

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Kruisvaartkwartier

Maart 2018

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING.....	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN KRUISVAARTKWARTIER	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE	3
1.3.1	Termijn voor het indienen van zienswijzen.....	3
1.3.2	Zienswijzen over het bestemmingsplan.....	3
1.3.3	Wijze van beoordeling van zienswijzen	3
1.3.4	Procedure voor de vaststelling	4
1.3.5	Belangrijkste wettelijke bepalingen	4
2	SAMENVATTING.....	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.1.1	Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen	5
2.1.2	Ambtshalve wijziging van de juridische regeling.....	6
2.1.3	Ambtshalve wijziging van de onderbouwing.....	12
2.1.4	Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen	18
3	BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN	19
	A. Stedenbouwkundige opzet, bouwhoogten, bouwintensiteit, variatie in bouwhoogten, groen tussen bebouwing, bebouwing en kwaliteit leefomgeving indieners nummers 1, 2, 3, 5, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23.....	19
4	BEANTWOORDING VAN DE OVERIGE ONDERDELEN IN DE ZIENSWIJZEN	43
	Zienswijze 1.....	43
	Zienswijze 2.....	47
	Zienswijze 3.....	49
	Zienswijze 4.....	52
	Zienswijze 5.....	54
	Zienswijze 6.....	55
	Zienswijze 7.....	57
	Zienswijze 8.....	57
	Zienswijze 9.....	63
	Zienswijze 10.....	67
	Zienswijze 11.....	67
	Zienswijze 12.....	68
	Zienswijze 13.....	70
	Zienswijze 14.....	71
	Zienswijze 15.....	72
	Zienswijze 16.....	73
	Zienswijze 17.....	74
	Zienswijze 18.....	77
	Zienswijze 19.....	77
	Zienswijze 20.....	79
	Zienswijze 21.....	80
	Zienswijze 22.....	80
	Zienswijze 23.....	81
	Zienswijze 24.....	82

BIJLAGE 1: LIJST ANONIEME ZIENSWIJZEN

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Kruisvaartkwartier

Het plangebied is begrensd door de busbaan Dichtersbaan, die parallel loopt aan het spoor en de Kruisvaart met daarachter de Dichterswijk. De Jan van Foreeststraat vormt de noordelijke begrenzing. In het zuiden is het plangebied begrensd door de schuin afbuigende Kruisvaart en het groengebied ten noorden van het Trimbosinstituut aan de Da Costakade.

Het doel van het bestemmingsplan is de bouw van 450–600 woningen met een aantal dienstverlenende en maatschappelijke functies juridisch–planologisch mogelijk te maken.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn, zijn in paragraaf 2.1 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden. Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld. In hoofdstuk 3 worden de onderwerpen besproken die in meerdere zienswijzen aan de orde zijn gesteld. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de zienswijzen behandeld, die ook nog andere onderwerpen bevatten.

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

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 27 oktober 2017 tot en met 7 december 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 24 zienswijzen ingediend.

Zienswijze 22 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.5). De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten. Hij heeft hiervoor een termijn van 2 weken gekregen. Hiervan heeft de indiener geen gebruik gemaakt. Dit betekent dat wij deze zienswijze buiten behandeling laten.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om

te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

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

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

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

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

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

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

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

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijze 22 is buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.2). De indiener is in de gelegenheid gesteld om de termijnoverschrijding toe te lichten, maar de indiener heeft daarvan geen gebruik gemaakt en dus niet aangetoond dat het niet mogelijk was om op tijd haar of zijn zienswijze in te dienen. Deze zienswijze blijft daarom buiten behandeling.

Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst de wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.

Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.1.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.1.1.1 Aanpassing artikel 7.2.1 (bestemming Wonen)

Er wordt een sub g toegevoegd waardoor balkons en erkers aan de zijde van de Kruisvaart niet buiten het bouwvlak mogen worden gebouwd;

g. De regels en de afwijkingsbevoegdheid uit artikel 10.1 en 10.2 zijn niet van toepassing voor woningen in de eerstelijns bebouwing zoals aangegeven op de kaart eerste en tweedelijnsbebouwing, die als bijlage bij deze regels is opgenomen, voorzover dit betreft de gevels die richting de Kruisvaart zijn geprojecteerd.

2.1.1.2 Aanpassing en verduidelijking artikel 7.4 (bestemming Wonen)

Deze aanpassing wordt gedaan in navolging van de aanpassing in artikel 7.2.1., op de kaart die als bijlage bij de regels wordt gevoegd worden ook de spoorzijde tweedelijnsbebouwing opgenomen. De verduidelijking betreft een betere beschrijving voor welke woningen deze regeling geldt. Tevens wordt er een bijlage bij de regels toegevoegd, namelijk 'Kaart eerste en tweedelijnsbebouwing'.

Lid 7.4 wordt als volgt gewijzigd:

7.4 Afwijken van de bouwregels

Voor de bebouwing gelegen aan de spoorzijde tweedelijns bebouwing zoals aangegeven op de kaart eerste en tweedelijnsbebouwing, die als bijlage bij deze regels is opgenomen, mag, in afwijking van artikel 13 sub a de afwijking van de (goot)hoogtematen niet meer bedragen dan 5%.

2.1.1.3 Verwijdering artikel 7 lid 7.2.2. lid b (bestemming Wonen).

De erkerregeling wordt verwijderd, stedenbouwkundig zijn ze niet gewenst. Ook wordt hiermee de afspraak met de klankbordgroep nagekomen.

2.1.1.4 Aanpassing paragraaf 1.3 van de toelichting

De onderstreepte tekst wordt aangepast.

De initiatiefnemer gaat in overleg met het instituut om het betreffende perceelsgedeelte te verwerven, ten behoeve van de aanleg van een langzaamverkeersverbinding tussen het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade.

2.1.1.5 Verwijdering artikel 6.2 onder e.

In het ontwerp was dit artikel 5.

Lid 6.2 onder e vervalt. Het is niet gewenst dat bij de Reviuskade steigers en vlonders vanuit de tuin over de bestemming Water worden gebouwd. Dit is conform de afspraken met de klankbord groep.

2.1.1.6 Toevoegen lid 3.3. Nadere eisen.

c. Er wordt een lid 3.3. Nadere eisen opgenomen. De reden hiervoor is om eisen te kunnen stellen aan onder andere de windschermen die noodzakelijk kunnen zijn.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot de situering en afmeting van bouwwerken in relatie tot:

- a. stedenbouwkundige aspecten;
- b. milieukundige aspecten;
- c. verkeersaspecten;
- d. sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerk
- f. maatregelen en voorzieningen ten behoeve van een goed windklimaat.

2.1.1.7 Wijziging artikel 7 lid 7.3. Nadere eisen.

Artikel 7 lid 7.3. wordt gewijzigd om nadere eisen te kunnen stellen voor het nemen van maatregelen en het treffen van voorzieningen voor een goed windklimaat.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot de situering en afmetingen van bouwwerken en technische installaties op het dak en van de locatie van toegangen en vluchtwegen, in relatie tot:

- a. stedenbouwkundige aspecten;
- b. milieukundige aspecten;
- c. verkeersaspecten;
- d. de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerk
- e. maatregelen en voorzieningen ten behoeve van een goed windklimaat.

2.1.1.8 Toevoegen bijlage 21 Berekening verkeersbewegingen woningen

Er wordt een bijlage toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan waarin voorbeeld berekeningen verkeersbewegingen woningen zijn opgenomen.

2.1.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.1.2.1 Aanpassing artikel 1 Begrippen

Aan artikel 1 wordt een aantal begrippen toegevoegd vanwege onder andere de regeling omzetting en woningvorming. Deze begrippen gelden in de hele stad. Het begrip shortstay wordt toegevoegd omdat deze mogelijkheid op verzoek van de initiatiefnemer in de bestemming Wonen is opgenomen.

De volgende begrippen worden toegevoegd:

Shortstay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woonruimte voor tijdelijke bewoning voor een aaneengesloten periode van ten minste twee weken en van maximaal 6 maanden.

Eigen toegang

Een deur die direct toegang geeft tot de woning, die bereikbaar is via de straatzijde of vanuit een gemeenschappelijke hal en die voorzien is van een door de gemeente verleend huisnummer.

Omzetting (van een woning)

Een zelfstandige woning, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte.

Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

Woning

Een complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan.

Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor bewoning van één huishouden.

Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals badruimte, toilet en keuken, buiten de woonruimte.

2.1.2.2 Aanpassing artikel 3 Groen

a. Het is gewenst om de ondergrondse parkeergarage onder het parkgebouw door te laten lopen in de bestemming Groen. Tevens is het de wens om (een) trappartij (en) tegen het parkgebouw aan te bouwen. Aan artikel 3.1 worden daarom een sub g en h toegevoegd:

g. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-ondergrondse parkeergarage', voor een ondergrondse parkeergarage;

h. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding –entreepartijen', voor trappartijen;

b. Voor de ondergrondse parkeergarage wordt een nieuw lid 3.2.1. toegevoegd:

3.2.1 Gebouwen

a. Ter plaatse van de aanduiding zoals bedoeld in lid 3.1 sub g mag een gebouw worden gebouwd voor een ondergrondse parkeergarage.

- b. De ondergrondse parkeergarage zoals bedoeld in lid 3.1 sub g mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd.
- c. De maximale bouwhoogte van het gebouw is 0 meter.

`c. Aan lid 3.2.2 worden de subleden g en h toegevoegd:

g. De trappartij zoals bedoeld in artikel 3.1. sub h mag een maximale bouwhoogte hebben van 6 meter;

h. De trappartij(en) zoals bedoeld in lid 3.1. sub h mag een totale breedte hebben van maximaal 15% van de lengte van het naastgelegen gebouw.

2.1.2.3 Toevoegen artikel 4 Maatschappelijk

In artikel 11. Lid 11.2 was een administratieve bepaling opgenomen voor het stuk grond dat nog in eigendom is van het Trimbosinstituut, die bij nader inzien juridisch niet houdbaar is. Deze bepaling wordt vervangen door de bestemming Maatschappelijk. De rechten van het Trimbosinstituut worden hiermee behouden. Er zijn geen bouwmogelijkheden opgenomen. Tevens wordt binnen deze bestemming een fietspad mogelijk gemaakt.

Artikel 4 Maatschappelijk

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke voorzieningen;
- b. fiets- en wandelpaden;
- c. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, verkeers-, en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen en erven.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingsmuren welke niet meer dan 2 meter hoog mogen zijn achter de voorgevelrooilijn en 1 meter hoog voor de voorgevelrooilijn.
- b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
- c. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

2.1.2.4 Aanpassen artikel 5 Verkeer-Verblijfsgebied

In het ontwerpbestemmingsplan was dit artikel 4.

Lid 5.4. sub b en f wordt tekstueel gewijzigd, zodat de wijzigingsbevoegdheid juridisch klopt:

- b. hierdoor de totale diepte van het hoofdgebouw niet meer bedraagt dan conform artikel 7.2.1. sub a en sub f samen is toegestaan;
- f. de gevels van de woningen voldoen aan de Wet geluidhinder.

2.1.2.5 Aanpassen artikel 7 Wonen

In het ontwerpbestemmingsplan was dit artikel 6.

a. Vanuit maatschappelijk oogpunt zijn 'huiskamers voor de buurt' wenselijk op de locaties waar niet woonfuncties zijn toegestaan.

Lid 7.1 onder b wordt daarom gewijzigd ; de term 'voorzieningen op gebied van gezondheid en wellness' wordt gewijzigd naar 'maatschappelijke voorzieningen en wellness'.

b. Lid 7.1 sub c wordt verwijderd en de aanduiding in sub d wordt gewijzigd naar specifieke bouwaanduiding-onderdoorgang. In het ontwerp waren twee verschillende regelingen voor onderdoorgangen opgenomen. Specifieke bouwaanduiding-onderdoorgang 1 en specifieke bouwaanduiding-onderdoorgang 2 worden samengevoegd tot één regeling.

c. De initiatiefnemer wenst shortstay voorzieningen in het plangebied. Er wordt daarom een nieuw lid 7.1 sub e toegevoegd:

e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen- shortstay', voor shortstay;

d. Omdat de shortstay voorzieningen net als de andere niet-woonvoorzieningen niet direct toegestaan zijn, wordt lid 7.5.1. sub a en b tekstueel aangevuld met sub e en wordt lid 7.5.1. sub b gewijzigd:

a. Het gebruik van de gronden voor een functie als bedoeld in de tabel van artikel 6. sub b en het gebruik in 6.1. onder e is niet toegestaan.

b. Het veranderen van het gebruik naar een functie als bedoeld in de tabel van artikel 7.1 sub b en e is niet toegestaan.

e. Artikel 7.5.2. wordt gewijzigd en aangepast aan de standaardregeling die geldt voor Utrecht.

7.5.2 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, tot een maximum van 60 m²;
- de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet groter zijn dan 60 m²;
- een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

f. Artikel 7.5.4. wordt verplaatst naar een nieuw lid 7.7 Voorwaardelijke verplichting. Sub a wordt aangevuld met de woorden 'en in stand worden gehouden'.

7.7 Voorwaardelijke verplichting

Het gebruik van de gronden en bouwwerken conform artikel 7.1 sub a is uitsluitend toegestaan wanneer de gevels van de woningen aan de zijde van het spoor, conform de als bijlage bij de regels gevoegde 'overzichtstekening dove gevels', uitgevoerd worden als dove gevels en in stand worden gehouden.

g. Artikel 7.5.4. wordt verplaatst naar een nieuw lid 7.7 Voorwaardelijke verplichting. Sub b en sub c worden gewijzigd. De voorwaardelijke verplichting wordt gekoppeld aan de bouwactiviteiten.

b. Het bouwen van bouwwerken voor de functie wonen conform artikel 7.1 sub a is uitsluitend toegestaan wanneer uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden voor Wonen nieuwe situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

c. In afwijking van de regel onder b is het bouwen van bouwwerken voor de functie wonen conform artikel 7.1 sub a toegestaan op voorwaarde dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en uit een dynamische berekening blijkt dat tenminste de streefwaarden voor Wonen in bestaande situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

h. Artikel 7 lid 7.6 sub c wordt verduidelijkt en concreter gemaakt.

c. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 7.5.4 sub a en toestaan dat de gevels niet als dove gevels worden uitgevoerd, wanneer tijdens de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen, na meer inzicht in de te verwachten geluidsbelasting van het naastgelegen spoorwegemplacement te hebben verkregen, uit aanvullend onderzoek blijkt dat aan de grenswaarden conform het geluidbeleid van de gemeente Utrecht voldaan kan worden.

i. Artikel 7 lid 7.6 sub e wordt aangevuld met de onderstreepte tekst.

g. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in artikel 7.1 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het toestaan van meer dan 431 zelfstandige woningen, tot een maximum van 600, als wordt aangetoond dat door deze afwijking het aantal autoverkeersbewegingen vanuit het plangebied het totaal van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet overschrijdt en met in achtneming van sub f.

j. Aan artikel 7 lid 7.6 wordt sub f toegevoegd voor het toestaan van shortstay.

f. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regels in artikel 7.5.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het toestaan van de functie shortstay als bedoeld in lid 7.1 sub e als wordt voldaan aan het gemeentelijke beleid voor shortstay en als wordt aangetoond dat door deze afwijking het aantal autoverkeersbewegingen vanuit het plangebied het totaal van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet overschrijdt met dien verstande dat het aantal eenheden dat gebruikt wordt voor shortstay, afgetrokken wordt van het maximum aantal zelfstandige woningen van 600 zoals bedoeld in sub e van dit artikel.

k. In artikel 7 lid 7.6 sub e wordt de term 'in het plangebied' gewijzigd naar 'vanuit het plangebied'.

l. Aan artikel 7 lid 7.1. sub g wordt toegevoegd 'ondergrondse voorzieningen voor energieopwekking'.

m. In artikel 7.6. onder a wordt de verwijzing naar de aanduiding 'specifieke vorm van Wonen-1' vervangen door de aanduiding 'specifieke vorm van Wonen - 2'.

2.1.2.6 Aanpassen artikel 13 Algemene afwijkingsregels
In het ontwerpbestemmingsplan was dit artikel 12.

Sub g wordt verwijderd. Een dergelijke voorziening (zend- of ontvangstmasten van 55 meter hoog) is niet voorzien in dit plangebied.

2.1.2.7 Aanpassen artikel 16 Overgangsrecht

Het in het ontwerp opgenomen overgangsrecht is niet het overgangsrecht zoals het Besluit ruimtelijke ordening dit dwingend voorschrijft. De regeling wordt aangepast. Het betreft slechts tekstuele aanpassingen.

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

16.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

2.1.2.8 Aanpassing aanduidingen op de verbeelding

a. In de bestemming Groen, ter hoogte van het Parkgebouw, worden de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding verkeer – ondergrondse parkeergarage' en 'specifieke bouwaanduiding – entreepartijen', opgenomen. Tevens wordt een bouwvlak opgenomen waarbinnen de parkeergarage gebouwd moet worden.

b. De aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – onderdoorgang 1' en 'specifieke bouwaanduiding – onderdoorgang 2' worden gewijzigd in 'specifieke bouwaanduiding – onderdoorgang'.

2.1.2.9 Toevoegen aanduiding op de verbeelding

Aan de noordzijde wordt in het kopgebouw de aanduiding : specifiek vorm van wonen – shortstay' opgenomen.

2.1.2.10 Aanpassing bouwvlak Parkgebouw

Het parkgebouw varieert in de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan van circa 17,5 tot 18,5. Dit bouwvlak wordt nu recht getekend met een diepte van 18 meter.

2.1.2.11 Aanpassing bouwvlak Zuidblok

Het bouwvlak van het Zuidblok wordt aangepast ter plaatse van de te bouwen brug, om zo de mogelijkheid te maken voor een openbare route oplopend op het dak van het gebouw. Het bestemmingsvlak wijzigt niet.

2.1.2.12 Aanpassing aanduiding wetgevingszone- wijzigingsgebied op de verbeelding

Binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied zijn op de verbeelding twee gebieden aangeduid waar een wijzigingsbevoegdheid naar Wonen is mogelijk gemaakt. Van de meest zuidelijke wijzigingsbevoegdheid zal geen gebruik worden gemaakt. De aanduiding zal van de verbeelding worden gehaald.

2.1.3 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.1.3.1 Aanpassing paragraaf 5.9 (Bodem) van de toelichting

In paragraaf 5.9. wordt de zin: 'In de Nota Bodembeheer 2012–2022 (en de geactualiseerde Nota Bodembeheer 2017–2027 d.d. 22 september 2017) is het plangebied uitgesloten voor het vaststellen van de ontgravingskwaliteit, omdat het deel uitmaakt van de verdachte locatie zijnde het spoorwegemplacement. ' vervangen door 'In de Nota Bodembeheer 2017–2027 is het plangebied uitgesloten voor het vaststellen van de ontgravingskwaliteit, omdat het deel uitmaakt van de verdachte locatie zijnde het spoorwegemplacement.'

2.1.3.2. Aanpassing paragraaf 5.6 (externe veiligheid)

In paragraaf 5.6 is de tekst geactualiseerd en aangepast aan de nieuwe onderzoeken.

'Plansituatie'

Volgens de risicokaart (recent geraadpleegd) ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting of binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Hiermee is enkel het transport van gevaarlijke stoffen van belang. Nabij het plangebied vindt enkel transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor.

Er is een kwantitatieve risicoanalyse vanwege de ligging van het spoortracé (Royal Haskoning DHV, nr. I&BBF5564R001F05, 8 december 2017) uitgevoerd. In deze analyse wordt ingegaan op de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van het nabijgelegen spoortracé, of voldaan wordt aan de normen die volgen uit wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid en of het groepsrisico volledig moet worden verantwoord of een beperkte verantwoording kan volstaan. In de kwantitatieve risicoanalyse zijn onder andere de aantallen transporten en de personendichtheden langs de spoorlijn (incl. die van het plangebied) beschreven. De kwantitatieve risicoanalyse is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De spoorlijn maakt onderdeel uit van het basisnet spoor. Voor deze transportroutes geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 10–6 per jaar in ieder geval kleiner is dan de veiligheidsafstand zoals opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de

spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een veiligheidsafstand van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico gemeten vanaf de buitenste spoorstaven in ieder geval kleiner is dan 10–6 per jaar. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op aan de geplande ontwikkeling.

Het groepsrisico laat een toename zien wanneer de geplande ontwikkeling gerealiseerd wordt. Daarnaast verschuift in de toekomstige situatie de 'maatgevende kilometer' richting het noorden. Dit is de kilometer van het tracé waar het hoogste groepsrisico per kilometer wordt berekend. Het groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de geplande ontwikkeling ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het groepsrisico neemt toe van 4,3% naar 13,1% ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De toename is zodanig dat niet volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Er dient daarbij invulling te worden gegeven aan de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

De bouwstenen voor een volledige verantwoording van het groepsrisico, zoals vermeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), zijn weergegeven in het rapport "Verantwoording groepsrisico – Bestemmingsplan Kruisvaartkade" (Royal Haskoning DHV; nr. I&BBF5564R003F0.1, 8 december 2017). In het rapport is tevens vermeld dat de initiatiefnemer de in het rapport genoemde maatregelen en voorzieningen zal opnemen in het stedenbouwkundig plan. Op basis daarvan wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd. De rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

In verband met het project DSSU (Doorstroomstation Utrecht) zal de snelheid van goederentreinen, waaronder gevaarlijke stoffen, worden verhoogd van 40 km/uur naar 80 km/uur. Een aanvullende berekening, beschreven in de kwantitatieve risicoanalyse (zie hierboven), laat zien dat het groepsrisico daarmee toeneemt, maar nog steeds ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. Ook inclusief de snelheidsverhoging wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd.'

2.1.3.3 Aanpassing paragraaf 5.18 (duurzaamheid)

De term 'BENG=0', wordt vervangen door 'BENG'.

De zinsnede 'in de "Visie op de warmtevoorziening in Utrecht" die in november 2017 in de raad komt.' wordt vervangen door 'Visie op de warmtevoorziening in Utrecht (2017)'

2.1.3.4 Aanpassing paragraaf 5.18 (luchtkwaliteit)

De conclusie van paragraaf 5.18 wordt aangepast aan het luchtkwaliteitsonderzoek.

