen uitspraken gedaan over de verwachte hoogte van de woontorens. De gemeente heeft toen aangegeven een volgende informatieavond te zullen organiseren voor de bewoners van Apollo Résidence over de uitvoering van de woontorens. Tot nu toe is die avond niet georganiseerd. Verder wordt genoemd dat het van belang is om de belanghebbenden mee te nemen in de besluitvorming. Dit is met name met het bepalen van de voorgenomen	De woonkamers van de woningen in de Apollo Residence zijn georiënteerd op het oosten. Aan de royale daglichttoetreding (7 uur per dag, gemeten op 21 sept) aan die zijde verandert niets. De toetsing volgt de gebruikelijke norm van minimaal twee bezonningsuren per dag op 21 maart of 21 september. Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd dat het wooncomfort en daglichtniveau behouden blijven. De onderzoeken naar geluid, wind en bezonning maken onderdeel uit van de verdere planuitwerking richting het omgevingsplan. Deze studies worden opgeleverd en toegelicht bij de planologische vervolgstap en worden dan openbaar gemaakt als deel van de stukken die ter inzage worden gelegd. In dit SPvE-stadium betreft het werkstudies die dienen als input voor het ontwerp. Verlies van uitzicht De appartementen aan de Herculeslaan zijn niet primair georiënteerd op het stadion of het plangebied, maar op de oostzijde richting Amelisweerd. Daardoor ligt het hoofd-uitzicht van de woonkamers niet op de locatie waar de nieuwe toren wordt gerealiseerd. Bij verdere stedelijke verdichting is enige verandering van zij- of achteruitzicht onvermijdelijk. Binnen een stedelijke context wordt dit als aanvaardbaar beschouwd, mits sprake is van een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing. In dit geval is daar bewust naar gestreefd: de nieuwe toren krijgt een hoogte van circa 57 meter en wordt daarmee aanzienlijk lager dan de nabijgelegen Apollo Residence (circa 65 meter). Er is bewust gekozen om juist op deze hoek de een na laagste toren te situeren, zodat de overgang naar de bestaande bebouwing zo goed mogelijk wordt ingepast. De nieuwe toren staat op circa 33 meter afstand en naar aanleiding van reacties uit de omgeving is het ontwerp zo aangepast dat de nieuwe toren schuin naar achter weg loopt , waardoor er voldoende openheid in het straat- en zichtbeeld blijft. Woningwaarde
---	---

	bouwhoogtes echter naar onze beleving niet gebeurd. Het is ons dan ook niet duidelijk op basis van welke overwegingen de projectontwikkelaar en/of de gemeente is gekomen tot de nu voorgestelde bouwhoogtes. Graag willen wij u hierbij verzoeken om deze punten mee te nemen in de verdere besluitvorming van de gebiedsontwikkeling Galgenwaard en aanvullende maatregelen te treffen die de negatieve impact op mijn woning beperken, zoals aanpassing van de hoogte, afstand, of oriëntatie van de woontorens, en/of extra voorzieningen ter bescherming van onze privacy, lichttoetreding en woongenot.	De aspecten privacy, daglicht en uitzicht worden in het SPvE beoordeeld op hun ruimtelijke aanvaardbaarheid, niet op hun directe invloed op marktwaarde. Een eventuele waardeverandering van individuele woningen is geen formeel toetsingscriterium. De ontwikkeling bij Galgenwaard is gericht op een kwalitatieve verbetering van de omgeving, onder meer door vergroening, verbeterde bereikbaarheid en nieuwe voorzieningen. Een eventuele invloed op woningwaarden valt op dit moment niet vast te stellen. Vragen over mogelijke planschade kunnen pas worden beoordeeld wanneer het omgevingsplan wordt vastgesteld. Bouwperiode en overlast De uitvoering wordt gefaseerd uitgevoerd om overlast te beperken. Zie reactie 22/23 voor toelichting over de aanpak en het BLVC-plan. Verkeersdrukke De zorgen over drukte en doorstroming herkennen we. Voor Galgenwaard zelf laat onderzoek zien dat de invloed op de verkeersdruk beperkt is, de drukte in Utrecht-Oost wordt vooral veroorzaakt door ontwikkelingen buiten het projectgebied. Zie reactie 16 voor de verdere toelichting. De mobiliteitsaanpak richt zich op het beperken van autogebruik en het versterken van alternatieven. Zo wordt het gebied autoluw ingericht, blijft het aantal parkeerplaatsen beperkt en wordt ingezet op goede fiets- en OV-verbindingen, waaronder de tram die vanaf 2026 met hoge frequentie rijdt. Parkeren De parkeerplaatsen in de buitenruimte bij het appartementengebouw zijn gemeentelijke parkeerplaatsen en geen eigendom van de bewoners. Zie reactie 16 voor de algemene uitgangspunten over parkeren, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Procedurele opmerkingen