Conclusie

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geldt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a en c van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wet Milieubeheer geen knelpunt bestaat voor de bestemmingsplanwijziging. Het plan draagt niet in betekende mate bij aan de concentratie van deze stoffen in de buitenlucht en voor de maatgevende stoffen worden de daarvoor geldende grenswaarden niet overschreden.'

2.1.3.5 Aanpassing juridische toelichting

De tekst in de artikelsgewijze toelichting wordt aangepast aan de wijzigingen in de regels. Zo wordt bij de bestemmingsplan Water de tekst als volgt gewijzigd.

'Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Verder is een regeling opgenomen voor vlonders en steigers. Aan de vlonders die aan het openbare gebied

worden gebouwd worden uitsluitend eisen gesteld ten aanzien van de overstek (maximaal 1 meter vanaf de oeverlijn). De gemeente zal bij de inrichtingsplannen rekening houden met een zorgvuldige inpassing van vlonders en steigers. In het kader van het beeldkwaliteitsplan zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja onder welke condities. Vervolgens zal dit in de Havenatlas en havenverordening moeten worden opgenomen en vastgesteld. Voorkomen moet worden dat het beeld volledig bepaald wordt door een aaneengesloten rij boten, waarmee de oever niet meer als zodanig kan worden ervaren. Overigens blijft de regeling uit de keur onverkort van kracht, naast het bestemmingsplan.'

De artikelsgewijze toelichting bij Wonen wordt aangevuld:

'In de kop van het gebouw aan de stationszijde (specifieke functieaanduiding- shortstay) wordt tevens shortstay mogelijk gemaakt via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Het is niet de bedoeling dat de shortstay eenheden bovenop het aantal van de 600 woningen mogen worden gerealiseerd. Het aantal eenheden wordt afgetrokken van het maximum aantal zelfstandige woningen van 600. Dus wanneer er 40 shortstay eenheden worden gerealiseerd, mogen er nog slechts maximaal 560 woningen bij komen. Ook moet voldaan zijn aan de voorwaarden genoemd in het geldende beleid voor shortstay.'

2.1.3.6 Aanpassing paragraaf 4.2.1.3. (verkeer auto)

Een deel van de tekst is verbeterd en geactualiseerd. Zie onderstreepte tekst.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming op de Van Zijstweg en Croeselaan (Royal Haskoning DHV, nr. T&PBC4490- 111R001F0.1, 2 januari 2018). In dit onderzoek werd het volgende resultaat beschreven: de doorstroom voor auto's is in de avondspits goed. In de ochtendspits staat er vanaf 7.45 uur tot in ieder geval 9.00 uur een wachtrij op de Croeselaan-Zuid. De maximale wachtrijslengte loopt op tot circa 600-700 meter. Op de Van Zijstweg treedt tussen 8.00 uur en 8.30 uur een wachtrij op die maximaal terugslaat tot aan de Veilinghavenkade. De fietsers krijgen voldoende groen en de wachttijd blijft beperkt.

Door middel van een gevoeligheidsanalyse is bekeken of de wachtrij op de Croeselaan opgelost kan worden. Dit blijkt mogelijk door een goede afstelling van de verkeerslichten op het Kruispunt Van Zijstweg – Croeselaan.

In het onderzoek naar de doorstroming op de Van Zijstweg en Croeselaan is uitgegaan van maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Om een wachtrij op de Croeselaan-Zuid in de ochtendspits te voorkomen en de doorstroming acceptabel te houden, blijft het uitgangspunt dat het plan niet meer dan 1.800 verkeersbewegingen per etmaal genereert.

Kruisvaartkwartier

Specifiek voor de ontwikkeling in het Kruisvaartkwartier is een uitgangspuntennotitie parkeren en verkeer (Witteveen+Bos, nr. UT840-1/17-013.565, 22 september 2017) geschreven. Daarbij is tevens uitgegaan van een maximum van 1.800 verkeersbewegingen per etmaal, met een maximum van 150 verkeersbewegingen in het drukste uur. Er wordt aangenomen dat bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier voor verplaatsingen in Utrecht slechts beperkt zullen kiezen voor de auto.

De ontsluiting van de Kruisvaartkade voor autoverkeer is alleen via de Jan van Foreeststraat, die aansluit op de Croeselaan. Naar verwachting zal het verkeer uit de Dichterswijk slechts deels (circa 1.100 verkeersbewegingen) de uitvalsroute via de Van Zijstweg kiezen. Dit blijkt uit de verkeersberekeningen die zijn gemaakt met het verkeersmodel VRU 3.3. De Balijelaan

is voor een deel van het verkeer uit de Dichterswijk, een logischere en snellere route. Voor de kruising Jan van Foreeststraat–Croeselaan is een voorlopig ontwerp beschikbaar.

2.1.3.7 Aanpassing paragraaf 5.13 (water)

In paragraaf 5.13 van de toelichting wordt de volgende zin toegevoegd:

‘De waterbeheerder zal dan ook bij de verdere inrichting van het openbaar gebied worden betrokken.’

2.1.3.8 Aanvulling paragraaf 4.2.1.3. (Verkeer)

De navolgende tekst wordt toegevoegd.

‘Bereikbaarheid hulpdiensten’

Bij de uitwerking van het openbaar gebied zal in het bijzonder aandacht moeten zijn voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten van de zuidkant van het plangebied in het geval van calamiteiten.’

2.1.3.9 Aanvulling paragraaf 4.1.1. (Programma)

In paragraaf 4.1.1. wordt de volgende tekst toegevoegd:

‘Naast de bovengenoemde niet-woonfuncties, wordt op de kopgevel van het gebouw nabij Utrecht Centraal shortstay mogelijk gemaakt via een binnenplanse afwijking.’

In deze paragraaf wordt tevens de term ‘voorzieningen op het gebied van gezondheid’ gewijzigd naar ‘maatschappelijke voorzieningen’.

2.1.3.10 Aanvulling en wijziging paragraaf 5.3. (Geluid)

Naar aanleiding van de wijziging van artikel 7 lid 7.6 sub c wordt de toelichting in paragraaf 5.3. aangepast.

‘wanneer tijdens de aanvraag omgevingsvergunning bouw voor de woningen van het plan Kruisvaartkwartier, na meer inzicht in de te verwachten geluidsbelasting van het naastgelegen spooremplacement te hebben verkregen, uit aanvullend onderzoek blijkt dat aan de grenswaarden conform het geluidbeleid van de gemeente Utrecht voldaan kan worden, kunnen burgemeester en wethouders toestaan dat de gevels van de relevante woningen van het plan niet ‘doof’ hoeven te worden uitgevoerd.’

2.1.3.11 Aanvulling paragraaf 5.12. (Bomen)

De volgende zin wordt toegevoegd na de zin waarin staat dat er 111 bomen gekapt moeten worden.

‘Deze bomen staan op de gronden waarop gebouwd gaat worden en kunnen daarom niet behouden blijven.’

2.1.3.12 Aanpassing paragraaf 2.3.3. Woonvisie

De tekst wordt tekstueel aangepast.

2.3.3 Woonvisie Wonen in een sterke stad

In de actualisatie van 2015 van de Woonvisie Wonen in een sterke stad 2009–2019 zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt: 'Bouwen aan een gezonde toekomst', 'Werken aan werk' en 'Samen maken we de stad'. De visie schetst de kaders van het woonbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende 10 jaar. Utrecht is een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken, daarom is de druk op de woningmarkt groot. Deze druk zal de komende jaren blijven. Het voornemen is om door nieuwbouw, aanpassing van de bestaande woningvoorraad en een betere verdeling van de woningen over de verschillende groepen de grootste knelpunten op te lossen. De gemeente streeft naar een stad waar iedereen passend, betaalbaar, gezond en toekomstbestendig kan wonen. De speerpunten zijn:

1. betaalbaarheid;
2. aanbod sociale huurwoningen dat past bij de vraag;
3. voldoende aanbod middeldure huur –, middeninkomens, middeldure vrije sectorhuur;
4. duurzame woningvoorraad;
5. energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

2.1.3.13 Aanvulling paragraaf 5.16 (Kwaliteit van de leefomgeving)

De volgende zin wordt toegevoegd:

'Tevens is het mogelijk om nadere eisen te stellen aan bouwwerken binnen de bestemming Groen en Wonen om ervoor te zorgen dat er een goed windklimaat is.'

2.1.3.14 Wijziging paragraaf 5.10 (Trillingen)

Deze paragraaf wordt tekstueel aangepast. De volgende tekstpassage wordt verwijderd.

'Daarbij heeft de planontwikkeling in het Kruisvaartkwartier naar de mening van LBP een positief effect op de huidige woningen van de Dichterswijk met het oog op geluid. Of in deze woningen trillingshinder wordt ondervonden is niet bekend. In ieder geval zullen eventuele trillingen in de wijk afnemen door de realisatie van het bouwplan Kruisvaartkwartier.'

2.1.3.15 Wijziging paragraaf 5.2 (vormvrije m.e.r.-beoordeling))

De tekst in paragraaf 5.2 wordt naar aanleiding van het collegebesluit d.d. 19 december 2017 over de aanmeldnotitie vervangen door onderstaande tekst.

5.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het doel van milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het Besluit milieueffectrapportage zijn activiteiten aangewezen waarvoor sprake is van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van het voorliggende bestemmingplan Kruisvaartkwartier valt onder onderdeel D11.2. Het gaat hierbij om: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De voorgenomen activiteit voldoet niet aan de aangegeven drempelwaarde van 2.000 of meer woningen. De voorgenomen ontwikkeling bevat namelijk 431 tot maximaal 600 woningen in combinatie met bijzondere functies. Dit betekent dat er sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- a. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk;

- b. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-procedure doorlopen worden.

De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag dat op basis van de aanmeldnotitie het m.e.r.-beoordelingsbesluit neemt.

Conclusie

De initiatiefnemer MRP Kruisvaartkade heeft een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling ingediend bij de gemeente (Kruisvaartkwartier Utrecht, aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling, 8 december 2017). Hieruit blijkt dat de geplande maatregelen voor de ontwikkeling van Kruisvaartkwartier geen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben voor het milieu. Het gaat hierbij zowel om tijdelijke effecten (aanleg) als permanente effecten (tijdens gebruik). Hierbij wordt er van uit gegaan dat:

- de verkeersaantrekkende werking maximaal 1.800 verkeersbewegingen bedraagt. Met de realisatie van 431 woningen wordt deze grens niet overschreden. De realisatie van nog eens 169 wooneenheden en bijzondere functies kan met een binnenplanse vrijstelling gerealiseerd worden indien aangetoond wordt dat de verkeersaantrekkende werking met deze extra woningen niet groter is dan 1.800 verkeersbewegingen per etmaal.
- in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen om een dynamische berekening van trillingshinder uit te voeren, om aan te tonen dat aan de streefwaarden voor trillingshinder voor Wonen nieuwe situaties wordt voldaan, zoals bedoeld in de Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch. De mogelijkheid wordt geboden om in te stemmen met een situatie waarin met extra inspanningen wordt voldaan aan de streefwaarde Woningen bestaand.
- negatieve effecten op soorten worden voorkomen door voorzorgsmaatregelen te treffen om het broedseizoen niet te verstoren.
- rekening wordt gehouden met behoud en compensatie van het zomerklokje (aangetroffen aan de oever van de Kruisvaart, ter plaatse van de Jeremias Deckerstraat).

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 19 december 2017 besloten dat voor de in het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier opgenomen activiteiten geen procedure van milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen, vanwege het feit dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure voor het m.e.r.beoordelingsbesluit. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan.'

2.1.3.16 Aanvulling paragraaf 5.3 (Geluid)

Paragraaf 5.3 wordt aangevuld met de volgende tekst. Dit ter onderbouwing van de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied.

'Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om aan de noordzijde van het plan, de woonbebouwing 5 meter dichter naar het spoor en de busbaan te realiseren via een overkraging.

Als hier gebruik van wordt gemaakt, zal een nieuwe procedure in het kader van de Wet geluidhinder (hogere waarde) worden doorlopen. Wel moet nu worden aangetoond dat deze verschuiving past binnen de wettelijke grenswaarden.

Uit een berekening volgt dat het geluid van het spoor maximaal 1 dB hoger zal worden. In de plansituatie zonder gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid is een hogere waarde opgenomen van 66 dB; dat is 2 dB onder de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Het opschuiven van het bouwvolume is dus mogelijk.

Het geluid van de busbaan kan tot 2 dB hoger uitkomen. In de plansituatie zonder gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid is een hogere waarde opgenomen van 54 dB; dat is 9 dB onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Een verhoging van 2 dB is dus ruimschoots inpasbaar binnen de maximale ontheffingswaarde.'

2.1.3.17 Actualisering en toevoegen van onderzoeken in de bijlagen van de toelichting

- a. De rapportage 'Kwantitatieve risicoanalyse d.d. 8 december 2017' wordt toegevoegd. Deze vervangt de versie die bij het ontwerpbestemmingsplan was bijgevoegd.
- b. De rapportage 'Verantwoording groepsrisico d.d. 8 december 2017' wordt toegevoegd.
- c. De Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt toegevoegd evenals het college besluit d.d. 19 december 2017 over de m.e.r.-beoordeling.
- d. De vooroverlegReactie: van 8 december 2017 van Veiligheidsregio Utrecht wordt toegevoegd als bijlage. Deze brief is ter vervanging van de brief van 29 september 2017.
- e. De memo Bezoning d.d. 19 september 2017 is geactualiseerd. Deze geactualiseerde memo d.d. 15 januari 2018 wordt als bijlage van de toelichting gevoegd.
- f. Het onderzoek 'Doorstroming functioneel ontwerp Van Zijstweg' d.d.28 april 2017 wordt vervangen door het Voorlopig Ontwerp Doorstroming Van Zijstweg d.d. 2 januari 2018.

2.1.4 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

Aanpassing tekst paragraaf 4.2.3. In deze paragraaf wordt onderstaande tekst aangepast.

'De tuinen van de nieuwe woningen ter hoogte van de Reviuskade reiken tot aan de Kruisvaart. Bij deze woningen zijn geen steigers en vlonders toegestaan die over de bestemming Water mogen worden gebouwd. Dit zou ten koste gaan van de groene oeverbeleving. In het kader van het beeldkwaliteitsplan zal worden bepaald of binnen de bestemming Wonen sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja onder welke condities.'

3 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

Veel zienswijzen gaan over dezelfde onderwerpen. Daarom worden in dit hoofdstuk de terugkerende onderwerpen beantwoord.

A. Stedenbouwkundige opzet, bouwhoogten, bouwintensiteit, variatie in bouwhoogten, groen tussen bebouwing, bebouwing en kwaliteit leefomgeving indieners nummers 1, 2, 3, 5, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23

Dit bestemmingsplan laat vrijwel uitsluitend het eerder gemaakte stedenbouwkundig plan toe en ook vrijwel niets anders dan dat. Als men de komende jaren bij de uitwerking ook maar iets anders zou willen bouwen (wat vaak voorkomt), dan laat dit te gedetailleerde bestemmingsplan dit niet toe. Denk aan een ruimere maat voor de semi openbare binnenruimte (bij voorkeur 15 meter), maar ook en vooral in een meer speelsere verkaveling met meer afwisseling in bouwhoogten langs het spoor dan de te monotone lange wanden in vrijwel dezelfde bouwhoogte (6 a 7 lagen) die het bestemmingsplan nu voorschrijft. Dit zou stedenbouwkundig een veel aantrekkelijker beeld opleveren, ook gezien vanaf het spoor.

Oftewel: Aan de noord- en zuidzijde een markant en rank woongebouw met een maximale hoogte tot 15 lagen (50 meter) in plaats van 41,5 of 39 meter. Centraal in het midden een bijzonder vormgegeven (groen) Parkgebouw met een hoogte variërend tussen de 7 en 11 lagen (24–38 meter) in plaats van uitsluitend 9 lagen (31 meter). Langs het spoor in plaats van uitsluitend 6 en 7 lagen, hier afwisselende bouwhoogtes op te nemen van 5 tot 9 lagen (17–31 meter) in plaats van uitsluitend 6 a 7 lagen (ca. 23,5 meter).

Een aantal indieners verzoekt concreet aan te geven hoe rekening gehouden wordt met de woonboten en de karakteristiek van de Dichterswijk. De groene daken worden beschreven maar hoe wordt concreet rekening gehouden met de beeldkwaliteit van de woonarken? De groenbeleving die er nu is, verdwijnt. Verzocht wordt om deelname aan het ontwikkelen van het beeldkwaliteitsplan.

Ook wordt gesteld dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier strijdig is met de hoogbouwvisie: de hoogtes van de bouwblokken staan niet in verhouding tot de omgeving: aan de spoorzijde is momenteel sprake van geen enkele bebouwing en een naastgelegen vlak spoorwegemplacement; aan de Kruisvaartzijde is sprake van tweelaagsbebouwing met een schuin dak (Reviuskade), een plantsoen en drielaagsbebouwing met een plat dak (Da Costakade). De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

In het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Da Costakade, hierna te noemen “zuidelijk deel”, met de vigerende bestemming “Verkeer–railverkeer”, voorziet het ontwerpplan in een maximaal toegestaan bouwvolume van circa 1 52.000 m³. Het huidige bestemmingsplan, conform Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden stad 2014 – Hoofdstuk 2– Artikel 9.2, voorziet slechts in een maximaal bouwvolume van 6.000 m³ voor in de bestemming passende bouwwerken, onder de volgende voorwaarden:

- a. de bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter;

b. het gezamenlijk oppervlak bedraagt niet meer dan 500m².

Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Verkeer-railverkeer" ruimte biedt aan een toename van het maximaal toegestane bouwvolume met een factor 25 (2500%). Daarnaast is in het ontwerpbestemmingsplan een 10% marge gereserveerd en zou het totale bouwvolume in dit deel zelfs tot circa 1 67.200 m³ mogen oplopen. Het is aannemelijk dat de projectontwikkelaar op deze locatie het maximale volume zal proberen te behalen.

Het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Reviuskade, hierna te noemen "noordelijk deel", met de vigerende bestemming "Industrie", voorziet in een maximaal toegestaan bouwvolume van 361.000 m³. Het ontwerpplan staat voor dit noordelijk deel van het Kruisvaartkwartier slechts een maximaal bouwvolume van circa 1 20.000 m³ toe. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Industrie" het maximaal toegestane bouwvolume meer dan gehalveerd wordt.

Het totale volume in het gehele gebied gaat van 1 26.000 m³ naar 361.000m³ dit is een verdrievoudiging. Echter de verdeling over de deelgebieden is erg nadelig voor bewoners van de Da Costakade. Dit komt voor als een onevenwichtige verdeling. Da Costakade wordt buitenproportioneel belast met deze bebouwing/verdichting op deze locatie, terwijl een meer evenwichtige verdeling over de gehele locatie meer voor de hand ligt.

Reactie:

Dit bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische vertaling van het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) dat in samenspraak met onder meer een klankbordgroep met bewoners tot stand is gekomen en voortbordurt op de eerdere Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier (vastgesteld in 2003). In het SPvE is zorgvuldig gekeken naar de stedenbouwkundige inpassing en aansluiting op de directe omgeving. Het plan voorziet voor de aansluiting met de lagere bebouwing van de Dichterswijk, de zijde van de Kruisvaartkade en de woonboten dan ook in grondgebonden woningen. De hoogbouw is gepland aan de zijde van het spoor. Voor wat de bouwhoogtes uit het Ontwerp bestemmingsplan is daarbij relevant dat dit maxima betreffen. Lagere bebouwing is dus ook mogelijk. Onderstaand treft u een nadere toelichting op een aantal onderwerpen.

Flexibiliteit

Vanuit de planontwikkeling is er behoefte aan flexibiliteit, maar uit de bijeenkomsten met de klankbordgroep over de planvorming is gebleken dat bewoners behoefte hebben om een hard kader vast te stellen en rechtszekerheid te hebben. Door in de regels maxima op te nemen ten aanzien van onder meer aantallen, hoogtes en bouwvlakken wordt enerzijds een hard kader geboden en anderzijds, omdat het maxima zijn, flexibiliteit om plannen in te kunnen passen.

Door de opzet van de stedenbouwkundige contouren wordt diversiteit in bebouwing gestimuleerd: door hoogte accenten met aan noord en zuidzijde, ieder met hun eigen uitwerking. Het parkblok vraagt door haar zelfstandige ligging eveneens een bijzondere benadering in uitwerking. In het algemeen is juist gekozen voor de meer grootschalige korrel van de gebouwblokken, om een grotere flexibiliteit te krijgen. Een kleine korrel beperkt de maatvoering en typologiediversiteit van de woongebouwen. De grotere maat geeft meer indelingsvrijheden en biedt de mogelijkheid om een grotere diversiteit aan woningtypologieën onder te brengen binnen één gebouw. De mate van aanpasbaarheid, ook bekeken naar de toekomst, is hierdoor groter.

Hoogbouwvisie/ bouwhoogtes

De Hoogbouwvisie Utrecht is vastgesteld in de raad in 2005. Hierin is de stad grofweg verdeeld in drie gebieden die hun eigen hoogbouwregime kennen. In de Hoogbouwvisie is een impressie opgenomen als kaartbeeld waaruit is af te leiden dat het grootste deel van het plangebied ligt in de zone 'Centrale Zone' en het zuidwestelijke deel in de zone 'Binnentuinen'. De basismaat in deze Centrale zone bedraagt 15 of 30 meter met accenten tot 30 tot 60 meter; in de zone Binnentuinen is dat een basishoogte van 9 meter, "hoog" met een basis van 15 meter, 'met de mogelijkheid tot hoogte accenten van twee maal de omliggende hoogte (eventueel hoger dan 30 meter).

In de Ruimtelijke visie Kruisvaartkwartier is meer in detail ingegaan op de ambitie en bijbehorende maximale bouwhoogten voor het Kruisvaartkwartier, waar het gebied Kruisvaart (Voormalig EKP) deel van uitmaakt.

In deze Ruimtelijke visie Kruisvaartkwartier wordt aangesloten op de schalen die worden benoemd voor de bebouwing in het Stationsgebied (ook vastgesteld in 2003, in het Masterplan Stationsgebied): Small, Medium, Large en eXtraLarge. Het voormalig EKP terrein is ingedeeld in de schaal Medium, en kent een basishoogte van 25 meter met uitschieters naar 45 meter. Echter aansluitend op de bestaande woningen in Dichterswijk zal een lagere bouwhoogte gelden om hiermee een acceptabele overgang te bereiken.

Op basis van de Hoogbouwvisie en de Ruimtelijke visie kruisvaartkwartier zijn maximum bouwhoogtes gesteld: een tweedelijnsbebouwing met een bouwhoogte van 25 meter (vanaf het maaiveld Reviuskade/ Da Costakade) met accenten tot 45 meter en voor de eerstelijns bebouwing langs de Kruisvaart is maximaal 15 meter aangehouden.

Zo is zowel de Hoogbouwvisie als de meer gedetailleerde Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier als kader gehanteerd voor de toegestane bouwhoogte. De aansluiting op de Dichterswijk is in de Ruimtelijke visie uitgewerkt. Waarbij in de planvorming, in samenspraak met bewoners uiteindelijk een lagere bouwhoogte (12 in plaats van 15m) is aangehouden aan de zijde van de Kruisvaart en een zichthoek is geïntroduceerd voor deze eerstelijns bebouwing, aanvullend op deze visie. Deze aanscherping is vastgelegd in het SPvE en ook in het bestemmingsplan, evenals de verdere uitwerking van de accenten en bouwhoogte aan de Spoorzijde.

De bebouwing langs het spoor kent een zekere maat en schaal die refereert aan het robuuste, industriële verleden van deze locatie. Zowel in stedenbouwkundige hoofdpzet als beeldvorming verwijzen wij juist aan de spoorzijde naar de historische betekenis van deze plek, die zich makkelijk laat voegen in schaal en maat naar haar omgeving. De verhouding tussen de grondgebonden woningen langs de Kruisvaart en de appartementen langs het spoor dienen in verhouding te zijn tot elkaar. Zo is in basis gekozen voor deze gebouwmassa met de mogelijkheid tot toevoeging van een éénlaagse kap, die zich verhoudt tot de drielaagse woningen bekeken vanuit het binnenhof. De uitzonderingen hierop benadrukken de gewenste stedenbouwkundige accenten en de diversiteit.

Afmetingen semi-openbare binnengebieden

Te midden van de bouwblokken bevinden zich (autovrije) binnentuinen. Het karakter van deze hoven mag onderling verschillen. Elk blok krijgt zijn eigen unieke tuin, welke flexibel zijn qua inrichting en beplanting. Deze besloten plekken zijn gericht op de wensen van de toekomstige bewoners van het Kruisvaartkwartier en moeten voor alle bewoners een aangename plek worden om te verblijven. Hier kunnen de kinderen spelen, de ouders lekker zitten en de buurt kan activiteiten organiseren.

De maatvoering van het binnenhof is flexibel van opzet, zodat elk hof zijn eigen ruimtelijke benadering kan krijgen. Wij vinden daarom dat de maatvoering van de binnenhoven aansluit op de door ons gewenste doelstelling en ruimtelijkheid van deze semi-openbare ruimte.

Diversiteit in beeldvorming langs het spoor.

De architectuur van het Kruisvaartkwartier herinnert aan haar historische wortels. Wanneer men door de oogharen gluuert lijkt de bebouwing, met haar langgerekte oriëntatie en uit het oog springende koppen, een speelse knipoog te willen geven naar de oude spoorweg en haar architectuur. Tegelijkertijd bieden de eigentijdse ontwerpen ook een heel nieuw beeld, één waarin er ruimte is voor een eigen identiteit van elk gebouw, maar de samenhang tussen al deze verschillende identiteiten en de openbare ruimte een identiteit inkleurt voor het gebied als geheel: natuurlijk stoer. Het stoere, industriële, en rauwe karakter komt expressief tot uiting in de grote korrel langs de spoorzone.

Binnen de balans tussen eenheid en verscheidenheid is het van belang dat niet alleen het Kruisvaartkwartier als geheel, maar ook de stedenbouwkundige hoofdstructuur afleesbaar is. Daarbij vormen de bouwblokken binnen één bouwveld een stedelijke eenheid. Omwille van deze stedenbouwkundige samenhang kent het gehele Kruisvaartkwartier een verticale gelaagdheid van plint, bovenbouw en opbouw. Echter zal ieder onderdeel van deze verticale gelaagdheid per architectonische eenheid autonoom worden uitgewerkt. Dit versterkt per blok de eigen identiteit en vergroot hiermee de diversiteit. De spoorzone kent eveneens drie architectonische verbijzonderingen; de noordkop, de zuidkop en het parkblok. Het gehele ensemble zal ervaren worden als een eenheid met binnen deze eenheid verscheidenheid.

Groener in plaats van verstedelijking

Verstedelijking en een groenere stad zijn niet vooropgesteld tegenstrijdige doelen. Integendeel, in het SPvE voor het Kruisvaartkwartier wordt actief ingezet op het vergroenen van de stad door het vergroenen van gevels, daken en buitenruimtes. De huidige groene sfeer langs de Kruisvaart wordt door het plan zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk juist versterkt. In het beeldkwaliteitsplan worden uitgangspunten opgenomen om het groene karakter te borgen en regels om een massief gevelbeeld aan de Kruisvaartzijde te voorkomen. De woningen aan de zijde van de Kruisvaartkade worden voorzien van een tuin die grenst aan de Kruisvaart dan wel het Ringpark. De erfgronden krijgen een groen karakter. Hierdoor wordt een groene uitstraling gecreëerd. Met de uitbreiding van het Hefbrugpark wordt een groen stadspark aan de wijk toegevoegd waar het Ringpark langs de Kruisvaart een verlengstuk van wordt in de vorm van een waterpark.

Betrokkenheid bij opstellen beeldkwaliteitsplan

Voor het beeldkwaliteitsplan is met de bestaande klankbordgroep afgesproken dat zij geraadpleegd worden.

Vigerend bestemmingsplan versus ontwerp bestemmingsplan

Volgens vaste jurisprudentie kunnen aan bestemmingsplannen geen blijvende rechten ontleend worden. In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat locaties andere bestemming en kunnen worden gegeven. Hiervoor moet een procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan worden doorlopen. Na het onherroepelijk worden van een nieuw bestemmingsplan is het daarvoor geldende bestemmingsplan niet meer van toepassing. De op basis van het voorheen geldende bestemmingsplan toegestane massa bouwvolume met de daarbij behorende huidige functie is geen referentiekader voor het nieuwe bestemmingsplan. In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan is een kader geschapen waarbinnen woningen gerealiseerd kunnen worden binnen een evenwichtige stedenbouwkundige verdeling, die op basis van het SPvE reeds is beoordeeld en afgewogen.

B. Woningaantallen, maximaal programma en CROW publicatie³¹⁷ , indieners nummers 1, 2, 3, 9, 11, 12, 13, 19, 24

Eén van de indieners geeft aan dat het wenselijk is om rechtstreeks 600 woningen mogelijk te maken in dit gebied. De overige indieners geven aan dat het aantal woningen gemaximeerd zou moeten worden op 431 woningen als dat ervoor zorgt dat het aantal autoverkeersbewegingen altijd onder de 1800 blijft.

Voor de realisatie van de overige 169 woningen en/of de bijzondere functies bestaat een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid. Deze binnenplanse afwijking kan alleen worden verleend wanneer door deze afwijking, het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal, niet overschreden wordt. Uit het plan blijkt dat de berekening naar de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerpplan voorziet echter in het realiseren van maximaal 450–600 woningen.

In het onderzoek naar de autoverkeersbewegingen is niet komen vast te staan dat de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen. Het aantal zou gemaximeerd moeten worden op 431 woningen. De vraag is ook of het gebruik van de CROW publicatie juist is qua typering van het gebied aangezien het gebied ligt in de schil rond het centrum en niet kan worden gekenmerkt als centrum en zeer stedelijk.

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet in het maximum van 431 woningen. Artikel 7.1.a van de regels maximeert het aantal zelfstandige woningen immers op 431. Dit aantal houdt verband met het maximum aantal verkeersbewegingen van 1.800 per etmaal. Uitsluitend als aangetoond kan worden dat er daardoor niet meer dan 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal zullen ontstaan, kan het maximum aantal van 431 worden verhoogd tot maximaal 600 woningen (art. 7.6 onder e).

In de bijlage van het plan zitten voorbeeldberekeningen (bijlage 21) waaraan onderstaande berekening is toegevoegd waaruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen varieert naar gelang het te realiseren woningbouwprogramma (afhankelijk van het type woning). Een programma met 600 woningen is bijvoorbeeld mogelijk wanneer dit grotendeels kleinere woningen zijn.

De aanvrager kan bij zijn eerste aanvraag besluiten welk soort woningen hij wil bouwen. Vervolgens kan hij onderbouwen welk type woningen hij bouwt en welke verkeersgeneratie daarbij verwacht wordt.

Berekeningen uit bijlage 21 van de toelichting

600 woningen	Aantal	Mvt/eenheid	Generatie weekdag	Generatie werkdag
Aantal mvt maximaal			1622	1800
20% sociaal van 600	120	0,8	96	107
overige woningen: 'koop, etage, midden' en 'huur, etage, duur' 2,9–3,7 mvt/woning.	480	3,18	1526	1693
Totaal aantal woningen	600		1622	1800

C. Maximale aantal verkeersbewegingen en het verkeersbeleid, indieners nummers 1, 2, 3, 4, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16

- a. Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt er ten onrechte van uitgegaan dat uitgaand ochtendspitsverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan dat het Rabobank kantoorverkeer arriveert: medewerkers van de Rabobank rijden vanaf zeven uur, half 8, 's ochtends al naar hun werk, juist vanwege de slechte bereikbaarheid van hun werkplek. De veronderstelde tijdshift is er in praktijk niet, waarmee een gunstiger beeld

van de toekomstige verkeerssituatie wordt geschetst dan gerechtvaardigd is. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt. Het argument dat sprake is van een beperkt verkeerseffect op grotere afstand, omdat een ontwikkeling elders voor nog grotere verkeersproblemen gaat zorgen, is een drogreden. Het zou juist moeten leiden tot extra terughoudendheid waar het toevoegen van autoverkeersbewegingen betreft. Het omgekeerde is wat hier gebeurt.

- b. Uitgaande van de juiste CROW-aannames kunnen maximaal 1800 verkeersbewegingen niet leiden tot de voorgenomen aantallen woningen. Bij de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is ten onrechte gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 en/of uitgegaan van de categorieën 'centrum' en 'zeer sterk stedelijk' : het plangebied ligt niet in het stadscentrum, maar is daarvan gescheiden door het spoorwegemplacement. Dit blijft ook zo, want de enige verkeersverbinding naar het stadscentrum die er het komende decennium misschien bijkomt, is een fietstunnel. Daarmee blijft het plangebied – net als de aanpalende Dichterswijk – meer een schil om het centrum, dan onderdeel van het centrum. Volgens CROW genereert een woning in een schil rondom een centrum meer verkeer en parkeerders dan een woning in een centrum. Op basis van het maximum dat gesteld is aan het aantal verkeersbewegingen, zouden uitgaande van de juiste CROW-categorie minder woningen gebouwd kunnen worden dan waarvan nu wordt uitgegaan. De veronderstelling dat de nabijheid van het centraal station en station Vaartsche Rijn maakt dat niet alle bewoners en bezoekers met de auto komen, lijkt verder niet gebaseerd op enig onderzoek. De Jaarbeurs ligt op ca. 250 meter afstand van het centraal station: toch komt een groot deel van de bezoekers met de auto.

Uit de berekening van de autoverkeersbewegingen blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid van TNT woongebouw.

De verkeersstroomanalyse, calculaties en beoordeling bij uw bestemmingsplan zijn beoordeeld op de situatie en berekeningen van 2014 en 2016. Hierbij is uitgegaan van een intensiteiten set dat op dat moment vigerend was. Bij deze vereenvoudigde rekentool is wel uitgegaan van "het Nieuwe Centrum" maar niet van de sindsdien toegenomen economische situatie met bijbehorende toegenomen verkeersdrukke. Hierdoor is dit plan niet meer representatief om voldoende consequenties aan te verbinden.

De verkeersstroom analyse is deels gebaseerd op een verkeerde aanname in het plan. In paragraaf 3.1 van de verkeersanalyse (Uitgangspunten parkeren en verkeer – Witteveen-Bos) staat vermeld dat slechts een beperkte hoeveelheid ander verkeer (dan vanuit het Kruisvaartkwartier) via de Van Zijstweg zal rijden. Behalve het merendeel van het Rabobank verkeer zal circa de helft van de Dichterswijk verkeer ook gebruik maken van de van Zijstweg. De aanname dat de Balijelaan voor de Dichterswijk een logischere en snellere keuze is, is volledig afhankelijk van de bestemming van het verkeer en de verkeerslicht dosering en bijbehorende doorstroming. Gezien de vele verkeerslichten en de beperkte doorstroom van verkeer vanuit de Dichterswijk naar de A12 is de aansluiting op de A2 een minstens net zo snelle of logische keuze. Dit geldt niet alleen voor al het verkeer naar het noorden, maar ook voor verkeer naar de A2 richting zuiden en de A12 richting het westen. De aanname dat de Balijelaan daarmee de eerste keuze is voor het verkeer van de Dichterswijk is daarmee niet juist.

Indiener bestrijdt de uitkomsten van het verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van onjuiste aannames en ten onrechte niet het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het “gehele” plan is onderzocht. Indiener verzoekt om aanpassing van het plan naar minder woningen zodat wordt voldaan aan de eisen van parkeerfaciliteiten en de verkeersdoorstroming.

Reactie:

We beseffen dat door de vele ontwikkelingen in de wijk het verkeer drukker wordt. Dat is het gevolg van de groei van de stad en de keus om de groei te faciliteren door verdichting van de stad (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld gemeenteraad december 2016). Het verkeersbeleid is om die reden gericht op het terugbrengen van het autogebruik (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, vastgesteld gemeenteraad mei 2016). In het verkeersbeleid is de stad in zones opgedeeld. Kruisvaartkade ligt in de A zone, waarbij de prioriteit ligt bij OV, fiets en voetganger. Voor het project Kruisvaartkade zijn bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling en verkeersdruk andere relevante projecten in het gebied betrokken in de berekeningen. Onze conclusie is dat het drukker wordt als gevolg van het project, maar dat de verkeersdruk naar onze mening acceptabel is. Onderstaand een nadere toelichting op diverse onderdelen.

Waarop zijn de 1800 verkeersbewegingen gebaseerd?

Het vertrekpunt is het besluit van de Raad dat de Van Zijstweg moet worden ingericht als Stedelijke weg met 2 x1 rijbaan. Vervolgens is gekeken naar lopende en geplande projecten die verkeersbewegingen genereren op de Van Zijstweg. Vervolgens is bepaald dat het project Kruisvaartkwartier maximaal 1800 verkeersbewegingen mag genereren. Dit komt aan de hand van de CROW-richtlijnen voor verkeersgeneratie overeen met maximaal 600 woningen (rekening houdend met de ligging van het plangebied ten opzichte van HOV-voorzieningen, fietsverbindingen, nabijheid binnenstad is de verkeersgeneratie per woning volgens het CROW gemiddeld 3 mvt/woning (motorvoertuigen per woning) per etmaal op een gemiddelde werkdag). Aan de hand van een specifiekere indeling van de woningen kan de verkeersgeneratie nauwkeuriger worden bepaald. Zie de nieuwe bijlage 21 'Berekening verkeersbewegingen woningen' bij de toelichting van het bestemmingsplan. .

Verkeer van kruisvaartkwartier naar A2

In het voorliggende ontwerp van de Van Zijstweg met busbaan in middenligging is er vanuit de Dichterswijk naar de A2 naast de route Croeselaan–Van Zijstweg ook de mogelijke route via de Veilinghavenkade naar de Van Zijstweg. Voor een deel van de Dichterswijk zal dit een kortere route zijn naar de A2 dan via de kruising Croeselaan–Van Zijstweg.

In het voorliggende ontwerp is niet voorzien in een directe linksafbeweging vanaf de Croeselaan naar de Van Zijstweg. Dit verkeer moet eerst doorrijden tot aan het Rabobankkantoor en daar keren. Het verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier kan op het kruispunt Croeselaan/ van Zijstweg parallel aan het vele fietsverkeer op de Croeselaan groen licht krijgen. De tijd die nodig is om dit fietsverkeer te verwerken, biedt voldoende ruimte om het verkeer op de zuidoosttak van de Croeselaan op een acceptabele wijze te verwerken. Het in zekere mate doseren van deze inkomende stroom sluit aan bij het vigerende beleid van de gemeente Utrecht ten aanzien van Slim Regelen. De omrij-afstand en het twee keer passeren van een verkeersregelinstallatie zal er voor zorgen dat er vanuit de Dichterswijk naar verhouding meer verkeer via de Balijelaan naar de A2 zal rijden dan nu het geval is. Door éénrichtingsverkeer in de Dichterswijk is het voor deel van de wijk (met name aan de zuidoostzijde) korter rijden naar de A2 via de Balijelaan.

Zie ook afbeelding onderstaande afbeelding. De lijnen geven een indicatie van welk deel van de Dichterswijk welke route naar de A2 zal nemen.



CROW

In het Utrechtse vervoersbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is dit gebied aangewezen als centrumgebied. Al langere tijd zijn ook gebieden ten westen van het station aangewezen als centrumgebied en ook ondergebracht in de wijk binnenstad. Door de nabijheid van het station en de goede verbindingen heeft de toekomstige wijk ook een centrumkarakter. De jaarbeurs is een bijzondere functie die veel bezoekers trekt met allerlei vervoerswijzen.

Rabobank

In het algemeen mag worden verwacht dat woon-werkverkeer gemiddeld eerder vertrekt vanaf huis dan dat woon-werkverkeer aankomt bij de bestemming. Dat in de huidige situatie Rabobank het eerste verkeer al vrij vroeg arriveert, geeft aan dat het verkeer zich deels zal aanpassen aan de actuele verkeerssituatie. Ook vertrekkend verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier zal dat deels doen. Op dat vroege tijdstip zullen beide stromen nog niet volledig gevuld zijn.

Uit het rapport over de doorstroming van verkeer (bijlage bij toelichting bestemmingsplan) dat is gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling van de busbaan Dichterswijk blijkt dat dit nauwkeurig is uitgezocht. De verkeersstromen hebben ieder hun eigen piekmoment. Wij hebben geen reden om aan de uitkomst van dit rapport te twijfelen.

Effecten op grotere afstand van de ontwikkellocatie

Hoe groter de afstand tot de locatie, hoe meer het verkeer zich verdeelt. Zodra het verkeer richting A12 en A2 zich over het Merwedekanaal begeeft, komt het in de Merwedekanaalzone waar ook ontwikkelingen zijn gepland. Deze ontwikkelingen zijn vele malen groter dan de ontwikkeling Kruisvaartkade en zullen capaciteit en inrichting van de wegen in dit gebied sterk beïnvloeden. Bij de aanpassing van de infrastructuur van de Merwedekanaalzone zal de te verwachten verkeersgeneratie van het Kruisvaartkwartier als vaststaand gegeven worden meegenomen.

D. Parkeren en parkeerbeleid, indieners nummers 1, 2, 8, 9, 17, 24

In de (direct) aanpalende gebieden van bovengenoemd gebied geldt al ettelijke jaren een bewoners-/ bezoekersvergunningbeleid die overeenkomt met het beperkende parkeerbeleid van de gemeente. De beperkte parkeerfaciliteiten en het ontmoedigingsbeleid van de gemeente van autoverkeer in de binnenstad leidt nu tot onvoldoende parkeergelegenheid, waardoor auto's in de genoemde straten (Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria Schurmanstraat) op de stoep wordt geparkeerd en/of bewoners noodgedwongen hun auto in een parkeervergunningsgebied moeten parkeren waarvoor de bewoner geen vergunning heeft.

In het huidige ontwerpplan Kruisvaartkwartier is een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier beschikbaar in het kader van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente. De geplande langzaamverkeerverbinding geeft toekomstige bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier eenvoudig, op loopafstand, toegang tot een gebied waar zij vrij kunnen parkeren (Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria van Schurmanstraat). Het is dus zeer aannemelijk, dat door de langzaamverkeerverbinding er extra parkeerdruk oftewel parkeerproblematiek voor de bewoners in het aanpalende gebied van het zuidelijke deel ontstaat.

Het gemeentelijke ontmoedigingsbeleid van auto's in de binnenstad voor het Kruisvaartkwartier gaat ten koste van de leefbaarheid van de bewoners van de "vrij parkeren" zone door de effecten van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente af te wentelen op de omwonenden van het Kruisvaartkwartier.

De gemeente hanteert een lage parkeernorm voor de nieuwbouw (A2-zone in het plan Kruisvaartkwartier) om zo min mogelijk verkeersbewegingen te krijgen bij de verdichting van de stad. Daarnaast is het beleid van de gemeente om parkeerdruk niet af te wentelen op de directe omgeving.

Wat dat betreft zou bij dit plan veel meer aangesloten moeten worden op de mobiliteits- en parkeereisen (en visie) zoals die zijn geformuleerd in de Omgevingsvisie Beurskwartier.

In het Beurskwartier komen geen parkeerplaatsen voor particulieren en komen er uitsluitend (gebouwde) parkeerplaatsen voor (elektrische) deelauto's. Indiener 1 pleit juist voor een lagere parkeernorm.

Reactie:*Verzoek om strengere parkeernorm:*

Het plan moet worden getoetst aan bestaand beleid. Dat is de Nota Stallen en parkeren. Er wordt geen 'strengere' parkeernorm (in afwijking van bestaand beleid) vastgesteld om onder meer de nadelige effecten op de directe omgeving te voorkomen. Het gehanteerde aantal in pandige parkeerplaatsen biedt flexibiliteit voor veranderend, minder intensief en meer recreatief gebruik van auto's en motoren. Het is niet ondenkbaar dat het werkelijke gebruik van en de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen lager zal zijn. Vooralsnog blijven de vigerende normen van toepassing.