--	--	--

		Wij begrijpen de behoefte aan duidelijke communicatie over de voortgang van de plannen en de wens om als direct omwonende goed geïnformeerd te blijven. Sinds eind 2021 is gewerkt aan de stedenbouwkundige uitwerking van Galgenwaard. Daarbij zijn meerdere brede bijeenkomsten georganiseerd, waaronder op 14 februari 2024 en 9 december 2024, waar iedereen uit de omgeving welkom was. Daarnaast is op 5 maart speciaal een bijeenkomst gehouden voor bewoners van Apollo Residence om hen extra te informeren over de gebiedsontwikkeling. Daarbij is ook aangegeven dat, bij verdere uitwerking van de plannen voor de woontorens op het stadionterrein, opnieuw een gerichte informatiebijeenkomst zal worden georganiseerd. Dit voornemen blijft staan en wordt door de ontwikkelaars opgepakt bij afronding van het SPvE. Daarnaast is een samenwerkingsverslag opgesteld waarin alle inbreng van bewoners, ondernemers en organisaties uit de periode voorafgaand aan de inspraak is samengebracht. Deze reacties zijn waar mogelijk verwerkt in het SPvE.
13. (overige punten inspraak terug te vinden bij 14/17/20/21	In beginsel ben ik best bereid tot overleg, maar dan wil ik als belanghebbende ook als serieuze partij behandeld worden. Daar was tot nu toe geen sprake van. Sterker nog ik voel mij als belanghebbende geschoffeerd door de benadering van de gemeentelijke initiatiefnemers	We vinden het spijtig om te horen dat u zich niet serieus genomen voelde. Als direct omwonende bent u een belangrijke gesprekspartner voor de gemeente. Sinds de start van de gebiedsontwikkeling zijn meerdere gesprekken en bijeenkomsten georganiseerd om bewoners te informeren en betrekken bij de planvorming. De inbreng uit deze gesprekken is meegenomen in het SPvE. De inbreng van bewoners en belanghebbenden uit de periode voorafgaand aan de inspraak is opgenomen in het samenwerkingsverslag, waarin alle reacties en gesprekken zijn gebundeld. In de volgende fasen (bij de verdere uitwerking en uitvoering) blijft de gemeente in gesprek met bewoners en andere betrokkenen. Uw opmerkingen over communicatie en betrokkenheid nemen we mee bij de voorbereiding van dat traject.
18. (overige punten terug	Indien het voorliggende SPvE ongewijzigd wordt vastgesteld, zal ik samen met andere bewoners van de Apollo Résidence	Het staat bewoners uiteraard vrij om, indien zij menen schade te ondervinden van gemeentelijke besluiten, een verzoek tot

te vinden bij reactie onder 14/17/20/21)	onderzoeken of een verzoek tot nadeelcompensatie kansrijk zou kunnen zijn.	nadeelcompensatie in te dienen. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de gemeente Utrecht: https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/producten/nadeelcompensatie-aanvragen
30. (zie voor overige vragen en antwoorden 14/17/20/21)	Bewoners maken zich zorgen over de voorgenomen herinrichting van de Herculeslaan en de verlegging van de afrit van de Waterlinieweg. Zij ervaren nu al regelmatig verkeersopstoppen, zowel tijdens wedstrijden als op gewone dagen, en vrezen dat de toevoeging van woningen en bedrijven de verkeersdruk verder zal vergroten. Zij vinden dat in het plan te gemakkelijk wordt aangenomen dat een minder optimale doorstroming acceptabel is, zonder dat er concrete oplossingen worden geboden, ook niet voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Daarnaast wijzen zij erop dat bij hun gebouw dertien bezoekersparkeerplaatsen verdwijnen, wat gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de appartementen en kantoren, en voor bewoners met meer dan één auto.	Zie reactie 14/17/20/21 voor toelichting over wooncomfort, privacy en bouwhoogte. De zorgen over de verkeersafwikkeling bij het kruispunt bij het stadion worden herkend. Door de verlegging van wegen verandert de ligging van dit kruispunt en wordt het opnieuw ontworpen. Verkeersonderzoek laat zien dat het kruispunt ook in de toekomstige situatie kan blijven functioneren, mits het zorgvuldig wordt ingericht. In de ontwerpfase wordt daarom specifiek gekeken naar de doorstroming en veiligheid op dit kruispunt, waaronder de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de afwikkeling tijdens drukke momenten zoals spitsuren en wedstrijddagen. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Voor de algemene toelichting op de verkeerseffecten wordt verwezen naar reactie 16. Zie ook reactie 16 voor de algemene uitgangspunten over parkeren, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.