Verzoek om hogere parkeernorm:

Het plan voorziet op eigen terrein en in de openbare ruimte langs de nieuwe straat in voldoende parkeerplaatsen, berekend conform de reguliere normen uit de Nota Parkeren en Stallen. Ondanks dat vanwege de aanwezigheid van extra plekken voor deelauto's en fietsparkeren de parkeernormen (conform bestaand beleid) verlaagd hadden kunnen worden, is dat niet gedaan, juist om de parkeerdruk niet af te wentelen op de omgeving. Dat de huidige parkeerdruk verhoogd zou worden

als gevolg van de beoogde nieuwbouw is dan ook niet aannemelijk. De verwachting is juist eerder dat de parkeerbehoefte vanuit het plan lager zal zijn dan conform de Nota Parkeren en Stallen.

De fietstunnel

Het gaat hierbij om een ruimtelijke reservering in het plan Kruisvaartkade, de fietstunnel wordt nog niet mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

E. Planschade, indieners nummers 2, 4, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24

Indieners vrezen een negatieve invloed op de nu beweerde waardevermeerdering van hun eigendom als gevolg van de nieuwe bebouwing in de vorm van hoogbouw, aantasting van privacy en algehele verandering van het karakter van hun woonbuurt. De vraag is ook wie voor planschade verantwoordelijk is.

Reactie:

Wanneer iemand van mening is dat hij planschade heeft door een nieuw bestemmingsplan, kan hij het college van burgemeester en wethouders verzoeken om een tegemoetkoming in de planschade nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

In geval van een planschadeaanvraag wordt de planschadeprocedure op grond van de gemeentelijke planschadeverordening gevolgd. Voor de aanvraag wordt een advies gevraagd aan een onafhankelijk planschadeadviseur.

F. Bouwschade/bouwoverlast/trillingshinder, indieners 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21.

Indieners vrezen voor bouwoverlast, bouwschade en trillingshinder aan hun woningen/woonboten door de nieuwe ontwikkelingen. Het is technisch bij een nulmeting niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen. Een standaard nulmeting voldoet in deze situatie niet. Aangezien de nulmeting niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden. Indieners willen graag weten op welke wijze dit wordt gerealiseerd en welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer) en hoe deze partij deze overlast gaat compenseren. Indieners willen weten welke middelen worden ingezet om schade te voorkomen zoals haarscheuren in materialen, barsten in betonnen bakken, etc. Uit ervaringen blijkt, dat de schade door het intrillen vaak niet meer te herleiden is. Het een en ander kan grote gevolgen hebben. De vraag is ook wie voor de bouwschade verantwoordelijk is.

Reactie:

Bouwschade, dan wel bouwoverlast betreft een aspect van uitvoering van een bestemmingsplan, hetgeen in deze procedure in beginsel niet aan de orde kan komen. Desalniettemin treft u hieronder een uiteenzetting van ons standpunt inzake bouwschade/bouwoverlast.

Bouwoverlast

Nagenoeg elk bouwproject gaat gepaard met overlast. Deze overlast is echter niet van permanente aard en kan niet in een bestemmingsplan worden beperkt of gereguleerd. Het betreft een uitvoeringsaspect dat niet in bestemmingsplannen wordt geregeld.

Zoals bij alle bouwwerkzaamheden moet de bouwer zich houden aan de verordening van de gemeente Utrecht. Op grond van de omvang en ligging van dit project is een bouwveiligheidsplan verplicht. Onderdeel van dit plan zijn o.a.: omgevingsscan, risicoanalyse, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid, communicatieplan, sloop/ bouwveiligheid, faseringsplan.

De bouwer is verplicht een bouwveiligheidsplan (BLVC plan) op te stellen. In dit plan wordt uitgewerkt hoe bouw- en bewonersverkeer zoveel mogelijk worden gescheiden. De gemeente toetst het plan in ieder geval bij de omgevingsvergunning. Ontwikkelaar, aannemer, gemeente en een vertegenwoordiging van omwonenden gaan gezamenlijk tijdig in overleg om de bouwlogistiek te bespreken. Met de klankbordgroep is afgesproken vanaf april 2018 in overleg te gaan over dit plan. Meer over dit plan en wat er allemaal in moet staan is te vinden op: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwen-en-verbouwen/u-wilt-bouwen-of-verbouwen/stap-5-uitvoering-en-controle-op-de-bouw/toolbox-bouwhinder/>

In het Bouwbesluit en de Circulaire Bouwlawaaï 2010 zijn specifieke normen ter voorkoming van geluidsoverlast opgenomen. Bij de bouw van het plan Kruisvaarkade zal hieraan voldaan moeten worden. Het Bouwbesluit staat het bouwen op werkdagen en zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur toe, mits de geluidsnormen tijdens de bouwperiode niet worden overschreden. De geluidswaarden liggen tussen de 60 dB (A) en 80 dB (A) op de gevel van geluidsgevoelige objecten, zoals aangrenzende woningen. Het Bouwbesluit geldt landelijk.

De bouwer is verplicht om met geluid- en trillingsmetingen aan te tonen dat de grenswaarden niet worden overschreden. Er worden dus eisen opgelegd aan de degene die verantwoordelijk is voor de bouw. Vaak laat de aannemer ruim voor de start van de bouw een opname maken (een zogenaamde nulmeting). Een daartoe ingeschakeld bureau legt dan, door middel van foto's en beschrijvingen, de bestaande toestand vast binnen het beïnvloedingsgebied van het bouwplan. Deze werkwijze vloeit vaak al voort uit voorwaarden die verzekeraars stellen bij het afsluiten van een verzekering. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan, dan is die schade te verhalen op de hoofdaannemer.

Voor het uitvoeren van werkzaamheden die de normen overschrijden buiten de reguliere werktijden, zoals in de avond of nacht, is een ontheffing van het college vereist. De gemeente is zeer terughoudend in het verlenen van een dergelijke ontheffing. Alleen in specifieke situaties en bij dringende noodzaak wordt de ontheffing verleend onder strikte condities (dat zou bijvoorbeeld kunnen bij dringende verkeerstechnische, veiligheids- of bouwtechnische redenen). Er geldt dan wel dat de werkzaamheden moeten plaatsvinden met toepassing van de meest geluidarme machines en technieken.

Tijdelijke bouwoverlast van omwonenden is geen reden om niet aan een wijziging van het bestemmingsplan mee te werken. De gemeente ziet toe op de naleving van de regels indien er klachten omtrent geluidsoverlast en/of werken buiten de reguliere werktijden worden ingediend.

Bouwschade

Bouwschade, ook aan de woonboten, komt voor rekening en risico van de ontwikkelaar. Die zal het weer doorleggen naar de aannemer. De bouwer maakt vooraf een opname van de bebouwing in de directe omgeving van het project. Deze nulmeting is noodzakelijk voor de verzekeraar van de bouwer. Ingeval van schade door bouwactiviteiten wordt deze nulmeting als referentie gebruikt.

G. Geluid, indieners nummers 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16,24

1. Qua geluid is sprake van zeven verschillende geluidbronnen die maken dat de ontwikkeling niet mogelijk is zonder voor een deel van de te bouwen woningen en appartementen hogere geluidgrenswaarden vast te stellen. De Wet geluidhinder biedt die mogelijkheid, maar gek is het wel: want de gemeente houdt zich alleen aan die wet, door gebruik te maken van de nooduitgang in diezelfde wet. Voldaan wordt alleen door een overschrijding van het geluidplafond te faciliteren. Dit staat haaks op de stelling dat (nieuwe) bewoners te maken krijgen met een gezonde leefomgeving. De gemeente

verdedigt dit door te wijzen op de afname van geluidhinder die bestaande bewoners van de Dichterswijk zouden ondervinden. Maar dit is een gelegenheidsargument. Als de gemeente die leefomgeving van bestaande bewoners namelijk echt had willen verbeteren, dan had dat 15 jaar geleden al kunnen gebeuren, door het plaatsen van geluidschermen bijvoorbeeld. Dit is niet gebeurd : kennelijk vond het bevoegd gezag de geluidhinder voor bestaande bewoners toen niet zo groot of belangrijk, dat het dergelijke schermen noodzakelijk achtte. Onderzocht is overigens niet welke geluidhinder de huidige bewoners van de Dichterswijk er voor terugkrijgen : welke hinder gaat D2 horeca opleveren en welke spraakmakende horeca? Welke de steigers, welke de balkons ? Onduidelijk is ook welke aanvullende geluidhinder zal optreden in verband met een nog lopende vergunningsaanvraag van ProRail, dat het spoorwegemplacement in Utrecht wil wijzigen. Kortom: dit mogelijke belangrijk nadelige effect zou uit hoofde van behoorlijk bestuur verder onderzocht moeten worden, al dan niet via een volwaardig MER-onderzoek. Ook al omdat een goede ruimtelijke ordening voorschrijft dat de richtafstand van woningen ten opzichte van een spooremplaats 300 meter is. Het college wil laten bouwen tot een afstand van 50 meter.

2. Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde akoestisch onderzoek is ondeugdelijk: over de Dichtersbaan rijden naast bussen en taxi's ook hulpdiensten. De geluidemissie van taxi's wordt niet meegenomen in de berekeningen, evenmin als die van de hulpdiensten. Met name voor de meest kritisch gelegen woningen waarvoor nu ten hoogste 66 dB wordt berekend kan dit relevant zijn voor de vraag of toch niet de maximaal te ontheffen grenswaarde van 68 dB wordt overschreden. Daarnaast is nog onduidelijk hoe de projectontwikkelaar gaat voldoen aan de door de gemeente gestelde grenswaarde van 55 dB etmaalwaarde voor het industriegeluid van het nabijgelegen spoorwegemplacement. Voor de busbuffer is ervan uitgegaan dat alle bussen in totaal per etmaal 0,5 minuut stationair draaien. Waar deze aanname op gebaseerd is, is niet duidelijk. Uit waarnemingen ter plekke blijkt dat bussen regelmatig minutenlang stationair draaien, vooral in de winterperiode, omdat de verwarming in de bus het anders niet doet. Het kan dus zo maar zijn dat niet wordt voldaan aan de geluideisen van 50 dB-etmaalwaarde.
3. Akoestisch onderzoek voor het binnengebied (niet spoorzijde).
De Reviuskade heeft sinds lange tijd last van geluidsoverlast door bouw- en spoorwerkzaamheden. Daarnaast draagt water geluiden ver, waardoor dit als overlast wordt ervaren. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuidwest en de NS samengewerkt om deze overlast te beperken. De aanleiding was het braakliggende terrein aan de overkant waar nu een skatepark is gebouwd. Skatepark De Yard heeft een inmiddels een geluidswal aangelegd en de NS heeft de waterkant aan Reviuskade afgesloten. Indieners vragen om akoestisch onderzoek en praktisch plan hoe omgegaan kan worden met de te verwachte bouwgeluidsoverlast en de komst van een nieuwe wijk.
4. In het akoestisch onderzoek wordt de bouw van de woningen beschreven als "positief" voor de ervaring van geluidshinder in de Dichterswijk en specifiek voor de woonboten in de Kruisvaart. Er zou een daling van 10 dB in de geluidsbelasting plaatsvinden, omdat de woningblokken dienen als geluidsscherm. In de huidige situatie zou er een gemiddelde geluidbelasting (Lden) van tussen de 50 en 60 dB bestaan; een dieprode vlek is er te zien over de gehele kruisvaart in de visuele weergave van de geluidbelasting. Indieners hebben grote vraagtekens bij de betrouwbaarheid van de resultaten van dit onderzoek, en daarom groot bezwaar tegen bovenstaande conclusie, want:

- In het akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de aanleg van de Dichtersbaan, verricht door Movares zijn hele andere resultaten te lezen voor exact hetzelfde gebied. Na aanleg van de busbaan zou er een gemiddelde geluidbelasting van 40dB bestaan op ons adres (DaCostakade 107). Ver onder de voorkeurswaarde van 48dB.
 - Dit komt overeen met onderzoek dat reclamanten afgelopen week hebben uitgevoerd. Bij een woonark op diverse tijdstippen: een geijkte decibelmeter mat tussen de 38 en 44 dB en het maximaal gemeten geluid was 45 dB. Dit terwijl er geen bladeren aan de bomen aan de overkant zitten en geluid van het spoor en de busbaan redelijk vrij doorstroomt naar de ligplaats. Indiener twijfelt aan de objectiviteit van het onderzoek.
5. Verder zijn er meer voorziene problemen rond geluid:
In hoofdstuk 4 Cumulatie is in tabel 4.1 te zien dat de gecumuleerde geluidbelasting bij de 'woningen aan de spoorzijde 64 dB wordt. Een ruime overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55dB en maar nauwelijks onder de maximaal te ontheffen geluidbelasting. Overeenkomstig tabel 4.3 is dat geluidsklasse 'luid'. Reden voor het college om over het geheel hogere waarden te verlenen. Er is echter in de conclusie te weinig rekening gehouden met de ruimte tussen de te realiseren woningblokken. Diverse ligplaatsen liggen recht voor zo'n opening. Hier kan het geluid vrijuit tussendoor en via het water komt dat rechtstreeks bij de woonboten terecht. Indieneren maken zich zorgen over die 64 dB die zonder tussenkomst bij hun terecht komt, zoals figuur 5.2 van het onderzoek illustreert. Bij de nieuw te bouwen woningen aan de spoorzijde wordt daar uiteraard rekening mee gehouden door het realiseren van 'dove gevels', echter de woonarken hebben geen dove gevels.
6. Indiener vreest voor geluidsoverlast. Naar zijn mening is in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening gehouden met de beoogde wandelpaden en vlonders over de Kruisvaart. Indien dit wordt gebruikt voor feestjes, bbq's en picknick zal dit gepaard gaan met veel geluid, wat door het wateroppervlak ver zal dragen. Indiener kan zich vinden in een ringpark, maar een wandelroute langs de Kruisvaart is toch iets anders dan een vertier- en hangplek. Indiener zou graag dat aanvullend onderzoek naar deze potentiële geluidsoverlast wordt uitgevoerd.

Reactie:*Hogere geluidsgrenswaarde:*

Zoals omschreven is het wettelijk gezien mogelijk een hogere geluidsgrenswaarde vast te stellen. Dit houdt in dat een hogere geluidsbelasting vanuit de directe omgeving op de gevel is toegestaan. Het verlenen van een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde is in een drukke stedelijke omgeving onontkoombaar en komt bij vrijwel elke ontwikkeling in Utrecht dan ook voor. Dit wordt overigens in gemengde stedelijke gebieden aanvaardbaar geacht. Wel worden conform het geluidbeleid (Geluidnota Utrecht) in dergelijke gevallen aanvullende eisen gesteld om een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat te garanderen. Voorbeeld is de eis voor een luwe gevel en een gunstige woningindeling. Daarnaast stelt het Bouwbesluit (regelgeving voor de bouw van onder andere woningen) eisen aan het maximale geluidsniveau in de woning als gevolg van geluid op de gevel. In het geval er een hogere geluidsgrenswaarde wordt vastgesteld moeten er door de ontwikkelaar/aannemer aanvullende maatregelen (hogere karakteristieke gevelwering) worden genomen om het geluid van buiten in de gevel te weren om te voldoen aan het geëiste geluidsniveau van het binnenklimaat.

Aanvullende berekeningen verkeersbewegingen Jan van Foreeststraat:

Naar aanleiding van de zienswijzen is gerekend met 2.000 verkeersbewegingen per etmaal over de Jan van Foreeststraat (1.800 voor het plan Kruisvaartkade en 200 van de herontwikkeling kantoorgebouw aan de Jan van Foreeststraat). De geluidbelasting bij de woningen aan de Assenlijnstraat zal met 0,5 dB toenemen. De geluidbelasting blijft (afgerond) echter 53 dB bij deze woningen. Bij de woning Reviuskade 2 neemt de geluidbelasting (afgerond) toe van 45 dB naar 46 dB (dus ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB). Dit valt binnen de geluidklasse rustig en zal naar onze mening gezien de eerder beschreven positieve effecten van het plan Kruisvaartkade op alle woonboten en woningen van de wijk 'Dichterswijk' niet leiden tot een onacceptabel woon- en leefklimaat, voor wat betreft het aspect geluid.

Sterker nog de geluidssituatie bij de woonboten en de woningen in de Dichterswijk zal door het plan Kruisvaartkade verbeteren, doordat het plan als geluidscherm zal gaan functioneren voor het railverkeer, de busbaan en het emplacement Utrecht. Voor de positieve en negatieve effecten zie hoofdstuk 8 van het geluidrapport van LBP/SIGHT dat als bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Maatregelen aan de Jan van Foreeststraat in de vorm van bronmaatregelen zoals het verlagen van de snelheid naar maximaal 30 km/uur zijn al getroffen. Het plaatsen van een geluidscherm langs de zuidzijde van de Jan Foreeststraat zal het open karakter van het gebied en de wijk verstoren en is stedenbouwkundig/landschappelijk moeilijk inpasbaar. Ook wat betreft de veiligheid en graffiti is een scherm niet wenselijk.

Cumulatie verschillende geluidbronnen:

Terecht wordt opgemerkt dat het plan wordt belast door zeven verschillende geluidbronnen. Deze zijn allemaal beschouwd in het geluidrapport van LBP/SIGHT. Ook met vertegenwoordigers van het emplacement Utrecht (ProRail) en de busbuffer is gedurende het onderzoekstraject regelmatig contact geweest over de te hanteren uitgangspunten. In het akoestisch onderzoek is ruimschoots aandacht besteed aan het geluid van het spoorwegemplacement.

Dit heeft onder andere geleid tot een aantal voorwaarden binnen het bestemmingsplan zoals het toepassen van 'dove' gevels bij de woningen van het plan Kruisvaartkade. Hiervan kan worden afgeweken als tijdens de aanvraag omgevingsvergunning bouw voor de woningen van het plan Kruisvaartkwartier, na meer inzicht in de te verwachten geluidbelasting van het naastgelegen spoorwegemplacement te hebben verkregen, uit aanvullend onderzoek blijkt dat aan de grenswaarden conform het geluidsbeleid van de gemeente voldaan kan worden. Dit is geregeld in artikel 7.6, sub c van de regels. Burgemeester en wethouders kunnen dan toestaan dat de gevels van de relevante woningen van het plan niet 'doof' hoeven te worden uitgevoerd. Ter plaatse van de westgevel (richting de Dichterswijk) zal volgens de verrichte onderzoeken sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aantallen bussen, taxi's en hulpdiensten:

De aantallen bussen die rijden over de busbaan (Dichtersbaan) volgen uit de rapportage van Movares, kenmerk R94048BTMEC3 - versie 3.1 van 29 januari 2013. De taxi's en hulpdiensten die rijden over de busbaan leveren echter gezien het beperkte aantal ten opzichte van het aantal bussen geen relevante geluidbijdrage. Daarnaast is de bronsterkte van voorbijrijdende taxi's aanzienlijk lager dan van de voorbijrijdende bussen. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt door de bussen die rijden over de busbaan weliswaar met 6 dB overschreden maar de maximale grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

In een akoestisch onderzoek mogen bronnen worden verwaarloosd als deze tezamen 7 dB (=een factor 5) of meer onder de totale berekende waarde zitten. In het akoestisch onderzoek is

gemotiveerd dat taxi's zowel qua aantal als uitstralend geluidsvermogen ruim onder de bijdrage van de bussen zit.

Kwantitatief produceert een bus 4 keer meer geluid dan een personenauto. Dat komt er op neer dat taxi's kunnen worden verwaarloosd als het aantal niet meer dan 80% van het aantal bussen is. Met andere woorden: er moeten bijna net zoveel taxi's rijden als bussen wil de bijdrage van de taxi's relevant worden. Dat is hier niet het geval.

De bedrijfstijden van de bussen op de busbuffer zijn bepaald op basis van waarneming ter plaatse en gevalideerd met de betreffende vertegenwoordigers van 'Busstation West' en de gemeente Utrecht. Overigens zijn de lawaaiige bussen van Connexxion, zoals gemeten op de locatie van de busbuffer, inmiddels, door de gewonnen aanbesteding van Syntus, niet meer aanwezig op de busbuffer.

Bussen over HOV baan:

Ten gevolge van de bussen rijdend over de HOV-busbaan (Dichtersbaan) wordt op de grens van het bouwvlak een geluidbelasting van ten hoogste 54 dB berekend. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ten gevolge van de naastgelegen busbaan op een groot deel van de woningen overschreden. De maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Doordat het plan zo is opgezet dat er een binnentuin/plein ontstaat, hebben alle woningen welke hier aangrenzend een gevel hebben een geluidluwe gevel waar de geluidbelasting vanwege de busbaan niet hoger is dan 48 dB.

Twijfels over de uitkomsten van het geluidonderzoek:

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de wettelijke rekenregels Reken- en meetvoorschrift 2012. De ruimte tussen de woonblokken is meegenomen in de voor het project Kruisvaartkade opgestelde rekenmodellen. De bouwblokken van het plan Kruisvaartkade zorgen er juist voor dat bij de woonarken een goed geluidsklimaat zal ontstaan omdat diverse bepalende geluidbronnen (railverkeer, busbaan, emplacement Utrecht) door de toekomstige bouwblokken van het plan Kruisvaartkade worden afgeschermd. Er komt nog maar een klein deel van het geluid tussen de blokken door. De blokken zorgen met name voor een relevante afscherming van het spoor; voor het geluid van de busbaan is dit inderdaad minder relevant.

Overigens wordt door de indieners van de zienswijzen ook geen rapport overgelegd waaruit andere resultaten zouden blijken.

Water:

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de rekenregels Reken- en meetvoorschrift 2012. Water is als reflecterende bodem (hard) meegenomen in de voor het project Kruisvaartkwartier opgestelde rekenmodellen.

Horeca:

Voor het aspect 'horeca' moeten toekomstige horeca inrichtingen in de plint van het plan Kruisvaartkade voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Activiteitenbesluit. De woningen van het plan Kruisvaartkade liggen ten aanzien van het geluid door horeca kritischer dan de woningen van de wijk Dichterswijk. Hierdoor zal de geluidbelasting op de woningen aan de Dichterswijk lager zijn dan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Horeca categorie D2 betreft daghoreca zoals een koffie/theehuis of een lunchroom. In dit soort horeca zal geen harde muziek worden afgespeeld waardoor overlast kan ontstaan.

Burenlawaaï:

Geluid van feestjes georganiseerd door de toekomstige bewoners is net als het geluid van feestjes die georganiseerd worden door de bestaande bewoners van Dichterswijk niet onderzocht.

Burenlawaaï wordt geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

H. Luchtkwaliteit, indieners nummers 3, 6, 7, 8, 9, 16.

Qua luchtkwaliteit kan niet op voorhand redelijkerwijs worden uitgesloten dat er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit, evenmin als kan worden aangenomen dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade, zodat geen aandacht hoeft te worden besteed aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is. Het plangebied bevindt zich deels in de milieuzone van Utrecht, dus om die reden alleen al zou een volwaardig luchtonderzoek onderdeel moeten zijn van de planbeoordeling. Dat van een plan sprake zou zijn dat niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit is niet relevant, nu de rechtbank van Den Haag de Staat op 7 september 2017 met onmiddellijke ingang verbodt elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zal leiden. Het verkeer dat middels de ontwikkeling wordt aangetrokken, zal rijden via de Graadt van Roggweg en de Europalaan. Dit zijn potentiële overschrijdingspunten. Als het RIVM statistisch verwacht dat door de ontwikkeling van de Kruisvaartkade grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden, dan is de Staat verplicht de ontwikkeling 'stil te (doen) leggen'. Er is derhalve meer dan een go Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde luchtkwaliteit onderzoek is ondeugdelijk. De ontwikkeling wordt aangemerkt als een project dat niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, omdat minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt berekend wat de planbijdrage is voor stikstofdioxide en fijnstof, maar hierbij worden niet alle relevante verkeersstromen meegenomen.

Zo blijven de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. De rechtbank van Den Haag gebood in dit kader op 7 september 2017 de Staat om binnen twee weken na 7 september alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan dat zodanige maatregelen bevat dat op de kortst mogelijke termijn voorspelbaar en aantoonbaar voldaan wordt aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het verbod de Staat daarnaast met onmiddellijke ingang elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Niet uitgesloten is dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier op de Graadt van Roggweg en de Europalaan autoverkeer genereert dat leidt tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden. Het RIVM zou hierover om advies moeten worden gevraagd. Hier zijn college en projectontwikkelaar schriftelijk op gewezen en er is schriftelijk om een dergelijke adviesaanvraag verzocht. Dit verzoek is ongemotiveerd afgewezen. Onduidelijk is overigens waarom met stagnatiefactor 0 lijkt te zijn gerekend. En op bladzijde 37 van het onderzoek bevindt zich een kaartje waaruit blijkt dat de jaargemiddelden stikstofdioxide zich op een enkel punt boven de grenswaarde bevindt en op grote delen van de Croeselaan en Van Zijstweg daar vlak onder. Reden te meer om het

RIVM om advies te vragen opdat geen maatregel genomen wordt die leidt tot een overschrijding van de grenswaarde. Het zou een gotspe zijn als, nadat de Kruisvaartkade is ontwikkeld, de milieuzone moet worden uitgebreid, omdat de luchtkwaliteit is verslechterd.

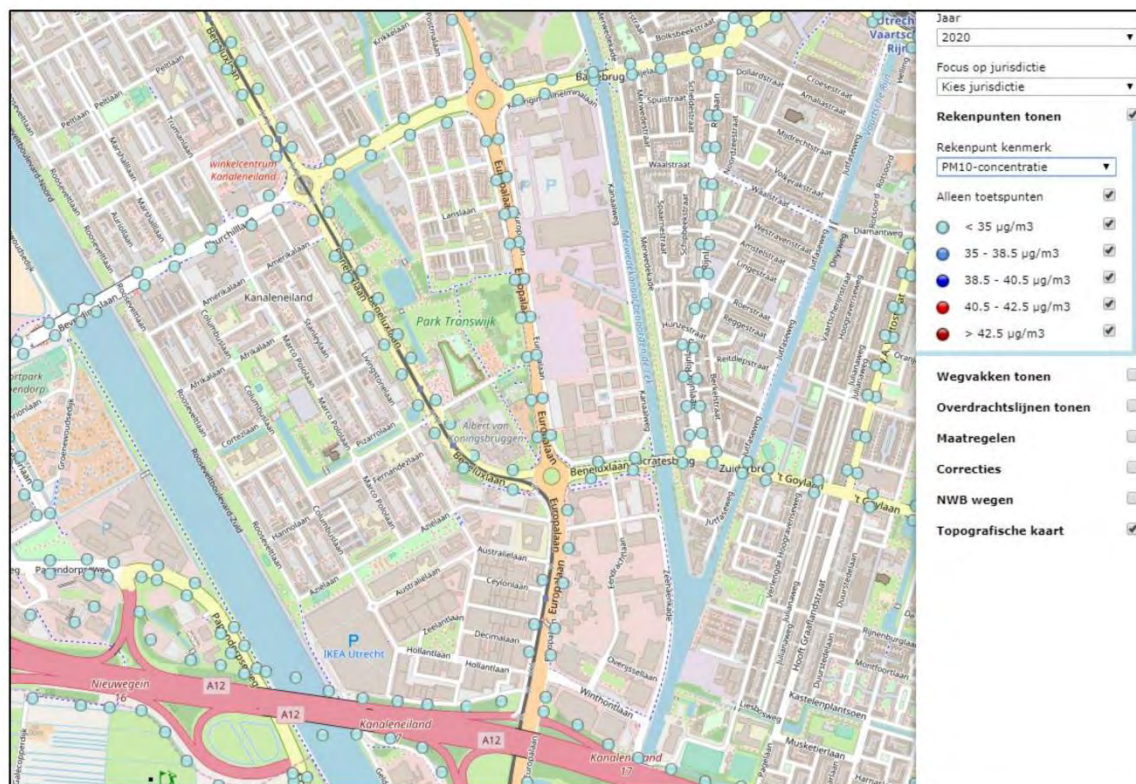
Reactie:

De Wet milieubeheer bevat regels ten behoeve van de luchtkwaliteit en bevat onder meer de grondslag voor het Besluit en de Regeling Niet In Betekenende Mate bijdragen (NIBM). Op grond van deze regels zijn nieuwe woningbouwlocaties met minder dan 1.500 woningen (bij één ontsluitingsroute) aangemerkt als ontwikkelingen die niet in betekenende mate zullen bijdragen aan de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar de effecten van dergelijke projecten op de luchtkwaliteit is dan niet nodig. Niettemin is in het kader van de goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan. Dat onderzoek (bijlage 13 bij de toelichting) bevestigt dat het project niet in betekenende mate bijdraagt en dat de drempelwaardes niet zullen worden overschreden. Het door indieners aangehaalde vonnis in kort geding van dat Rechtbank Den Haag tast de werking van deze wettelijke systematiek niet aan. Dat het plangebied binnen de milieuzone is gelegen betekent evenmin dat de luchtkwaliteit aldaar boven de drempelwaardes zou uitkomen.

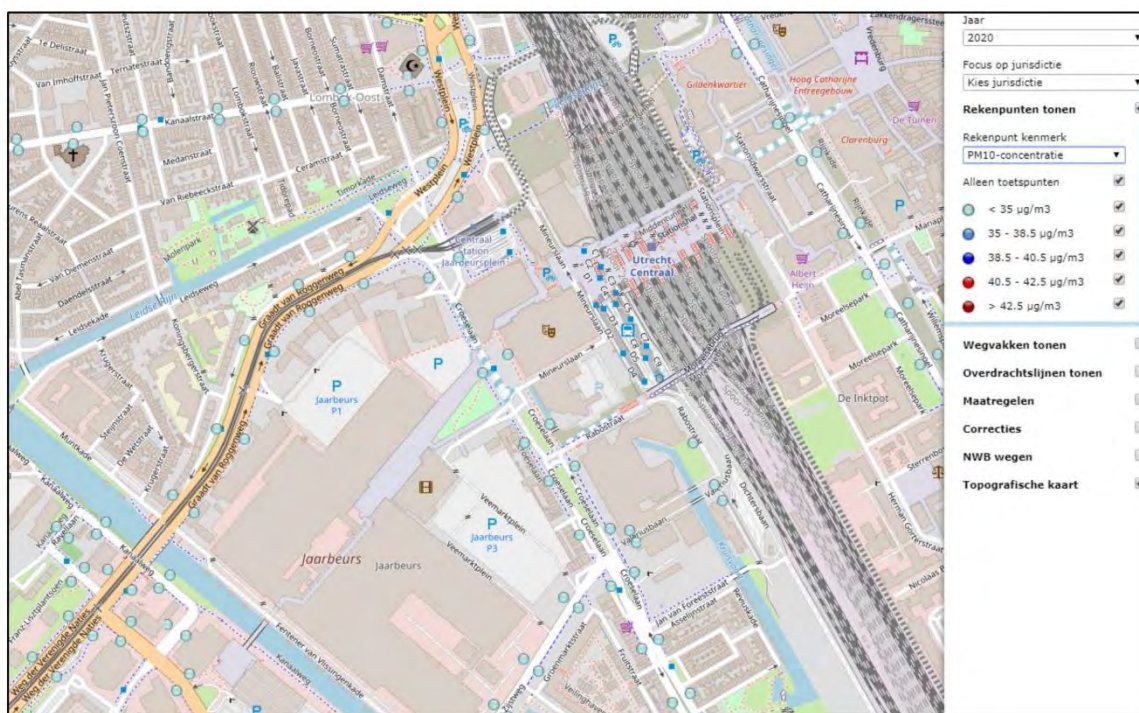
Op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan komen locaties voor waar potentiële overschrijdingspunten voorkomen. Dit is niet in het onderzoek meegenomen. In het luchtkwaliteit onderzoek is op drie manieren aangetoond dat met het plan aan de luchtkwaliteiteisen van de Wet milieubeheer wordt voldaan middels artikel 5.16 lid 1. Als eerste geldt dat het plan als categorie krachtens de Regeling NIBM als niet in betekenende mate bijdragend aan de luchtkwaliteit wordt ingedeeld. Als tweede is berekend dat de verkeersaantrekkende werking van het plan daadwerkelijk krachtens het Besluit NIBM als niet in betekenende mate bijdragend aan de luchtkwaliteit is aan te merken. Als derde is een volledige berekening uitgevoerd (met het verkeer van de hoofdontsluitingswegen op de Croeselaan en de van Zijstweg en het volledige planverkeer daarbij opgeteld) en getoetst aan de grenswaarden van bijlage II van de Wet milieubeheer. Ons inziens is dus wel sprake van een volledig luchtkwaliteit onderzoek. Bij prognoseberekningen van geluid en luchtkwaliteit is het gebruikelijk om het studiegebied uit te breiden tot en met de eerste hoofdontsluitingsweg(en) en/of tot waar het verkeer in het heersend verkeersbeeld is opgenomen. In onderhavige situatie is dat de Croeselaan en de Van Zijstweg. Vandaar dat de berekeningen niet verder zijn uitgebreid naar de Graadt van Roggenweg en de Europalaan. Indieners wijzen er op dat op deze wegen potentiële overschrijdingspunten voorkomen, en dat in het verlengde van de uitspraak van de Rechtbank van Den Haag van 7 september 2017, het plan niet mag worden uitgevoerd zolang "in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat dit tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ zal leiden". Wij merken hierover op dat, los van de reikwijdte van deze uitspraak, niet verwacht wordt door het RIVM dat er sprake is van voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan. Overigens heeft de rechtbank in zijn uitspraak van december jl. deze benadering, die uitgaat van statistische verwachting, niet overgenomen.

De aanvang van de bouw van het plan is op zijn vroegst 2019 en zal niet voor 2020 afgerond zijn. Uit de –mede door RIVM opgezette en uitgevoerde– NSL Monitoring blijken in het jaar 2020 geen statistisch verwachte overschrijdingen langs de Graadt van Roggenweg en de Europalaan (zie bijlage I). Op beide locaties zijn de prognoses voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ lager dan 35 µg /m³. Ook indien de bijdrage van de volledige verkeersaantrekkende werking (zijnde maximaal 0,71 µg /m³ en 0,11 µg /m³ voor respectievelijk stikstofdioxide en fijn stof) daar bij opgeteld wordt,

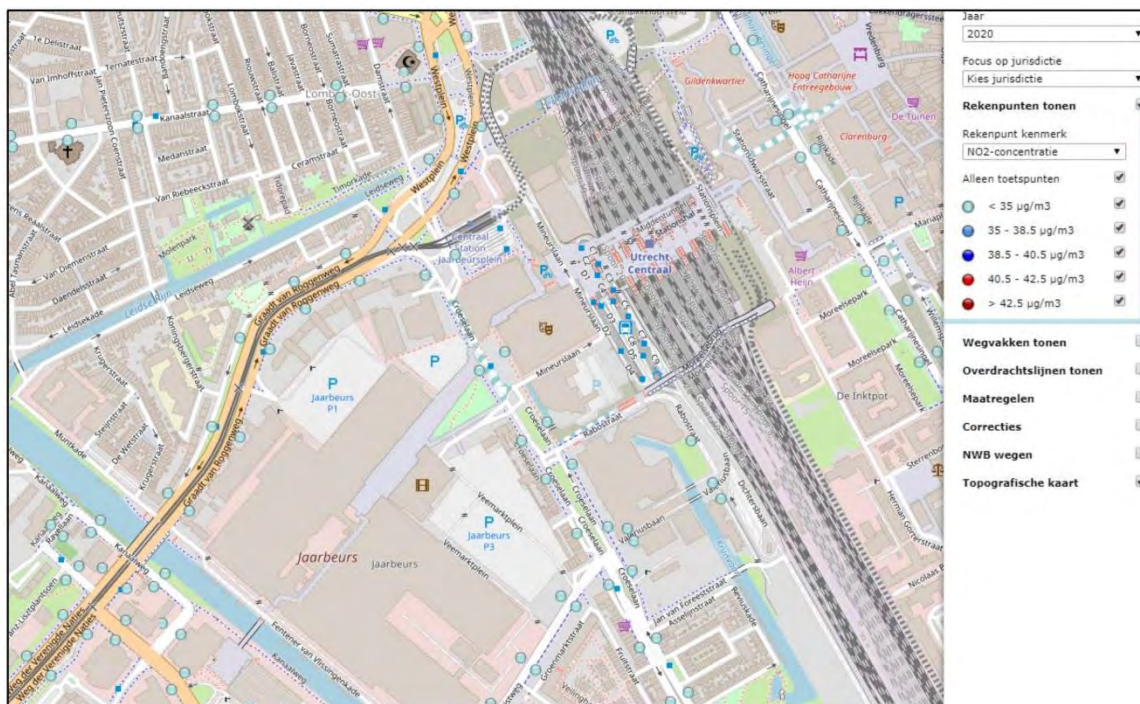
is er geen sprake van een voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding. In onderstaande kaartjes is de NSL Monitor 2020 opgenomen.



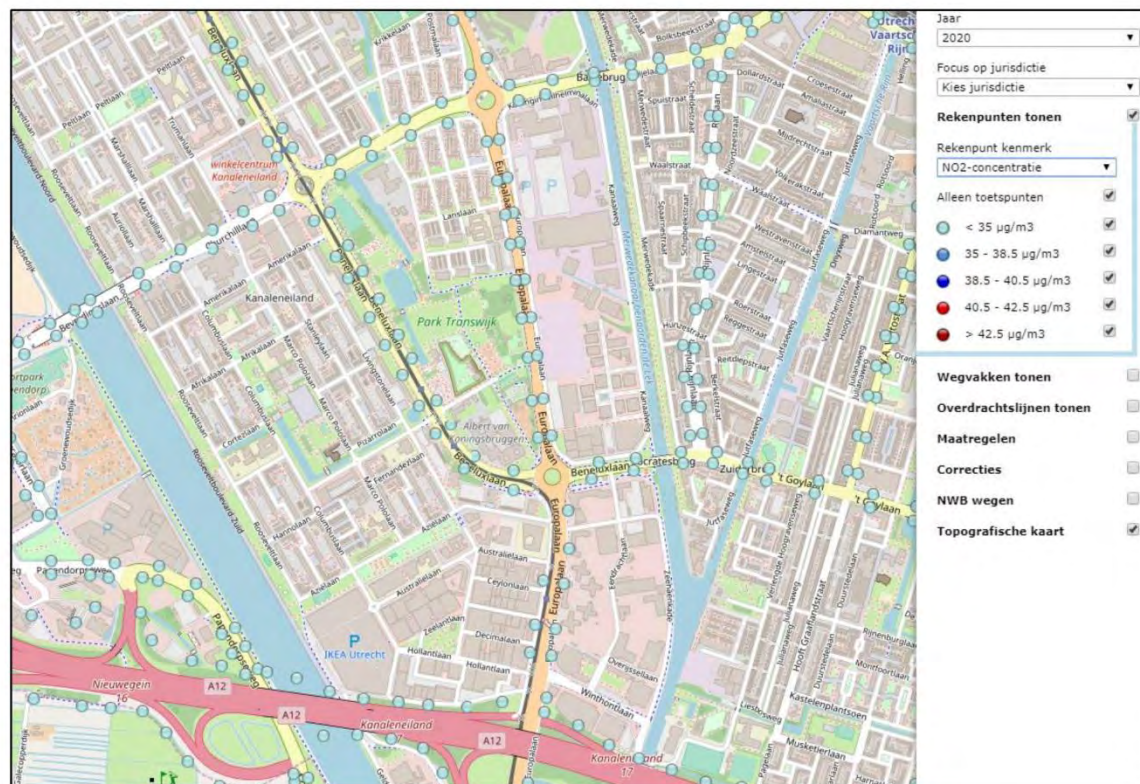
NSL monitor 2020 Fijn stof (PM10) – Europalaan



NSL monitor 2020 Fijn stof (PM10) – Graadt van Roggenweg



NSL monitor 2020 Stikstofdioxide – Graadt van Roggenweg



NSL monitor 2020 Stikstofdioxide – Europalaan

I. Balkons, vlonders, steigers en 10% bebouwingsmarge, indieners nummers 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 20 en 21.

Er komt een muur van bebouwing direct aan de overkant van de Reviuskade. In plaats van 4 meter kijken de bewoners van de woonarken straks tegens 12 meter bebouwing aan, met balkons. Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens, verzoeken indieners de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart met name ter hoogte van de Reviuskade.

Ook steigers en vlonders hebben een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy. Tijdens de vernieuwing van de kadewand van de Kruisvaart in 2012 zijn alle bestaande vlonders en steigers gelegaliseerd door het Waterschap. Het toevoegen van nieuwe vlonders en steigers zal leiden tot een groter deel van het wateroppervlak dat bedekt is hetgeen afbreuk doet aan het noodzakelijk behoud van biotoop voor beschermde diersoorten en is derhalve onaanvaardbaar.

Reactie:

De bebouwing langs de Kruisvaart heeft zoals aangegeven een maximale hoogte van 12 meter. Deze bebouwingsmogelijkheid is bestemd voor het maken van grondgebonden woningen met een tuin. De mogelijkheid tot uitstekende balkons zal derhalve achterwege worden gelaten. Het bestemmingsplan wordt daarop aangepast. Zie artikel 7 lid 72.1. onder sub g van de regels van het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan staat in beperkte mate steigers langs het water toe. Dit heeft effect op de ruimtelijke beleving. Dit effect kan zowel negatief als positief worden opgevat.

Het deel van de steiger dat boven het wateroppervlak aanwezig mag zijn is beperkt tot maximaal 1 meter. Door in het bestemmingsplan de kaders op te nemen ontstaat de mogelijkheid om op basis van dit kader te kunnen toetsen en handhaven. Dit zorgt er voor dat in de toekomst geen 'wildgroei' ontstaat. Het wateroppervlak neemt niet af door steigers. Het Ringpark wordt vormgegeven als publieke wandelroute aan het water aan de zuidzijde. Deze kan worden vormgegeven als steigerpad of als wandelpad op het land, dit is nader uit te werken. Bewoners worden hierbij betrokken, het Ringpark wordt in co-creatie ontworpen. Uitgangpunt voor steigers is dat deze op de harde oeverconstructie ligt en niet meer dan 1 meter over het wateroppervlak ligt. Vanuit dit oogpunt achten we dit geen ernstige aantasting van de beleving van ruimte en privacy. Aan de noordzijde, tegenover de Reviuskade zullen eventuele private vlonders of steigers niet dichterbij komen te liggen dan de oever nu, ze zullen niet over de bestaande waterlijn komen te liggen. Volgens het ontwerp bestemmingsplan kon dit nog wel, die mogelijkheid is geschrapt. Artikel 6.2. sub e (in het ontwerpbestemmingsplan was dit artikel 5.2 sub e.) is geschrapt.

J. Waterbreedte Kruisvaart en vlonders, indieners nummers 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 17, 20 en 21.

1. In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot de woonboten. Indieners vragen met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte.
2. Ten tijde van de vervanging van de beschoeiing aan de Da Costakade-zijde van de Kruisvaart in 2010, zijn de bestaande vlonders en water overhangende bouwwerken, niet zijnde gebouwen dan wel woonboten, vergund maar ook nadrukkelijk door het Waterschap beperkt tot deze, zie de vergunning van 13 november 2012, met kenmerk

577859 – V van de Dijkgraaf en hoogheemraden van de Stichtse Rijnlanden. Dit in verband met de waterbergingscapaciteit en de negatieve invloed op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart. Uitbreiding van de toentertijd vergunde vlonders e.d. is voor de bestaande vergunde vlonders, conform bovenstaande, niet toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier wordt melding gemaakt van het aanbrengen van vlonders voor de woningen die direct gelegen zijn aan de Kruisvaart. Dit heeft een directe beperking van de waterafvloeiende en –bergingscapaciteit van de Kruisvaart en een ongewenst negatief effect op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart, hetgeen in strijd komt met het bepaalde in art. 2.1 Waterwet. Tevens is dit volledig in tegenspraak met het vigerend beleid van het Waterschap.¹

Reactie:

Bij het opstellen van het SPvE en het ontwerp bestemmingsplan is overleg geweest met het Waterschap. De bestaande waterbreedte van de Kruisvaartkade blijft in principe gehandhaafd, zoals opgenomen is in het SPvE. Hierbij wordt specifiek bedoeld op de breedte van het wateroppervlak. De Kruisvaart bestaat op delen uit een harde oever (constructie / damwand) en een zachte oever. De zachte oever is maatgevend in het handhaven van de minimale breedte, zodat het wateroppervlak (en beeld) gelijk blijft. De harde oever zal nog vervangen moeten worden en kan lokaal afwijken van de exacte ligging (afwijking blijft beperkt tot een halve meter). De mogelijkheid bestaat wel om de kademuur verder van de arken en de bebouwing van de Dichterswijk te leggen, en zo meer wateroppervlak te creëren, dit is echter geen eis.