6.	Na het artikel in het Algemeen Dagblad over de ontwikkeling van stadion Galgenwaard was ik nieuwsgierig geworden. Het is nog erg vroeg natuurlijk maar ik wil graag weten hoe ik in aanmerking kom bij de makelaar/ontwikkelaar om hier als eerste bij te zijn. Is daar al iets duidelijk over en zijn daar al partijen voor aangewezen die zich daar mee bezighouden?	In het project Galgenwaard komen (sociale) huurwoningen en koopwoningen. Omdat het nog enkele jaren zal duren voor de eerste woningen klaar zijn, is het nog niet mogelijk om u aan te melden als geïnteresseerde bij een makelaar of de ontwikkelaar. De sociale huurwoningen worden enige tijd voor de oplevering aangeboden via DAK Utrecht , u kunt zich daar nu al inschrijven als woningzoekende.
8.	Een bewoner uit de directe omgeving geeft aan al jarenlang tevergeefs op zoek te zijn naar een betaalbare woning in Utrecht en ervaart dat het voor inwoners met een	De zorgen over de beschikbaarheid van betaalbare woningen en parkeervergunningen worden herkend. Zie reactie 6 voor toelichting over

	middeninkomen vrijwel onmogelijk is om woonruimte te vinden. Ook het lange wachten op een parkeervergunning versterkt dit gevoel van achterstelling. De bewoner vraagt zich af welke voordelen de plannen rond Galgenwaard bieden voor Utrechters die al lang in de stad wonen, maar moeilijk aan een woning kunnen komen, en of zij niet opnieuw buitenspel blijven staan.	het woningaanbod, de verdeling in huur- en koopwoningen en de inschrijfprocedure via DAK Utrecht.
11.	Ik vind het een goed plan Alleen ik ben lichamelijk gehandicapt en ik zit in een rolstoel Ik zou graag wat meer duidelijkheid willen hebben over de woningen die er gebouwd worden en de coöperatie die dit verhuurt.	In het SPvE is opgenomen dat er op deze locatie appartementen worden gerealiseerd in verschillende categorieën, waaronder sociale huur, middenhuur en vrije sector. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan toegankelijkheid, zodat de woningen ook geschikt zijn voor mensen met een lichamelijke beperking. Er wordt op dit moment met meerdere woningcorporaties gesproken over de invulling en het beheer van de sociale huurwoningen. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond, waardoor hierover nog geen definitieve informatie kan worden gedeeld. Zodra hier meer over bekend is, wordt dit via de gemeente en de betrokken partijen gecommuniceerd.