Het wateroppervlak neemt niet af door steigers en steigers hebben dus geen beperking van de waterafvloeiende en – bergingscapaciteit.

K. Geen gezonde verstedelijking, indieners nummers 1, 3, 5, 6, 7, 9, 15, 16, 20, 21.

De ontwikkeling van de Kruisvaartkade is overbodig, niet duurzaam en draagt niet bij aan een gezonde verstedelijking: de leefomgeving voor nieuwe bewoners is niet gezond: ze krijgen te maken met geluid- en trillingshinder van het naastgelegen spoorwegemplacement. De leefomgeving van bestaande bewoners wordt ongezonder en de groene kwaliteit ervan daalt: ze krijgen te maken met viezere lucht door een toenemend aantal motorvoertuigbewegingen, de autobereikbaarheid van hun woningen neemt fors af, extra parkeerhinder dreigt op plekken waar nog geen betaald parkeren is, 111 bomen en ander groen verdwijnen, het aantal zonuren daalt, ze krijgen inkijk en verliezen het zicht op de Domtoren en er dreigt geluidoverlast door steigers (inclusief pleziervaart) en balkons. Bij al deze zaken, die de gezondheid van de leefomgeving betreffen: geluidhinder, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, trillinghinder, had het in de rede gelegen om een advies te vragen aan de GGD Utrecht.

Reactie:

Het toevoegen van woningen in de stad leidt onvermijdelijk tot druk op de omgeving. Maar Utrecht groeit, de vraag naar woningen is groot en veel mensen wachten lang op een woning. Bovendien willen we de groene ruimte rondom de stad groen houden. Utrecht kiest daarom in haar Ruimtelijke Strategie (vastgesteld december 2016) voor binnenstedelijke verdichting. Binnen deze randvoorwaarde streven we naar een optimale gezonde leefomgeving. In de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier doen we dat door een het treffen van een aantal maatregelen. Gezonde verstedelijking is een breed begrip. Het plan draagt op verschillende manieren bij aan gezonde verstedelijking. Het Kruisvaartkwartier wordt een wijk, waar ruimte is om te wonen, anderen te ontmoeten en waar bewoners kunnen spelen en bewegen.

De genoemde geluidhinder blijft binnen de normen, daarnaast zorgt de nieuwe bebouwing voor minder geluidhinder van het spoor in de Dichterswijk.

Er zullen bomen verdwijnen, maar er wordt ook groen toegevoegd. Daarnaast zorgt het plan ervoor dat het Ringpark wordt afgemaakt en dat ook bewoners van de Dichterswijk beide kanten van het water kunnen beleven. De groene kwaliteit van de wijk wordt daardoor vergroot.

Ten opzichte van de Dichterswijk komen de nieuwe woningen in het Kruisvaartkwartier in het noordoosten te liggen. Verschillende zonstudies hebben aangetoond dat vanwege de ligging de daling in zonuren beperkt blijft.

Uit de bezonningsstudie kan worden afgeleid dat de woningen en woonboten/woonarken aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkade in de ochtend hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezonning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode. In een zwaar verstedelijkte omgeving wordt deze beperkte schaduwhinder aanvaardbaar geacht.

Het toenemende aantal motorvoertuigbewegingen zal plaatsvinden op de Croeselaan en de Jan van Foreeststraat. Hierdoor blijft de drukte beperkt op de woonstraten in de Dichterswijk, behalve op de twee eerder genoemde uitzonderingen.

Een afname van autobereikbaarheid en parkeerhinder kan nadelig zijn voor de huidige bewoners, maar heeft weinig met gezonde verstedelijking te maken. Vanuit een gezondheidsoogpunt is het juist goed als de auto verder van de woning geparkeerd is, behalve voor mensen met een beperking. Wandelen, fietsen of openbaar vervoer zijn namelijk gezondere vervoersmiddelen, daardoor zijn deze mogelijkheden idealiter in een gezonde wijk dichterbij.

L. Windhinder, indieners nummers 8, 9, 17 en 24.

Uit het windonderzoek Kruisvaartkade te Utrecht blijkt dat er meerdere tuinen en buitenruimtes aan de overzijde van het zuidelijke deel negatief beïnvloed worden, doordat daarvoor windklasse C zal gaan gelden op basis van het bouwplan. Bij windklasse C is voor buiten zitten sprake van een slecht leefklimaat en voor slenteren sprake van een matig leefklimaat. Dit betekent dat voor de omwonenden het buiten kunnen zitten in hun tuinen of op hun vlonders in hoge mate negatief beïnvloed wordt, alsmede dat het op straat lopen negatief beïnvloed wordt. Op basis van de bevindingen van de onderzochte windhinder heeft het bestemmingsplan een zodanige verslechtering van de woon- en leefomgeving van de omwonenden tot gevolg dat deze als onaanvaardbaar moet worden aangemerkt. In het bestemmingsplan wordt melding gemaakt dat er adequate voorzieningen worden getroffen voor het beperken van de negatieve invloed van de bebouwing op het woon- en leefklimaat binnen het Kruisvaartkwartier. Echter, het effect op maaiveldniveau van windklasse C en D moet, op basis van bovenstaande niet beperkt worden tot op de bebouwing van het Kruisvaartkwartier, maar ook als voorwaardelijke verplichting opgenomen worden om de windklasse voor de omwonenden voor het zuidelijke deel van het kruisvaartkwartier minimaal terug te brengen tot het huidige niveau.

Reactie:

Het windhinderonderzoek is uitgevoerd om de effecten van het bouwplan inzichtelijk te krijgen en vervolgens in de verdere ontwikkeling te kunnen sturen om windhinder te beperken door het treffen van adequate voorzieningen. In het bestemmingsplan zijn voorzieningen ten behoeve van het beperken van windhinder mogelijk gemaakt. Tevens is er, naar aanleiding van de zienswijzen, een nadere eisenregeling opgenomen in de bestemming Groen (artikel 3.3.) en Wonen (artikel 7.3) om

nadere eisen te kunnen stellen aan de situering en afmeting van bouwwerken die voor een goed windklimaat kunnen zorgen.

Aangegeven wordt dat de tuinen aan de overzijde van het zuidelijke deel negatief beïnvloed worden door de nieuwbouw, waarbij windhinderklasse C optreedt. Men geeft aan dat dit minimaal gelijk moet zijn aan het huidige niveau. De normstelling NEN8100 geeft geen richtlijnen omtrent private buitenruimten. Ook de hoogbouwvisie Utrecht geeft geen richtlijnen hieromtrent. Ook geven de richtlijnen niet aan dat het windklimaat niet slechter mag worden. De enige richtlijn is dat het effect beschouwd moet worden. De uitgevoerde windstudie geeft dan ook slechts indicatief inzicht in het windklimaat in de desbetreffende tuinen. Aansluitend op bovenstaande is het model opgezet zonder inrichting van de tuinen, zoals hagen, schuttingen, schuurtjes en groen. Verwacht mag worden dat deze elementen het windklimaat aanzienlijk verbeteren en dat windhinderklasse C hierdoor verdwijnt in deze tuinen. De windstudie is alleen voor de nieuwe situatie gedaan. Er is geen wettelijk kader en om die reden is het niet onderzocht. Indien de tuinen in meer detail zouden worden beschouwd voor de huidige en toekomstige situatie, is de verwachting dat er dan geen reden is tot zorg.

M. Verkeersontsluiting, indieners nummers 2, 4, 5, 11, 14, 15, 20 en 21.

Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. De fiets- en wandelroutes worden primair ontsloten via de Jan van Foreeststraat, via het park aan de Jeremias de Deckerstraat en via een nieuwe brug voor langzaam verkeer, die aansluit op de Da Costakade. Parallel aan de nieuw aangelegde busbaan langs het spoor komt een extra straat voor auto- en langzaam verkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft daarmee een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd. Aangezien tevens 200 woningen aan deze straat gebouwd worden, kan vastgesteld worden dat de verkeersdrukte enorm gaat toenemen. Uit de berekening naar de autoverkeersbewegingen, blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid. De vraag rijst dan ook of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreeststraat. Indieners verzoeken om de verkeersontsluiting aan te passen door alternatieve ontsluitingswegen, bijvoorbeeld via de Da Costakade zoals eerder door de gemeente is voorgesteld. Het aanleggen van een éénrichtingsontsluiting over de Jan van Foreeststraat in combinatie met geluidsschermen is ook een optie. De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreeststraat.

Reactie:

Naar aanleiding van eerdere opmerkingen en vragen van buurtbewoners is de situatie nader bekeken. Dit heeft geleid tot een aangepaste berekening van het aantal verkeersbewegingen dat uitkomt op het kruispunt van de Jan van Foreeststraat met de Croeselaan. De verkeersbewegingen die de ontwikkeling Jan van Foreeststraat 2 veroorzaken zijn nu meegenomen. De uitkomst hiervan verschilt slechts marginaal van de eerdere berekeningen.

Een (extra) auto-ontsluiting via de Da Costakade is ongewenst, vanwege het extra autoverkeer door de smalle straten (met fietsers en geparkeerde auto's) van dit gedeelte van de Dichterswijk. De Jan van Foreeststraat is van voldoende breedte, er wordt niet geparkeerd, het heeft een vrijliggend fietspad en het verkeer kan direct door naar de Croeselaan rijden, die functioneert als

ontsluitingsweg van de wijk. Zowel qua capaciteit als verkeersveiligheid is de ontsluiting via de Jan van Foreeststraat daarom de beste oplossing.

N. Privacy aantasting door hoogbouw, indieners nummers 2, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16 en 24.

Het plan gaat over de bouw van woningen en appartementen met bouwhoogtes van 12 tot 41,3 meter tegenover bestaande woningen. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit het appartementencomplex in die woningen. Dit komt doordat de toekomstige woningen op een geringe afstand van de woning van de indieners komen en de woontorens en woningen aanzienlijk hoog worden. Dat vormt een enorme inbreuk op de bestaande situatie en is een ernstige aantasting van de privacy. Indieners verzoeken om de bouwhoogte van de woontorens, ter plaatse van het spoor, te verlagen en de rijwoningen ter plaatse van het water te vervangen door een groenstrook. Deze groenstrook zal aansluiten op het park ten zuiden van de Reviuskade.

Reactie:

Wij zijn van mening dat er geen sprake is van een onacceptabele aantasting van de privacy. Hierbij is rekening gehouden met de voorgaande visies, het voorzien in de grote woningbehoefte als opgave voor de stad Utrecht en de verhouding tussen de aanwezige bebouwing en woonarken van de Dichterswijk en de nieuwbouw. Met het SPvE is voor de nieuwbouw een plan ontwikkeld waarmee optimaal rekening is gehouden met de maat en schaal van de directe omgeving. Met hoogbouw aan de zijde van het spoor en lagere bouwhoogtes aan de zijde van de Dichterswijk. Door de hoogbouw aan de spoorzijde te plaatsen, is de afstand tot de woning van indieners voldoende groot. In een binnenstedelijke omgeving is een dergelijke afstand niet ongebruikelijk en wij achten dit dan ook geen ernstige aantasting van de privacy. Het is overigens wel denkbaar dat er enige inkijk mogelijk is tussen de bestaande bouw en de nieuwbouw. Deze zichtrelatie is echter niet onacceptabel gelet op de stedelijke omgeving en de afstand van minimaal 38 meter tot de woningen en minimaal 19 meter tot de woonarken. Aan de zijde van de Da Costakade zijn deze minimale maten nog ruimer.

4 Beantwoording van de overige onderdelen in de zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de overige, individuele onderdelen van de zienswijzen behandeld. Waar de zienswijzen de algemene thema's raken die genoemd zijn in hoofdstuk 3 verwijzen we naar die thema's.

Zienswijze 1

1. Positief geluid

Indiener is positief over dat het bestemmingsplan na vele jaren onzekerheid over de planvorming nu eindelijk een mogelijkheid biedt om op deze al zo lang braakliggende locatie zo dicht bij het station een flink aantal woningen te kunnen gaan realiseren. Met het indienen van deze positief opbouwende zienswijze wil hij kenbaar maken dat er niet alleen tegenstanders zijn tegen het project.

Reactie:

Wat fijn om te horen dat de verdichting nabij het station gewaardeerd wordt.

2. Nog intensiever bebouwen

Indiener is van mening dat er in het kruisvaartkwartier zo intensief mogelijk mag worden gebouwd, mits op basis van een goed stedenbouwkundig plan en als de automobiliteit zoveel mogelijk wordt beperkt, zoals dit ook in de plannen voor het nabij gelegen Beurskwartier is beschreven.

Om intensiever maar ook afwisselender te kunnen bouwen zou er langs het spoor echter meer flexibiliteit en meer afwisseling in bouwhoogtes (zowel hoger als lager) moeten worden toegelaten dan in het voorliggende bestemmingsplan wordt voorgeschreven. Het teveel en nauwkeurig 'vast schrijven' van bouwhoogtes per bouwvlak langs het spoor met grotendeels 23,5 meter (met uitzondering van de koppen en het 'Parkgebouw'), is in dit bestemmingsplan veel te gedetailleerd en te dwingend voorgeschreven.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel A.

Hierbij wordt opgemerkt dat maximale bouwhoogtes zijn aangegeven waarbinnen verder gevarieerd kan worden. De genoemde bouwhoogtes zijn dan ook te zien als maximum, niet als 'voorgeschreven' hoogte. Er zijn daarbij wel verschillende maxima aangehouden om diversiteit in bouwhoogte te stimuleren. Indiener geeft daarbij aan dat er ook mogelijkheid moet zijn nog hoger te gaan, dit achten we niet wenselijk, gezien het gevoerde overleg met de omgeving en de beleidsdocumenten (hoogbouwvisie, ruimtelijke visie Kruisvaartkwartier en het SPvE).

3. Duidelijke keuze maken

Het bestemmingsplan beoogt het realiseren van 450 tot 600 woningen, maar volgens de regels mogen er echter maar maximaal 431 woningen rechtstreeks worden gerealiseerd. Afhankelijk van de grootte en type woningen, zouden er zoveel mogelijk woningen (maximaal 600) moeten kunnen worden gebouwd. Het beperken tot maximaal 431 woningen moet in dit bestemmingsplan dan ook worden geschrapt. Dit kan door op deze locatie dicht bij het station de automobiliteit flink te beperken, zoals bijvoorbeeld ook in de visie Beurskwartier wordt voorgesteld.

Er zal dus op deze locatie door de gemeenteraad een drastische en heldere keuze moeten worden gemaakt: óf zo intensief mogelijk bouwen met een zeer lage parkeernorm (vrijwel uitsluitend deelauto's), om de automobilititeit op deze locatie te minimaliseren (volgens Beurskwartier), óf blijven vasthouden aan de thans geldende parkeernorm en bouwen in een lage dichtheid tot maximaal 431 woningen. Indiener verzoekt de gemeenteraad om zo intensief mogelijk te bouwen op deze locatie met een zo laag mogelijk autobezit en het stimuleren van deelauto's en fietsen conform de voorstellen zoals in het nabij gelegen Beurskwartier.

Reactie:

Om meer woningen (tot 600 te realiseren) moet aangetoond worden dat dit het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling niet boven de 1800 komt.

Zie ook hoofdstuk 3 onderdeel B.

4. Minder gedetailleerd bestemmen

Naar het oordeel van de indiener zijn de bouwvlakken, de regels en de bouwhoogtes in het bestemmingsplan veel te gedetailleerd en te dwingend vastgelegd, waardoor enige flexibiliteit bij de uitwerking van de planonderdelen (gefaseerde ontwikkeling) in de toekomst te veel beperkingen zal opleveren. Volgens indiener zou het stedenbouwkundig plan beter kunnen en met meer flexibiliteit en met meer mogelijkheden om in bouwhoogten te kunnen variëren, waardoor de bebouwing minder monotoon en massaal overkomt.

Reactie:

Zie ook hoofdstuk 3 onderdeel A.

Met het bestemmingsplan wordt het planologisch kader vastgesteld waarin maximale bouwhoogtes, aantallen en bouwvlakken zijn opgenomen. Op deze wijze wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt die recht doet aan de gemaakte afspraken met omwonenden, ontwikkelaar en vastgestelde (beleids)documenten. Een verdere flexibiliteit wordt gestimuleerd, binnen de gegeven hoogtes en vlakken kan het aantal woningen tot 600 ruim gerealiseerd worden zonder de uiterste mogelijkheden te benutten die het bestemmingsplan biedt. In het beeldkwaliteitsplan wordt daarbij ingegaan op korrelgrootte, gevelbeeld en variatie.

5. Afmetingen semi openbaar gebied te smal

Indiener vindt de afmetingen van het semi openbare binnengebied erg smal. Zeker in de zuidelijke bouwblokken bedraagt deze maar 12 a 13,5 meter. In het bestemmingsplan mag deze maat zelfs nog worden verkleind tot 10 meter en dat is echt te dicht op elkaar. De minimum maat zou in het bestemmingsplan moeten worden beperkt tot 15 meter, met op enkele plekken een escape naar 12,50 meter. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld ondiepere woningen te maken of bij een deel van de grondgebonden woningen geen voortuinen op te nemen zodat de woningen direct grenzen aan de groenstrook langs de Kruisvaart. Bij deze woningen zouden dan bijvoorbeeld daktuinen gemaakt kunnen worden. De rooilijn bij de groenstrook langs de Kruisvaart zou dan opgeschoven moeten worden tot aan de groenzone, waardoor meer flexibiliteit komt bij het uitwerken van het type grondgebonden woningen hier (vrijheid in wel of geen voortuin).

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel A.

De binnenmaat is flexibel, een minder diepe woning is mogelijk, maar wordt niet voorgeschreven. De suggestie om de rooilijnen richting de Kruisvaart op te schuiven nemen we ook niet over, dit is vanuit de ruimtelijke beleving van onder meer de woonarken ongewenst.

6. Alternatieve bouwhoogten

Indiener stelt zich op het standpunt dat het stedenbouwkundig een goede keuze is om in het centrale deel, geen 'eerste lijns-bebouwing' (laagbouw) op te nemen langs het water, waardoor hier meer ruimte is voor groen aansluitend op het park en de monumentale brug richting Dichterswijk. Op deze toplocatie is het stedenbouwkundig wenselijk om een markant en expressief (groen) 'Parkgebouw' te realiseren i.p.v. een nogal massaal ogende blok. Om hier meer architectonische vrijheid mogelijk te maken verzoek indiener om de bouwhoogtes van dit 'Parkgebouw' meer te laten variëren en voor een deel ook nog wat te verhogen. Dit kan door hier te variëren tussen de 7 en 11 bouwlagen (24 – 38 meter) in plaats van 9 lagen in 31 meter. In de beeldkwaliteit moeten dan wel bijzondere kwaliteitseisen aan zo'n gebouw gesteld worden, opdat hier een markant 'groen' gebouw met een bijzondere architectonische expressie kan worden gerealiseerd, omgeven door een ruim park.

Indiener pleit ervoor dat in beide zuidelijke bouwvlakken ook de mogelijkheid wordt opgenomen om uitsluitend langs het spoor te bouwen, dus zonder 'eerste lijns-bebouwing' (laagbouw) op te nemen als een variant-verkaveling. De bouwhoogten langs het spoor zouden als compensatie dan wel hoger (en nog steeds gevarieerder in hoogtes) moeten worden, bijvoorbeeld tussen 7 en 11 bouwlagen (24 tot 38 meter). In plaats van de 'eerstelijns-bebouwing' kan een veel ruimere groenzone (een ruime Parkzone) tussen de Kruisvaart en de hoge bebouwing langs het spoor komen, bijvoorbeeld in de vorm van (groene) terrassenflats. De uiteinden van de bebouwing, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zouden hogere accenten moeten krijgen met markante, ranke gebouwen tot 50 meter (15 lagen) hoogte.

Reactie:

Dit bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische vertaling van het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) dat in samenspraak met onder meer een klankbordgroep met bewoners tot stand is gekomen en voortbordurt op de eerdere Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier (vastgesteld in 2003), zoals bij onderwerp A is aangegeven. Daarnaast wordt een Beeldkwaliteitsplan opgesteld voor het Kruisvaartkwartier, tevens vast te stellen de gemeenteraad. In de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier is een hoogte tot 50 meter niet aan de orde, een hoogte tot 45 meter voor de ruimtelijke accenten is wel geregeld. Deze ruimtelijke accenten zijn vooral aan de koppen van het gebied gepositioneerd. Voor het parkgebouw vormt een markante groene uitstraling inderdaad de doelstelling, dit wordt verder gespecificeerd in het beeldkwaliteitsplan. De ordening van een eerste en tweedelijnsbebouwing geeft ook tegenover de Da Costakade een overgang weer van de bestaande Dichterswijk naar de meer stedelijke centrumzone. Om deze reden is het in het SPvE niet wenselijk geacht hier een enkele, hogere (dan nu is toegestaan) bebouwingslijn te introduceren. Hiermee wordt recht gedaan aan de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier.