22/23	Ondernemers in en rond het stadion benadrukken dat de herontwikkeling van Galgenwaard grote gevolgen kan hebben voor hun bedrijfsvoering. Zij zien kansen in de toename van bewoners, bezoekers en de profilering van het gebied rond sport en vitaliteit, maar maken zich zorgen over continuïteit, bereikbaarheid en betaalbaarheid tijdens de bouw en na oplevering. Belangrijkste aandachtspunten zijn het behoud van omzet en klantenstromen tijdens de bouwfasen, voldoende logistieke routes voor bevoorrading en hulpdiensten, en de beschikbaarheid van betaalbare en flexibele commerciële ruimtes. Ook wijzen zij op de risico's van stijgende huurprijzen, verkeersdruk en beperkte parkeercapaciteit. Ondernemers pleiten voor duidelijke afspraken over fasering, communicatie en compensatie bij overlast, en vragen om structureel overleg met gemeente en ontwikkelaars. Zij	De gemeente herkent dat de herontwikkeling van Galgenwaard ingrijpende gevolgen kan hebben voor ondernemers in en rond het stadion. Het SPvE beschrijft de stedenbouwkundige uitgangspunten en vormt nog geen uitvoeringsplan. Afspraken over huur, compensatie en logistiek tijdens de bouw worden in latere fases uitgewerkt, bij de omgevingsvergunningen en uitvoeringsplannen. De uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden, zodat bestaande functies zoveel mogelijk kunnen blijven functioneren. De uitvoering wordt afgestemd om langdurige hinder te voorkomen en de toegankelijkheid van het gebied voor bewoners, ondernemers, bezoekers en hulpdiensten te behouden. Vooraf wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld met maatregelen om hinder te beperken en bereikbaarheid te waarborgen, in overleg met ondernemers. De

	benadrukken dat alleen met een ondernemersvriendelijke uitvoering bestaande bedrijven kunnen blijven functioneren en meeprofiten van de gebiedstransformatie.	bouwplanning wordt afgestemd met de exploitanten van bestaande bedrijven om continuïteit van bedrijfsvoering mogelijk te houden. De gemeente blijft met ondernemers in gesprek over fasering, communicatie en bereikbaarheid. Tijdens de uitvoering worden afspraken gemaakt over werktijden, bouwlogistiek en bevoorrading, zodat hinder en overlast zoveel mogelijk worden voorkomen. De gebiedsontwikkeling wordt autoluw ingericht, met een sterke inzet op fiets- en OV-gebruik en ondergronds parkeren. Er komt geen uitbreiding van de parkeercapaciteit; de nadruk ligt op het efficiënter benutten van de bestaande capaciteit en het vinden van passende logistieke oplossingen voor evenementen en bevoorrading, in overleg met FC Utrecht en ondernemers. In de verdere uitwerking wordt gekeken hoe bestaande ondernemingen kunnen meebewegen en profiteren van de nieuwe ontwikkeling.
28.	De eigenaar van een groot deel van de commerciële bedrijfsruimtes in het stadion betreurt dat geen integrale stakeholdersanalyse is uitgevoerd om belangen en wensen van alle betrokken partijen in beeld te brengen. Daarnaast vraagt de eigenaar om meer duidelijkheid over de invulling van het programma in de plinten van het stadion. Hij wil weten of bestaande functies behouden blijven en onder welke voorwaarden, en maakt zich zorgen dat het beperken van functies binnen de zogeheten “metromix” (zoals nadruk op sportgerelateerde functies) negatieve gevolgen kan hebben voor zittende huurders. Op het punt van parkeren en bereikbaarheid worden zorgen geuit over het verdwijnen van circa 350 parkeerplaatsen op maaiveld. Volgens de eigenaar ontbreken parkeertellingen en een parkeerbalans, waardoor niet duidelijk is of de resterende capaciteit in de bestaande Q-Parkgarage en de nieuwe parkeergarage voldoende is. Ook wordt gevreesd dat	Bij de start van de gebiedsontwikkeling is een stakeholdersanalyse uitgevoerd en er zijn in de afgelopen jaren diverse gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers en grondeigenaren. De gemeente blijft ook in de vervolgfase in gesprek met betrokken partijen om belangen goed af te stemmen. Een nieuwe analyse wordt daarom niet opnieuw uitgevoerd. In de vervolgfase wordt samen met Q-Park verder gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de gebruikservaring van de parkeergarage, met nadruk op de bovenverdiepingen en de sociale veiligheid. De parkeercapaciteit wordt efficiënter benut en verder geoptimaliseerd, ook in afstemming met de ondernemers in de commerciële plint. De uitvoering van de plannen wordt gefaseerd ingericht, zodat bestaande functies en huurders in het stadion zoveel mogelijk kunnen blijven functioneren. De uitvoering wordt afgestemd om langdurige hinder te voorkomen en de toegankelijkheid van het gebied voor bewoners, ondernemers, bezoekers en hulpdiensten te behouden.