7. Automobilititeit verminderen

Indiener betoogt dat gelet op de ligging (loopafstand van het centraal station), e automobilititeit tot een minimum moet worden beperkt. Dat is ook het gewenste beleid van de gemeente voor locaties dichtbij een openbaar vervoer knooppunt (Beurskwartier). Voor onderhavig bestemmingsplan zou gekozen moeten worden voor een zo laag mogelijke automobilititeit, met een daaraan gekoppeld aantal maximaal toegelaten verkeersbewegingen en een dus zo minimaal mogelijk aantal parkeerplaatsen. In de verkeersonderzoeken wordt uitgegaan van maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Onduidelijk is waar dit aantal op is gebaseerd. Nergens zijn consequenties te vinden voor de omliggende wegen indien er meer of minder verkeersbewegingen zouden zijn. Indiener verzoekt

om het aantal woningen te intensiveren tot maximaal 600 en dit mogelijk te maken door de automobilititeit zoveel mogelijk te beperken tot bijvoorbeeld maximaal 1.200 verkeersbewegingen per dag (in plaats van de aanname van 1.800). Dit houdt dan in: Bij maximaal 600 woningen wordt aangenomen dat men gemiddeld vier keer per dag met een auto het gebied verlaat en weer terugkomt. Dit geldt zowel voor bewoners als bezoekers. Om maximaal 1.200 verkeersbewegingen per dag te genereren mogen er dan maximaal $(1.200 : 4) = 300$ parkeerplaatsen in het gebied aanwezig zijn. Hiervan zouden maximaal 0,3 oftewel 90 parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zijn. Er resteren dan $300 - 90 = 210$ parkeerplaatsen voor maximaal 600 woningen. Dat is maximaal 0,35 parkeerplaats per woning. Dit betekent dus dat per drie woningen (huishoudens) in dit gebied er één parkeerplaats (een deelauto bijvoorbeeld) beschikbaar zou moeten zijn. Hiermee kunnen er zowel zoveel mogelijk woningen in het Kruisvaartkwartier worden gerealiseerd (maximaal 600), maar ook dat de automobilititeit zoveel mogelijk wordt beperkt (een autoluwe wijk). Het beleid ten aanzien van het Kruisvaartkwartier komt ten aan zien van deze aspecten dan ook beter in harmonie met het beleid in het Beurskwartier (parkeernorm 0 pp per woning en uitsluitend deelauto's).

Reactie:

Door middel van het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt wat de situatie in 2030 is. Tevens is in de gebruikte verkeerscijfers rekening gehouden met ontwikkeling van het Beurskwartier, de Merwedekanaalzone en de HOV-baan Dichterswijk. Daarmee is integraal aangegeven wat de verkeersgevolgen zijn van dit project. Verdere integrale beschouwing van de gewenste ontwikkeling van verkeer in Utrecht vindt u in het beleidsdocument Slimme Routes, slim regelen, slim bestemmen. Zie ook hoofdstuk 3 onderdeel B en D.

8. Glazen schermen

Het zou goed zijn als het in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt om tussen de openingen van de gebouwen glazen schermen op te nemen. Hierdoor kan er geen (spoorweg)lawaai tussen de 'kieren' van de gebouwen door komen richting de groenzone en de woningen en woonboten langs de Kruisvaart.

Reactie:

Zowel de bestemming Wonen als de bestemming Groen hebben een regeling voor bouwwerken geen gebouwen zijnde zoals schermen. Geluidschermen en windschermen zijn uitgezonderd van de maximale bouwhoogte van 3 meter. In lid 3.2.1 sub c staat:

c. De bouwhoogte van geluid- en windschermen mag, in afwijking van de regel onder a, niet meer bedragen dan de bouwhoogte van de aangrenzende woonbebouwing.

Tevens wordt binnen de bestemming Groen en de bestemming Wonen een nadere eisenregeling opgenomen. Hierdoor is het mogelijk nadere eisen te stellen aan de afmeting en situering van de schermen.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijziging onder 2.1.1.8.

Zienswijze 2

1. Verkeersonderzoek

Indiener vreest voor geluids- en verkeersoverlast te ondervinden van dit plan.

Dat komt door de geringe afstand van het plan tot de woning van indiener. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een toename van bewoners en auto's met alle geluidsoverlast van dien.

Uit het plan blijkt dat de berekening naar de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerpplan voorziet echter in het realiseren van maximaal 450-600 woningen. Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeersbewegingen is komen vast te staan dat de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen, kan onmogelijk staande worden gehouden dat het gehele plan aan de bovengenoemde norm voldoet. De verkeersdruk zal door de komst van de nieuwe woningen dan ook fors toenemen. Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen, dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel B.

2. Geluidsschermen

De gemeente heeft bij de planvorming van de "2e Asselijnstraat" in 2012 in het kader van een goede ruimtelijke ordening nadrukkelijk overwogen om een geluidsscherm te plaatsen, zodat de geluidsbelasting van de nieuw aan te leggen weg en het mogelijke "tijdelijke" gebruik als ontsluiting voor het busverkeer werd gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Het plaatsen van geluidsschermen kan op grond van deze eerdere overweging dan ook bijdragen aan het beperken van de geluidsbelasting op de gevel van de bestaande nabij het plangebied.

Reactie:

Het plan Kruisvaartkade voorziet in een hoofdontsluiting aan de Jan Foreeststraat. Voor het bouwplan is uitgegaan van de door Witteveen en Bos aangegeven verkeersbewegingen.

Het betreft 1.800 verkeersbewegingen per etmaal.

Dit aantal is gebaseerd op de realisatie van maximaal 600 woningen. Op bestaande woningen aan de Asselijnstraat in de naastgelegen wijk, 'Dichterswijk', bedraagt de geluidbelasting 53 dB door het verkeer (1800 verkeersbewegingen) van en naar de woningen van het plan Kruisvaartkade. Bij de woning Reviuskade 2 wordt ten gevolge van het wegverkeer over de Jan Foreeststraat een geluidbelasting berekend van Lden 45 dB.

Het plaatsen van geluidsschermen is volgens de regels van het bestemmingsplan mogelijk.

3. Kunstwerk

Tevens wordt door de aanleg van het Kruisvaartkwartier het kunstwerk gesloopt. Dit kunstwerk is al gedeeltelijk gesloopt voor de uitvoering van het bestemmingsplan "2e Asselijnstraat". Het kunstwerk is echter in eigendom van NS poort en voor sloop is toestemming nodig van de kunstenaar Peter Struiken. Uit het ontwerpplan blijkt niet dat de eigenaar van het kunstwerk toestemming voor het slopen heeft verleend.

Voorts heeft de gemeente bij de planvorming van het bestemmingsplan "2e Asselijnstraat" besloten dat het kunstwerk niet in het geheel gesloopt wordt. Volgens de gemeente was in het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang dat het kunstwerk gedeeltelijk gehandhaafd bleef, omdat dit bijdraagt aan de afscherming van geluid.

Reactie:

De kunstenaar heeft in de aanloop naar dit bestemmingsplan toestemming verleend het kunstwerk te slopen. Deels is het kunstwerk al gesloopt, het gedeelte dat er nog staat is gehandhaafd vanwege de geluidafschermende werking, maar die wordt in het nieuwe plan overgenomen door de nieuwe bebouwing.

4. Verkeer

Indiener vraagt zich af of de toenemende verkeersdruk als gevolg van het plan, door de Jan van Foreestraat opgevangen kan worden. Ze verzoekt om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van alternatieve ontsluitingswegen, bijvoorbeeld via de Da Costakade zoals eerder door de gemeente is voorgesteld. Het aanleggen van een eenrichtingsontsluiting over de Jan van Foreeststraat in combinatie met geluidsschermen is volgens indiener een bespreekbare optie, mits er voldoende aan de overige bezwaren van indiener wordt tegemoetgekomen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel M.

5. Privacy

Ten aanzien van de privacy betoogt indiener dat als gevolg van het project, de privacy wordt aangetast omdat het plan woningbouw toelaat met bouwhoogtes van 12 tot 41,3 meter. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit het appartementencomplex in de woning van de indiener. In dat kader verzoekt indiener om de bouwhoogte van de woontorens, ter plaatse van het spoor, te verlagen en de rij woningen ter plaatse van het water te vervangen door een groenstrook. Deze groenstrook zal aansluiten op het park ten zuiden van de Reviuskade. Tevens vreest indiener als gevolg van het project, de rustige besloten sfeer in de straat te verliezen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

6. Planschade

Indiener vreest voor waardedaling van de woning als gevolg van het project. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel E.

7. Trillingsschade

Voorts vreest indiener voor trillingsschade aan de woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden van dit bouwproject. Hierbij maakt indiener de melding van het feit dat zij de aanvrager zullen aanschrijven en een bouwexploit zullen uitbrengen om te voorkomen dat tijdens de bouwwerkzaamheden schade aan eigendommen zal worden toegebracht.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijziging onder 2.1.1.8.

Zienswijze 3**1. Ladder van duurzame verstedelijking**

De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier voldoet niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking : voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen, waarvan 22.750 in stedelijk gebied, waarvan ongeveer de helft (11.500) in Leidsche Rijn en de andere helft in diverse kleinere en grotere projecten. Die andere helft betreft dus ca. 11.250 woningen, op basis van de genoemde andere aantallen. 11.250 woningen worden alleen al in de Merwedekanaalzone voorzien (10.000 tot 12.000). Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het Beurskwartier (3.600), en het voormalig Defensieterrein (600) waardoor het totaal aantal woningen in stedelijk gebied « anders dan Leidsche Rijn » reeds uitkomt op 14.200 tot 16.200.

Reactie:

Zoals beschreven in de plantoelichting heeft Utrecht te maken met een jaarlijkse groeiende woningbouwbehoefte. Vooralsnog wordt voor de periode tot 2030 een behoefte verwacht van zo'n 11.250 woningen. Het onderhavige plan voorziet in maximaal 600 woningen. Uiteraard zullen ook andere locaties aangewend moeten worden om in de behoefte te kunnen voorzien. Dat het aantal van 11.250 woningen al bereikt zou zijn is echter niet juist. Voor het voormalig Defensieterrein is onlangs een ontwerpbestemmingsplan voor 600 woningen ter inzage gelegd, dit als onderdeel van het gebied Merwedekanaalzone. De overige plandelen en het Beurskwartier zijn echter nog niet zo ver.

2. Bodemonderzoek

Qua bodem zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk.

Reactie:

Uit het bodemonderzoek blijkt dat de kwaliteit van de bodem geen belemmering is voor uitvoering van de beoogde ontwikkeling. De daarvoor benodigde saneringsmaatregelen zullen getroffen worden conform de daarvoor geldende wettelijke regelingen. Bij het bestemmingsplan wordt onderzocht of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstig gebruik en of er belemmeringen te verwachten zijn bij de uitvoering van het plan. In het plangebied is bodemverontreiniging bekend en er zijn eerder bodemsaneringen uitgevoerd. Vanwege het toekomstig gebruik als woongebied, graafwerkzaamheden en eventuele grondwateronttrekkingen moet rekening gehouden worden met aanvullend onderzoek en zo nodig saneringsmaatregelen, waarbij de bodemkwaliteit geschikt wordt gemaakt voor het toekomstig gebruik. Na uitvoering van de sanering zijn er geen nadelige effecten van de bodemkwaliteit op de ontwikkeling. Andersom heeft de ontwikkeling zelf geen nadelige effecten op de bodemkwaliteit.

3. Trillingshinder

Qua trillingshinder wordt geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillingshinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw.

Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde trillinghinderonderzoek is ondermaats: geconstateerd wordt dat de norm voor trillinghinder in belangrijke mate wordt overschreden, maar onduidelijk is of tijdens de metingen sprake was van een representatieve bedrijfssituatie. Onduidelijk is ook of in het onderzoek rekening is gehouden met de toekomstige situatie, waarin onder meer goederentreinen met hogere snelheden door Utrecht Centraal zullen rijden. Geconstateerd wordt dat er geen maatregelen genomen kunnen worden om aan de richtlijn streefwaarde te kunnen voldoen. Er worden maatregelen genoemd, waaronder die van een snelheid beperkende. Dat staat haaks op het voornemen om juist met hogere snelheden over het spoor te rijden.

Reactie:

Voor trillingshinder gelden geen wettelijke eisen, hetgeen onverlet laat dat uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening naar een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat moet worden gestreefd. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dan ook dat de trillingssterkte moet voldoen aan de streefwaarden voor een nieuwbouwsituatie. Aangezien dat in de praktijk op dit moment (nog) niet voor alle locaties mogelijk is voorziet het plan in de mogelijkheid om uit te wijken naar het niveau voor bestaande bouw, dit op voorwaarde dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen worden genomen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Gelet op het belang van nieuwbouw op inbreidingslocatie en de hoogstedelijke omgeving achten wij dit redelijk en niet in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

4. Horeca

Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt in het parkgebouw zogenoemde spraakmakende horeca mogelijk gemaakt: dit is horeca die vernieuwend is, maar die blijkens het horecakader 2012 ook een bijzondere aantrekkingskracht heeft op (verblijfs)toeristen, alsmede een meer dan lokale uitstraling en bij voorkeur ook een meer dan een regionale uitstraling. Dergelijke horeca staat op gespannen voet met de uitgangspuntennotitie parkeren en verkeer, bijlage 2 van het ontwerpbestemmingsplan. Hierin stelt de projectontwikkelaar dat de ontwikkeling hoofdzakelijk woningbouw omvat, met in de zogenoemde plint de mogelijkheid om commerciële functies te realiseren die gericht zijn op de directe omgeving (loop- en fietsafstand) en die slechts zeer beperkt autoverkeer zullen aantrekken. Van spraakmakende horeca die een bijzondere aantrekkingskracht heeft op (verblijfs)toeristen van buiten (de regio !) Utrecht, mag worden aangenomen dat die juist veel autoverkeer aantrekt.

Reactie:

Het plan voorziet op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen uit de Nota Parkeren en Stallen. Dat geldt niet alleen voor de beoogde woningbouw, maar ook voor de horeca. Door toepassing te geven aan die normen is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de horeca in een goed met het OV ontsloten omgeving.

In het gebouw, tegenover de monumentale ophaalbrug en parkje, met aanduiding Wonen-2 is op de BG horeca D2 toegestaan. Dit betreft daghoreca (lunchroom, ijssalon, koffie/theehuis) met een sluitingstijd van 22:00 uur. Dit sluit aan bij Profiel 15 uit het vigerende horecakader:

Spraakmakende horeca.

Aan spraakmakende horeca werken we mee, als naast de reguliere toetsingscriteria, tenminste aan twee van de drie onderstaande criteria voldaan wordt:

- *bijzondere locaties, meer dan enkel een monumentaal pand: watertorens, bij de forten, in de Sluizen, bij de Hollandse Waterlinie, bij historische vindplaatsen, in musea etc.*

- *bijzonder vernieuwende concepten, niet gelieerd aan ketens, maar bijvoorbeeld wel aan innovatieve combinaties met andere functies, zoals zorgconcepten, of wellness. Eigenlijk niet in traditionele horecacategorieën te vatten.*
- *horeca met een bijzondere aantrekkingskracht op (verblijfs)toeristen en meer dan een lokale uitstraling en bij voorkeur ook meer dan een regionale uitstraling.*

Op deze specifieke locatie in het Kruisvaartkwartier word aan criterium 1 en 2 voldaan. de aantrekkingskracht op toeristen gaat hier niet op. De ligging in een woonwijk, zonder voorzieningen/functies in de directe omgeving die een aantrekkingskracht op toeristen hebben maakt dat er geen toeristische of meer dan regionale aantrekkingskracht is maar dat de focus sterk ligt op de buurt /wijk. Er gaat dan ook geen grote verkeersaantrekkende werking uit van deze functie.

Ten aanzien van het aspect 'horeca' zullen mogelijke toekomstige horeca inrichtingen in de plint van het plan moeten voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Activiteitenbesluit. De woningen van het plan kruisvaartkwartier liggen ten aanzien van het geluid vanwege horeca kritischer dan de woningen van de wijk 'Dichterswijk'. Hierdoor zal de geluidbelasting op de woningen aan de Dichterswijk lager zijn dan de eisen uit het Activiteitenbesluit.

5. Externe veiligheid

De voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier opgestelde Kwantitatieve Risicoanalyse is ondeugdelijk: de risicoberekeningen zijn uitgevoerd op basis van huidige (trein)snelheden (40 km/u), in plaats van op basis van de toekomstige (80 km/u). De verwachting is dat de toekomstige situatie niet zal zorgen voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde, maar de onderbouwing van deze stelling is een email van een gemeentelijke ambtenaar, waar het onderzoeksbureau uitspreekt dat (aanvullende) risicoberekeningen dit verder moeten uitwijzen. Deze berekeningen dienen eerst te worden uitgevoerd, alvorens het bestemmingsplan goed te keuren. Of er dient een voorbehoud te worden gemaakt bij de vaststelling van het bestemmingsplan, dat nog dient te worden aangetoond dat de toekomstige situatie inderdaad niet zorgt voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Reactie:

Uit de oplevertoets van Doorstroomstation Utrecht (DSSU) die bij de gemeente is aangeleverd blijkt dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Het DSSU is inmiddels in werking en is in zoverre dus ook niet toekomstig meer. Inmiddels zijn bedoelde berekeningen met de hogere snelheden alsnog uitgevoerd. Deze berekeningen zijn toegevoegd aan de Kwantitatieve Risicoanalyse die bij het ontwerpplan was toegevoegd. De aangepaste Kwantitatieve Risicoanalyse is aangehecht als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de aanvullende berekeningen blijkt dat ook met de hogere snelheden het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde blijft (21,5 % van de oriëntatiewaarde).

6. Watercompensatie

Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde watercompensatieonderzoek is onvoldoende uitgewerkt: gesproken wordt van een globale berekening, op basis waarvan nog niet gesteld kan worden dat kan worden voldaan aan de gestelde eisen van de gemeente en het waterschap. Daarnaast wordt gesteld dat nader onderzoek nodig is van de doorlatendheid van de grondslag.

Reactie:

In het bestemmingsplan wordt de watercompensatie zodanig uitgewerkt dat bepaald kan worden of de watercompensatie ruimtelijke consequenties heeft voor de toe te kennen bestemmingen. Dus als er water gedempt wordt, moet duidelijk zijn waar dat gecompenseerd wordt. En als er verhard

oppervlak wordt toegevoegd moet worden aangegeven hoe dit gecompenseerd gaat worden. In het Kruisvaartkwartier speelt het laatste. In de waterparagraaf is beschreven dat gecompenseerd wordt via ondergrondse berging en infiltratie. Dit heeft verder geen ruimtelijke consequenties voor de bestemmingen in het bestemmingsplan, waarmee een globale berekening in dit stadium volstaat. De gedetailleerde berekening en uitwerking moet pas plaats vinden bij de verlening van de benodigde water- en omgevingsvergunning. In die fase moet ook het onderzoek naar de doorlatendheid van de grondslag te hebben plaatsgevonden.

De berekening ten behoeve van onderzoek naar mogelijkheid van toepassen van infiltratiekratten is globaal bepaald. Hierbij is voor de maatgevende bui een berekening opgesteld waarbij al het water uit die bepaalde periode wordt geborgen in de infiltratiekratten (worst-case scenario). Geen rekening is gehouden met vertraging in de toestroom van het regenwater en infiltratie vanuit de kratten in de omliggende bodem. Deze factoren zullen een positief effect hebben op de berekening waardoor het aantal benodigde kratten minder zal zijn. De globale berekening is reeds voorgelegd aan gemeente en waterschap. Deze zijn hiermee akkoord gegaan. Gedetailleerdere berekeningen (waarvoor onderzoek naar de doorlatendheid van de grond wordt uitgevoerd) is pas mogelijk als het ontwerp voor de buitenruimte conform de geldende eisen van gemeente en waterschap verder wordt uitgewerkt. De verdere uitwerking wordt getoetst door gemeente en waterschap of aan hun eisen wordt voldaan. Op het niveau van het bestemmingsplan is het watercompensatieonderzoek voldoende uitgewerkt. Wat nu berekend is, is een worst-case scenario, aanvullende berekeningen zullen alleen maar een positiever beeld te zien geven.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijziging onder 2.1.1.8.

Zienswijze 4

1. Complimenten

Met complimenten en waardering voor uw planontwikkelingen. Hierbij de bezwaren via de zienswijze. Beschouw deze zienswijze niet als klacht, maar als een pleidooi voor verbeteringen en suggesties, conform de participatieprocessen.

Reactie:

Fijn om te horen dat de planontwikkeling in goede aarde valt.

2. TNT gebouw

Aangezien naast het Kruisvaartkwartier (TNT postgebouw) momenteel nog 200 woningen worden gerealiseerd, zal de verkeersdrukke enorm toenemen. Welke functie krijgt het oude REMU terrein (eigenaar RABO)? Uit de berekening van de autoverkeersbewegingen blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid van TNT woongebouw.

Reactie:

Met name het extra verkeer over de Jan Foreeststraat is relevant. Bij 1.800 verkeersbewegingen over de Jan Foreeststraat bedraagt de geluidbelasting 53 dB ter plaatse van de bestaande woningen aan de Asselijnstraat in de naastgelegen wijk, 'Dichterswijk'. Bij de woonboot Reviuskade 106 wordt ten gevolge van het wegverkeer over de Jan Foreeststraat een geluidbelasting berekend van 45 dB. Naar aanleiding van de zienswijzen is ook nog gerekend met 2.000 verkeersbewegingen over de Jan Foreeststraat. (1800 voor het plan Kruisvaartkade en 200 overige verkeer). De geluidbelasting bij de woningen aan de Asselijnstraat zal dan met 0,5 dB toenemen. De geluidbelasting blijft (afgerond)

echter 53 dB bij deze woningen. Bij de woonboot Reviuskade 106 neemt de geluidbelasting (afgerond) niet toe en blijft 45 dB. Maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer rijdend over de Jan Foreeststraat verder te verlagen zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidsscherp aan de zuidzijde van de Jan Foreeststraat is mogelijk maar zal het open karakter van het gebied en de wijk verstoren en is stedenbouwkundig/landschappelijk moeilijk inpasbaar. Ook ten aanzien van de veiligheid en graffiti is een scherm niet echt wenselijk.

3. Skatebaan

Er is een grootstedelijke functie die aanvaardbaar is op het terrein van de Dichterswijk, na tien jaar wachten, actievoeren en verbouwen:

De skatebaan heeft een grote meerwaarde voor de stad en voor het gehele land.

Vriendelijk verzoek om aandacht te besteden aan het verwezenlijken van plannen en condities voor de skatebaan YARD 2.0.