	grotere loopafstanden voor bezoekers, met name van de aanwezige zorgfuncties, leiden tot omzetverlies. Verder wordt gevraagd om meer inzicht in de verkeers- en mobiliteitskeuzes in het SPvE, waaronder de effecten van de gebiedsontwikkeling op verkeersdruk, bereikbaarheid van plintfuncties en de afspraken met FC Utrecht rond wedstrijddagen. Erle vraagt ook waar de gemeente op baseert dat maatwerkafspraken voor wedstrijddagen toereikend zullen zijn, wat de inhoud van deze afspraken is en hoe hiermee wordt omgegaan bij een eventuele stadionuitbreiding. Tot slot wijst de eigenaar op het ontbreken van een logistiek plan voor bevoorrading van de plintfuncties. Zonder heldere afspraken over tijdvensters, routes en laad- en loszones bestaat volgens hem risico op overlast en verkeersonveiligheid. Hij verzoekt dat in de vervolgonderzoeken alle huurders van de plintfuncties worden betrokken.	De commerciële plint van het stadion maakt deel uit van het bestaande complex en valt buiten de reikwijdte van het SPvE. Het plan richt zich op de nieuwbouw van de hoeken rondom het stadion. De bestaande functies blijven behouden; de “metromix” in het SPvE ziet op de gewenste functiemenging in de nieuwe bouwdelen. De begrippen sportfuncties, commerciële voorzieningen en commerciële dienstverlening, werkfuncties, leisure en horeca worden in het SPvE nog niet gedetailleerd uitgewerkt. Deze nadere duiding vindt plaats bij het opstellen van het Omgevingsplan. In dat vervolgproces worden de functies specifiek benoemd en juridisch vastgelegd, inclusief de bijbehorende definities, categorieën en eventuele beperkingen. Daarmee blijft het SPvE op strategisch niveau en biedt het voldoende ruimte voor nadere invulling in de volgende planfase. Het autoparkeren op maaiveld verdwijnt grotendeels om ruimte te maken voor een groenere en veiligere openbare ruimte. Parkeren gebeurt ondergronds in de bestaande Q-Parkgarage en een nieuwe garage aan de noordzijde. De bestaande capaciteit wordt efficiënter benut en aangevuld met een nieuwe parkeervoorziening. Loopafstanden blijven binnen stedelijke normen, met aandacht voor goed verlichte, toegankelijke routes. De zorgfuncties blijven bereikbaar, ook voor minder mobiele bezoekers. Er komen voorzieningen voor halen en brengen in de directe nabijheid van de entrees en een beperkt aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. De organisatie van wedstrijden vraagt nu al om specifiek maatwerk. Ook in de toekomstige situatie blijft dat het uitgangspunt: in samenwerking met FC Utrecht, hulpdiensten en andere partners worden voor wedstrijddagen altijd separate verkeers- en veiligheidsmaatregelen getroffen. Het SPvE bepaalt bovendien dat een eventuele stadionuitbreiding alleen mogelijk is nadat FC Utrecht aanvullende onderzoeken uitvoert, onder meer naar mobiliteit, veiligheid en logistiek. De uitkomsten daarvan zijn nodig om het benodigde maatwerk verder te concretiseren. Zie reactie 22 voor toelichting over de uitvoering, het BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en de
--	---	--

		afspraken met ondernemers, FC Utrecht en Q-Park over bereikbaarheid en bouwlogistiek.
--	--	---

Alle bovenstaande thema's

De onderstaande reactie(s) behandelen meerdere thema's die ook aan de orde komen bij eerdere onderdelen. Waar onderwerpen al uitgebreid zijn toegelicht, wordt daarnaar verwezen in de betreffende reacties (bijv. reactie 14/17/20/21 over wooncomfort, reactie 16 over verkeer en parkeren, en reactie 22 over fasering en uitvoering).

Nummer	Binnengekomen reactie	Antwoord van de gemeente
9.	De Vereniging van Eigenaren (VvE) van Apollo Residence onderschrijft de ambitie om Galgenwaard te ontwikkelen tot een groen, levendig en toekomstbestendig stadsdeel, maar maakt zich zorgen over de gevolgen voor de directe woonomgeving. De VvE wijst op zorgen over bouwhoogte, bezonning en windhinder en vraagt om onafhankelijk onderzoek en mitigerende maatregelen. Ook wordt aandacht gevraagd voor geluid- en lichtoverlast bij uitbreiding van het stadion, met duidelijke normen en een monitorings- en handavingsplan. Wat betreft verkeer, parkeren en bereikbaarheid vreest de VvE dat de herinrichting leidt tot extra verkeersdruk, sluipverkeer en een tekort aan parkeerruimte. Zij vraagt om garanties voor bereikbaarheid, voldoende parkeervoorzieningen voor bewoners en	De gemeente herkent dat de voorgenomen ontwikkelingen bij Galgenwaard directe en voelbare gevolgen kunnen hebben voor het wooncomfort en de leefomgeving van bewoners van de Apollo Residence." Er is veel aandacht besteed aan bouwhoogte, bezonning en wind. De hoogtes en positionering van de nieuwe torens zijn aangepast om de effecten op Apollo Residence te beperken. De toren aan de overzijde is verlaagd en verder van de Apollo Residence geplaatst. In de volgende fase worden bezonnings- en windstudies uitgevoerd; eventuele maatregelen volgen op basis daarvan. Een eventuele uitbreiding van het stadion wordt pas mogelijk na aanvullend onderzoek naar geluid, verkeer en veiligheid. Daarbij worden normen, maatregelen en handhaving uitgewerkt.

	bezoekers, en aandacht voor hulpdiensten. De vermindering van rijstroken en parkeerplaatsen wordt als problematisch beschouwd. De VvE benadrukt het belang van een goed onderbouwde verkeers- en mobiliteitsanalyse, waarin ook de cumulatieve effecten van andere projecten in Oost-Utrecht (zoals de Kromhoutkazerne, het Diaconessenziekenhuis en de Koningsweg) worden meegenomen. Daarnaast vraagt de VvE om maatregelen om bouw hinder te beperken, zoals een bouwcommunicatieplan met duidelijke afspraken over werktijden, stofbeperking en bereikbaarheid. Het voorplein en de ontsluiting van de parkeergarage moeten goed toegankelijk blijven voor bewoners, hulpdiensten en leveranciers, met behoud van rijbanen en parkeerruimte. Verder vraagt de VvE aandacht voor verkeersveiligheid, groen, klimaatadaptatie en leefbaarheid, en voor de effecten van short-staywoningen op de woonomgeving. Tot slot pleit de VvE voor structureel overleg met de gemeente tijdens de verdere planuitwerking en uitvoering van het project.	De gemeente blijft in overleg met de ontwikkelaars, FC Utrecht, de ondernemers en bewoners over de vervolgstappen in de uitwerking van de plannen. Hierbij wordt aandacht besteed aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en overlastbeperking. De verkeersafwikkeling binnen het plangebied wordt geoptimaliseerd, waarbij de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers, hulpdiensten en ondernemers goed geborgd blijft. Buiten het plangebied zijn geen aanvullende maatregelen nodig om de bereikbaarheid te waarborgen. Zie reactie 16 voor de algemene uitgangspunten over parkeren, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Zie reactie 22 voor toelichting over fasering, communicatie en het BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) Het voorplein en de ontsluiting van de parkeergarage bij Apollo Residence blijven toegankelijk voor bewoners, hulpdiensten en leveranciers. In overleg met bewoners wordt bekeken hoe ongewenst parkeren kan worden voorkomen. De fiets- en looproutes blijven behouden en worden waar mogelijk verbeterd. Er komt meer groen en klimaatadaptatie in de openbare ruimte, ook in de directe omgeving van de Apollo Residence. De veiligheid bij evenementen wordt verder uitgewerkt in het mobiliteits- en evenementenplan, met aandacht voor crowd control en hulpdiensten. Short-staywoningen worden alleen toegestaan onder strikte beheerafspraken met toezicht en aanspreekpunt bij eventuele overlast. Er is rekening gehouden met zichtlijnen en cultuurhistorie; de bebouwing sluit aan op de bestaande structuur en behoudt het open karakter richting de Kromme Rijn. Tot slot blijft participatie een vast onderdeel van het proces. De gemeente wil samen met het bestuur van de VvE afspraken maken over
--	---	---

		overleg bij de verdere planuitwerking, zodat bewoners actief betrokken blijven bij de invulling van de plannen.
15.	Bewoners uit de Schildersbuurt vragen om een nadere onderbouwing van de locatiekeuze voor woningbouw met een hoge dichtheid. Volgens de bewoners is de omgeving al zwaar belast door verkeer, evenementen en stadionbezoek, en roept verdere verdichting vragen op over leefbaarheid en uitvoerbaarheid. Daarbij wordt ook gevraagd om duidelijkheid over de wijze waarop short-staywoningen worden meegenomen in het programma, omdat short stay volgens hen eveneens leidt tot permanente bewoning en druk op de omgeving. Er worden zorgen geuit over de mogelijke uitbreiding van het stadion (5.000–6.000 extra zitplaatsen) en de verwachte toename van bezoekers, verkeer en fietsen tijdens wedstrijden. De bewoners vragen om inzicht in deze effecten en om duidelijke maatregelen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ook wordt gevraagd om meer inzicht in de huidige buslijnen, de bestaande frequenties en hoe deze passen in de toekomstige situatie. Daarnaast is er kritiek op de hoogte en schaal van de nieuwe torens (tot 91 meter), die volgens de bewoners een groot effect hebben op uitzicht, bezonning en privacy. Zij vragen om een transparante belangenafweging en om verlaging van de hoogste toren. De verkeersstructuur in en rond het gebied wordt als onduidelijk en zorgwekkend ervaren. De bewoners vragen om heldere plannen voor de afritten van de Waterlinieweg, kruispunten en de bereikbaarheid van omliggende voorzieningen, zoals de Kromhoutkazerne en het Diakonessenziekenhuis. Ook wordt verzocht om inzicht in de cumulatieve verkeersdruk door andere projecten in Oost-Utrecht. Daarnaast wordt gevraagd waarom er niet gekozen is voor ondergrondse fietstunnels om verkeersstromen beter te scheiden en de veiligheid te vergroten.	De gemeente herkent dat de schaal van de voorgenomen verdichting bij Galgenwaard bij omwonenden vragen oproept over leefbaarheid, bouwhoogte, verkeer en voorzieningen in de directe omgeving. Galgenwaard is in zowel de <i>Omgevingsvisie Utrecht</i> als de <i>Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040</i> aangewezen als geschikte locatie voor binnenstedelijke verdichting. De ligging centraal in de stad, goed bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer, maakt het tot een logische plek voor woningbouw. Door het gebied te transformeren naar een gemengd stedelijk milieu met ruimte voor wonen, werken, sport en voorzieningen, ontstaat een levendig stedelijk knooppunt dat bijdraagt aan de compacte, duurzame en leefbare 10-minutenstad. De mogelijke uitbreiding van het stadion en de gevolgen daarvan (zoals extra bezoekers en verkeersbewegingen) zijn toegelicht bij reactie 27. De uitbreiding kan pas plaatsvinden nadat aanvullend onderzoek naar geluid, verkeer en veiligheid heeft aangetoond dat dit verantwoord is. De druk op fietsparkeren bij wedstrijden en evenementen is bekend. In de nieuwe plannen wordt ingezet op voldoende, goed bereikbare en veilige fietsparkeerplekken in de directe omgeving van het stadion. Daarbij wordt rekening gehouden met piekmomenten, zodat fietsen niet in de omliggende wijken hoeven te worden gestald. Het SPvE legt de stedenbouwkundige kaders vast, geen definitief ontwerp. De passage over aansluiting op de bestaande bebouwing beschrijft de ambitie: toekomstige gebouwen moeten architectonisch en stedenbouwkundig passen bij het stadion, de Apollo Residence en de Conclusion-toren. De precieze vormgeving volgt in de volgende fase. De maximale bouwhoogte van 91 meter past binnen de <i>Stedenbouwvisie Utrecht</i> en sluit aan bij het beeld van een stedelijk knooppunt. Bij een dergelijke hoogstedelijke verdichting is het niet te voorkomen de schaduwmomenten in de omgeving toenemen, met name in de periode oktober – maart waarbij de zon laag staat en de

Er is daarnaast grote zorg over parkeren: het verdwijnen van circa 350 maaiveldplaatsen zal volgens de bewoners leiden tot extra parkeerdruk in omliggende wijken. Zij vragen naar de onderbouwing van deze keuze, de toekomstige verdeling van parkeerruimte en of nieuwe bewoners aanspraak krijgen op parkeervergunningen in de openbare ruimte. Verder vragen bewoners om duidelijkheid over de betekenis van 'we' in het SPvE, omdat niet altijd helder is of hiermee de gemeente Utrecht, de ontwikkelaars of beide partijen worden bedoeld. Dit wordt als belangrijk gezien voor de betrouwbaarheid en verantwoordelijkheid in het proces. Tot slot is er een vraag over het verschil in grootte van het plangebied zoals weergegeven op de website ten opzichte van de uitsnede in de pdf-versie van het SPvE. Bewoners vragen om een toelichting op deze afwijking en wat dit betekent voor de reikwijdte van de ontwikkeling. Daarnaast wordt gewezen op het ontbreken van dagelijkse voorzieningen, met name een supermarkt. Gezien de verwachte groei naar circa 3.300 inwoners in het gebied achten bewoners dit noodzakelijk voor de leefbaarheid. Hierbij wordt verwezen naar gemeentelijk beleid en recente besluitvorming rond het Science Park, waar wél ruimte is gezocht voor een supermarkt. De bewoners vragen waarom voor Galgenwaard niet dezelfde afweging wordt gemaakt en hoe toekomstige bewoners zullen worden voorzien in hun dagelijkse boodschappen.	schaduwen lang zijn. Bij het vaststellen van de hoogtes is gekeken naar bezonning, privacy en zichtlijnen. De afstand tot de Schildersbuurt is circa 180 meter; effecten op privacy en lichtinval zijn daardoor zeer beperkt. Eventuele schaduwwerking concentreert zich tot de (vroeg) ochtend in de eerder benoemde periode. Geconcludeerd wordt dat de bezonning van de Schildersbuurt ruimschoots voldoet aan het beleid en de invloed van de nieuwbouw op de bestaande wijk zeer beperkt is. De inrichting van wegen wordt na vaststelling van het SPvE verder uitgewerkt. Het doel is het gebied veilig en goed bereikbaar te houden, ook tijdens evenementen. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande verkeersdruk en met het verkeer van en naar de Kromhoutkazerne, Defensie en omliggende wijken. De gemeente stemt de plannen af met hulpdiensten en Defensie. Zie reactie 16 voor de algemene uitgangspunten over parkeren, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Er loopt een onderzoek naar de logistieke stromen in en rond het stadion, gericht op bevoorrading, verkeer en evenementenlogistiek. De resultaten worden verwerkt in het ontwerp van de openbare ruimte en het mobiliteitsplan. Daarmee worden verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens en na de bouw geborgd. De bereikbaarheid voor brandweer, politie en ambulances wordt expliciet meegenomen in de planuitwerking. Tijdens piekmomenten, zoals wedstrijden, worden tijdelijke verkeersmaatregelen getroffen om doorgang te garanderen. De vraag naar een supermarkt in het gebied is ook door andere partijen gesteld. Zie reactie 27 voor de toelichting op het gemeentelijke detailhandelsbeleid en de keuze om geen supermarkt in Galgenwaard op te nemen. We nemen op pagina 27 ook de short stay woningen op om het programma te verduidelijken. Voorlopig wordt uitgegaan van behoud van de huidige buslijnen en gelijkblijvende frequenties
--	--

		Een ondergronds stelsel van fietstunnels is voor Galgenwaard financieel niet haalbaar en ook ruimtelijk niet overal mogelijk vanwege de beperkte beschikbare ruimte en de aanwezige infrastructuur. Door de inrichting van de openbare ruimte kan de sociale veiligheid en doorstroming ook zonder tunnels goed worden gewaarborgd. Bewoners van Galgenwaard kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor parkeren in de openbare ruimte. De afbeelding op de website toont een ruimer gebied om de ligging van Galgenwaard in zijn omgeving te verduidelijken. In het SPvE is de meest recente en juiste uitsnede van het plangebied opgenomen, gebaseerd op de beoogde ontwikkeling. Voor het gebied direct voor de Stadionflat, aan de noordzijde van de Stadionlaan, zijn geen aanpassingen of ontwikkelingen voorzien.
--	--	---