Reactie:

De Yard heeft op deze plek een tijdelijke huisvesting gevonden. Bij aanvang is duidelijk gemaakt dat dit een tijdelijke situatie was. De gemeente erkent dat de functie zeker een tijdelijke meerwaarde levert, echter het past niet binnen de afspraken om the Yard op langere termijn te behouden op de ontwikkellocatie van de Kruisvaartkade.

4. Openbaar vervoer

Er is een wildgroei van de hoeveelheid verdichtingen in het kader van de Ruimtelijke Strategie Stad Utrecht (RSU), vastgesteld in 2016. d.i. Bouwprojecten voor woningen in het stedelijk gebied. Het is teleurstellend te signaleren dat naast de woningen, bedrijven, Retail, ondernemingen, vastgoed, etc. er weinig aandacht is voor het openbaar vervoer voor ouderen en voor mensen met beperkingen. Vanzelfsprekend zijn er snelle en slimme busbanen en HOV projecten, en genoeg nachtbussen voor jongeren en jong volwassenen.

Budgetten voor specifiek OV voor overdag, voor zogenaamde bus sprinters in de nieuwe wijken, ontbreken. OV in de wijken zoals bijvoorbeeld in Merwedekade zone, in Veilinghavenkade- zone en aan 'De Overkant' van de Kruisvaartkade op het NS terrein wordt geweerd. Waarom vallen deze kwesties buiten de bestemmingsplannen onder meer Kruisvaartkade?

Reactie:

De loopafstand van het plangebied tot de OV terminal is (gemiddeld) 1,2 km. Zeker als de looproute achter de Rabobank en de Knoopkazerne beschikbaar is, dan is de loopafstand circa 900 m. (Het Forum). De loopafstand naar station Vaartsche Rijn is (gemiddeld) 800 m. De loopafstanden naar de bestaande haltes op de Croeselaan is 350 m (de grens is 400 m). Hiermee voldoet de afstand aan de Utrechtse richtlijn. De frequentie van de buslijnen via de Croeselaan is 6 keer per uur. We onderzoeken nog de haalbaarheid van een bushalte op de busbaan 'Dichtersbaan'. Uiteraard is de eventuele komst van een extra bushalte op de busbaan een pluspunt als het gaat om de bereikbaarheid per openbaar vervoer op deze locatie. De ontwikkelaar vindt een bushalte op deze plek ook heel wenselijk en werken mee aan de ruimtelijke inpassing hiervan indien er een bushalte kan komen.

Voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van het reguliere openbaar vervoer is de Regiotaxi Utrecht beschikbaar. Regiotaxi Utrecht is openbaar vervoer van deur tot deur, van en naar een opstapplaats of een halte van het openbaar vervoer. Regiotaxi Utrecht is toegankelijk voor iedereen die zelfstandig of met begeleiding kan reizen.

5. Geluidsmuur

Indiener wil de huidige geluidsmuur zo lang mogelijk handhaven.

Reactie:

Dit betreft een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van een bestemmingsplan valt. Wij zullen de initiatiefnemer evenwel verzoeken om de muur zo lang mogelijk te handhaven.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3. en 2.1.1.5.

Zienswijze 5

1. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Er wordt gesproken over een hotelfunctie. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

In plaats van een hotelfunctie ziet indiener liever een lagere verdichting. In eerder bouwplannen zijn toezeggingen gedaan over maximaal 258 woningen, in plaats van meer dan 600.

Reactie:

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van een hotel. Wel wordt shortstay mogelijk gemaakt, via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Het aantal te realiseren shortstayeenheden wordt afgetrokken van het maximum van 600 woningen. Zie artikel 7 lid 7.1. onder e en lid 7.6 onder f van de regels.

2. Ringpark Co-Creatie / beeldkwaliteit

In het bestemmingsplan wordt gesproken over het Ringpark een wijkgestuurd groenontwerp en dat dit is opgenomen in de plannen. Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.

Het Ringparkconcept voor het EPK terrein wordt gereduceerd tot een rietkraag en looppad aan de overzijde van de Da Costakade.

Het is daarom wenselijk de kade/Ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeldkwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost van het project worden. De hoogbouw aan de Reviuskade zal er toe leiden dat de Reviuskade in zijn algemeenheid donker wordt. Dit heeft gevolgen voor de woningen en de woonarken. U schrijft "geen onoverkomelijke hindersituatie". Welke normen worden daarvoor gehanteerd? Wordt dit gerekend onder planschade en kan er naar andere oplossingen worden gekeken?

Reactie:

Het Ringpark wordt in co-creatie met bewoners uitgewerkt. Dit is een wezenlijk onderdeel van het gehele plan. Globale kaders waarmee in de fase van co-creatie wordt gewerkt worden opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan. Dit gaat echter niet in op daadwerkelijke inrichting, beplanting of kosten, dit volgt uit het inrichtingsplan dat in co-creatie wordt opgesteld.

Wat betreft het donker worden van de Reviuskade. De bebouwing die aan de overzijde van de Reviuskade is voorzien, krijgt een tuinzone aan de zijde van de Kruisvaart. Hiermee wordt er afstand gehouden ten opzichte van de bestaande bewoners. In bijlage 8 van het (ontwerp) bestemmingsplan is een bezonningsstudie opgenomen met beelden van schaduwwerking op verschillende maatgevende tijdstippen en seizoenen. Hieruit blijkt dat er in de herfst en winterperiode maximaal 2 uur per dag in de ochtenduren (voor de westzijde tot maximaal 10.00 uur), en in de winterperiode gemiddeld 1 uur per dag in de middaguren voor de oostzijde tot maximaal 18.00 uur). De nieuwe situatie vergeleken met de oude (ten tijden van het EKP-gebouw). Dit wordt inderdaad niet gezien als een onoverkomelijke hindersituatie. Zie verder ook hoofdstuk 3 onderdeel e.

3. Verlichting en water algemeen.

In het ontwerp wordt niet duidelijk hoe rekening gehouden wordt met verlichting en hoe deze op de waterlijn weerkaatst.

Wij vragen rekening te houden met verlichting die 24-uur aan zal moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in een garages, niet te plaatsen op hoogte van de waterlijn. Hierdoor wordt voorkomen dat de verlichting weerkaatst en als overlast wordt ervaren omdat zij bij de woonarken naar binnen schijnt.

Reactie:

Wij zullen de initiatiefnemer vragen om hiermee rekening te houden bij de planvorming.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3. en 2.1.1.5.

Zienswijze 6

1. Waterbreedte Kruisvaart

Indiener verzoekt om in het plan te laten opnemen dat de huidige waterbreedte van de Kruisvaart gehandhaafd blijft. Hij vreest namelijk voor de verplaatsing van de damwanden en het toestaan van steigers en boten. Als dit gebeurt dan leidt dat tot een daling van het woongenot.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel J.

2. Inbreuk privacy

Indiener vreest voor inbreuk op de privacy als gevolg van de bebouwingshoogte van 12 meter van de woningen tegenover de woning van indiener en de balkons die uitsteken. Hij verzoekt om de bebouwingsmarge niet in het plan op te nemen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

De mogelijkheid tot het maken van balkons komt te vervallen voor de woningen waarvan de gevels direct richting de kruisvaart geprojecteerd zijn. Dit is geregeld in artikel 7 lid 7.2.1. sub g van de regels.

3. Geluidsoverlast

Voorts vreest indiener voor geluidsoverlast als gevolg van het project. Hij betoogt dat ten onrechte niet in het akoestisch onderzoek, water als geluidsdrager, is meegenomen. De watergang Kruisvaart fungeert immers als “klankkast” voor de omgeving. Hij verzoekt om aanvullen akoestisch onderzoek.

Reactie:

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de rekenregels Reken- en meetvoorschrift 2012. Water is als reflecterende bodem (hard) meegenomen in de voor het project Kruisvaartkwartier opgestelde rekenmodellen.

4. Bouwschade

Indiener vreest voor bouwschade aan de woonarken als gevolg van het tijdelijk verplaatsen van de woonboten. Dit heeft gevolgen voor de voorzieningen met betrekking tot stroom, water, gas, riolering en afwaterpompen. Daarnaast verwacht indiener dat bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor, deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren kan dit gevolgen hebben voor schade aan de woonarken. Indiener verzoekt om uitvoering van een 0-meting. Tevens vraagt indiener zich af welke partij verantwoordelijk is voor de schade bij bouwwerkzaamheden (gemeente/ontwikkelaar/aannemer), hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

5. Bouwoverlast

Indiener vreest voor overlast tijdens de bouwwerkzaamheden. In dat kader wenst indiener dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlast momenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook wil indiener garanties dat er alleen door de week wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 07.30 uur starten en dat de bouw om 17.30 uur ophoudt. Tevens wenst indiener dat er rekening gehouden wordt met lichtoverlast. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang mogelijk staan.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3. en 2.1.1.5.

Zienswijze 7

Deze zienswijze is exact gelijk aan zienswijze nummer 5. Voor de samenvatting en de Reactie: op de zienswijze, zie zienswijze 5.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3. en 2.1.1.5.

Zienswijze 8

1. Klimaatbestendigheid

Conform Rijksbeleid dienen klimaatbestendigheid en waterveiligheid uiterlijk in 2020 volwaardig zijn meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte stelt de gemeente Utrecht 'Waar mogelijk probeert Utrecht vooruitlopend hierop haar klimaatbeleid te verankeren in de verschillende beleidsvelden. Zo is het beleid om wateroverlast door extreme neerslag tegen te gaan vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016–2019. Maatregelen om groen te gebruiken tegen hittestress en voor meer recreatie krijgen een piek in het binnenkort te actualiseren Groenstructuurplan. Zowel in de prioritaire ontwikkelgebieden als in de wijken met een herstructureringsopgave wil de gemeente Utrecht klimaatadaptatie toepassen.

Conform de geplande bouwphase zal het Kruisvaartkwartier (start begin 2019 en doorlooptijd 14–16 maanden) opgeleverd zijn in 2020. Dit ontwerpbestemmingsplan had dan ook logischerwijs al integraal getoetst moeten worden op klimaatbestendigheid. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt niet waarom er van dit beleid van de gemeente op deze locatie zo sterk is afgeweken.

Reactie:

Klimaatbestendigheid

Het plan is beschouwd op klimaatbestendigheid. In de SPvE fase is ingegaan op het tegengaan van hittestress (m.n. door vergroening) en ruimte bieden aan recreatie. Dit is opgenomen onder de doelstelling van Gezonde verstedelijking. In paragraaf 5.13 van de toelichting wordt vermeld hoe in het voorliggende plan rekening is gehouden met wateroverlast (zie 'wateropgave'), hittestress en droogte.

De opgaves voor het gemeentelijk beleid zoals opgenomen in de zienswijze en overgenomen uit het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016–2019 zijn hieronder weergegeven. Per opgave wordt aangegeven wat er in het onderhavig project is opgenomen. Hierbij wordt opgemerkt dat niet voor alle opgaves binnen onderhavig project op voorhand een oplossing geboden kan worden.

- *bestaande wateroverlast oplossen*
Mocht er in het plangebied al bestaande wateroverlast zijn, in het nieuwe plan worden zodanige voorzieningen opgenomen dat wateroverlast wordt voorkomen. Deze voorzieningen bestaan uit riolering en opvang in infiltratiekratten.
- *regenwater vasthouden in het gebied*
In het plan worden voorzieningen in de vorm van infiltratiekratten opgenomen om het regenwater in het plangebied vast te houden en in de bodem te laten infiltreren.
- *verharding verminderen en groen (en waar nodig water) toevoegen*

Het vorige bestemmingsplan voorzag voor een groot deel van het plangebied in een bedrijventerrein en een verkeersbestemming met grote bebouwings/ verhardingsmogelijkheden. Het huidige plan voorziet daarentegen deels in een groenbestemming. Bouwen houdt in dat er

verhard oppervlak bijkomt van de bebouwing en de daarvoor benodigde infrastructuur. Zoals hierboven aangegeven wordt het regenwater opgevangen in infiltratiekratten. Vanuit de kratten infiltreert het water in de bodem. Het regenwater wordt op locatie geborgen wat het zelfde is als het regenwater direct op het maaiveld valt en in de bodem infiltreert.

- *waterberging op maaiveldniveau minimaal gelijk houden en waar mogelijk vergroten*
In de huidige situatie is geen waterberging op maaiveldniveau aanwezig. In het plan is er beperkt mogelijkheid tot de aanleg van wadi's. Hierdoor wordt waterberging op maaiveldniveau gecreëerd.
- *temperatuurstijging ten opzichte van omgeving beperken*
Binnen het project valt het Ringpark. De aanwezige bomen in dit gebied en het aanwezige water van de Kruisvaart beperken de temperatuurstijging.
- *recreatiemogelijkheden in groen en water verbeteren*

In het plangebied valt het Ringpark. Door dit park loopt het Ringpad dat langs de nieuw te bouwen woningen richting fiets- voetgangersbrug loopt. Het park wordt ingericht als verblijfsruimte. Bovenstaande toont aan dat er niet in grote mate wordt afgeweken van het beleid van de gemeente. De verdere uitwerking van de ontwerpen worden in nauw overleg met gemeente en waterschap opgepakt. Hierbij wordt getoetst aan het geldend beleid van gemeente en waterschap.

2. Hittestress

In de stad Utrecht treedt het zogenoemde hitte-eilandeffect op, hetgeen blijkt uit het onderzoek Natuur en Milieu Utrecht. Hittestress is een term waarmee wordt bedoeld: het optreden van een sterk verhoogde gevoelstemperatuur, die onaangenaam en mogelijk ernstige gezondheidsrisico's voor mensen met zich brengt.

In de toelichting op het bestemmingsplan zijn enkele passages geweid aan dit gezondheidsrisico. Het is voor de bewoners onbegrijpelijk dat er geen duidelijke eisen worden gesteld in het bestemmingsplan over de uiteindelijke invulling. Er wordt in mogelijkheden gesproken om de temperatuur te verlagen hetgeen geen enkele garantie geeft op een hittestress-bestendige uitwerking door de projectontwikkelaar. Hiermee wordt de gezondheid van toekomstige bewoners en van omwonenden op het spel gezet, mede nu klimaatscenario's uitwijzen dat er (aanzienlijk) hogere temperaturen te verwachten zijn in de toekomst.

Indieners willen dat er een voorwaardelijke verplichting opgenomen wordt met betrekking tot het treffen van maatregelen om hittestress tegen te gaan, dan wel te verminderen.

Reactie:

In de geciteerde teksten in de zienswijze is opgenomen dat er middels het te creëren park en de aanwezige waterpartijen de temperatuur tijdens hitte in de buitenruimte enkele graden verlaagd kan worden. Op deze locaties kan verkoeling worden gezocht. Dit zijn concrete maatregelen welke in het plan zijn opgenomen. Hierdoor ontstaat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor zowel nieuwe als bestaande bewoners.

Het is wenselijk om een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan. Het tegengaan van hittestress is lastig te kwantificeren, vooral omdat een pakket aan maatregelen lastig te berekenen is. Doelstelling is ten minste dat het aantal graden dat het gebied van de Kruisvaarkade opwarmt op warme dagen door de vergroening van het gebied niet toeneemt. Echter door de ligging in de stad, naast de spoorbundel zal er altijd een temperatuurverschil blijven op warme dagen ten opzichte van het koelere buitengebied, zoals in elk centrumstedelijk gebied. Door de groene inrichting wordt dit effect hier wel zo veel mogelijk gedompt. Voor luchtkwaliteit geldt dat de wijze waarop luchtkwaliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd voor een bestemmingsplan,

landelijk bij wet is vastgelegd. Relatief nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn nog niet verwerkt in deze methode. Omdat het belangrijk is dat luchtkwaliteit voor elk bestemmingsplan in Nederland op dezelfde wijze wordt beoordeeld, volgen we de landelijke methode. Dat zijn we bovendien wettelijk verplicht.

Door de hierboven genoemde maatregelen tegen hittestress (park, water) wordt het negatieve gezondheidseffect wel zo veel mogelijk gedempt.

3. Langzaam verkeer verbinding

Voor de langzaam verkeersverbinding tussen het zuidelijke deel van het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade is niets vastgelegd over een vrije uit- en doorgang voor de woonboten.

Indien er een langzaam verkeer verbinding gerealiseerd wordt in het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier mag deze geen belemmering vormen voor de uit- en ingang van de aanwezige woonboten gelijk aan de bepaling voor de bruggen over Kruisvaart bij bovengenoemde inrichting Station Vaartsche Rijn. Deze verbinding mag dan ook op geen enkele wijze beperkingen op leggen voor de doorvaart van een woonboot van 18 meter lang, 5 meter breed en 4 meter hoog vanaf de waterlijn en 1 meter diepgang.

De gemeente moet voor het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier voor de langzaam verkeer verbinding een voorwaardelijke verplichting op nemen zodat voor woonboten in de Kruisvaart vrije doorvaart gegarandeerd blijft.

Reactie:

Dit is inderdaad het uitgangspunt, vergelijkbaar met andere bruggen over de Kruisvaart. Dit vormt een afspraak met de initiatiefnemer en hoeft niet in een bestemmingsplan te worden vastgelegd.

4. Flora en Fauna en bomen

Een groot deel van het Kruisvaart kwartier (met name het gebied met de vigerende bestemming "Verkeer-Railverkeer" = zuidelijk deel) heeft zich in de afgelopen decennia autonoom en onbelemmerd kunnen ontwikkelen tot een boszone. Naast een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor de bewoners is er een biotoop ontstaan voor flora en fauna met wettelijk beschermde soorten. Daarnaast heeft dit gebied een positief effect ten aanzien van hittestress en wateroverlast voor de binnenstad van Utrecht. Het ontwerpplan voorziet in het amoveren van dit biotoop zonder dat mitigerende of compenserende maatregeling zijn voorgeschreven. In het biotoop staan onder meer wilgen van meer dan 20 cm doorsnede en foerageren op de Kruisvaart beschermde soorten als ijsvogel, aalscholver, meerkoet en waterhoen.

Ook in stedelijk gebied moeten beschermde soorten beschermd blijven. Volgens indieners kan een redelijke compensatie, voor flora, fauna en mens, bestaan uit het handhaven van een bosachtige zone van minstens 10 meter breed direct langs de Kruisvaart.

Volgens indieners zijn niet alle bomen opgenomen in de Bomeninventarisatie van het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met de werkelijkheid. Deze omissie in bovengenoemde bomeninventarisatie moet minimaal gerectificeerd worden en dientengevolge ook gerectificeerd te worden in Bijlage 6: Overzicht te handhaven Bomen van het ontwerpbestemmingsplan. Alleen al op grond van de vorenvermelde actualisering moet het ontwerpbestemmingsplan worden gewijzigd.

De essen aan de Da Costakade tegenover het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier worden gekapt in verband met de essentaksterfte. Indieners erkennen dat deze bomen vanuit veiligheidsoogpunt geroid moeten worden, maar wordt deze actie in ogeschouw genomen bij de

geplande kap van bomen in het ontwerpplan, dan is de conclusie dat de combinatie van deze 2 activiteiten leidt tot een onaanvaardbare vermindering van groen in de buurt.

In het zuidelijke deel van de Kruisvaart en in en langs het Kruisvaartkwartier wordt met grote regelmaat ijsvogels, aalscholvers, waterhoenen en vleermuizen gezien. In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen melding gemaakt van deze beschermde vogelsoorten die met regelmaat en al jarenlang in dit gebied verblijven. De gemeente moet er zorg voor dragen dat deze vogels in het gebied kunnen blijven door ervoor te zorgen dat het bestemmingsplan voldoende leefgebied laat bestaan voor deze vogels. Het foerageergebied van de beschermde vogelsoorten (ijsvogel en aalscholver) wordt aanzienlijk verkleind door het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier en ook diens rust zal dusdanig verstoord worden, dat dit aannemelijk zal leiden tot het verdwijnen van deze vogelsoorten in dit gebied. Dit geldt tevens voor de aanwezige vleermuizen die boven de Kruisvaart en het Kruisvaartkwartier foerageren. Indieners verwachten dat de omissie van het opnemen van de ijsvogel en de aalscholver in de fauna-analyse minimaal wordt hersteld en dat het bestemmingsplan wordt aangepast ten gunste van de beschermende diersoorten (o.a. ijsvogel, aalscholver, meerkoet, vleermuis). Duurzame instandhouding van een strook van het bestaande groen in de vorm van bomen en hooggaande struiken ter breedte van tenminste 10 meter aan waterkant van de Kruisvaart in het zuidelijk deel is de minimale voorwaarde om voldoende biotoop voornoemde soorten te behouden.

Reactie:

Inderdaad staat er in het gebied een flinke hoeveelheid bomen, waaronder ook grote bomen. Daar is op dit moment letterlijk ook alle ruimte voor. Om het groene karakter van dit gebied zo veel mogelijk te behouden, zijn de twee tegenstrijdige belangen bebouwing en groen zo goed mogelijk met elkaar afgewogen. Het mag duidelijk zijn dat op de plaats waar bebouwing komt, geen bomen meer kunnen staan. Ook dicht bij de toekomstige gevels en daar waar bestrating komt, zullen bomen moeten wijken. We hebben zo zorgvuldig mogelijk bestaande bomen ingepast. Ook worden in de nieuwe inrichting nieuwe bomen aangeplant.

De spontaan opgegroeide boszone langs het spoor is te beschouwen als een vorm van tijdelijke natuur op een plek die een andere functie heeft of krijgt. De Kruisvaart blijft aanwezig en het groen wordt geconcentreerd langs de Kruisvaart en er komt nieuw groen in binnentuinen en op daken. Genoemde soorten kunnen blijven foerageren langs de Kruisvaart. Er is flora- en faunaonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen overtreding van de wet natuurbescherming plaatsvindt wanneer er wordt gewerkt volgens de aanwijzingen in de conclusie, die als volgt luidt:

“Soortbescherming”

Algemeen

De werkzaamheden van het initiatief kunnen leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. In het projectgebied zijn alleen, op de groep van vleermuizen en vissen na, de algemeen voorkomende soorten aangetroffen. Voor deze algemene soorten geldt de zorgplicht uit de Wet natuurbescherming. Dit betekent dat bij de werkzaamheden, zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, zorg wordt gedragen voor een zo min mogelijke verstoring of aantasting van deze soorten.

Vogels

Voor het verstoren van broedende vogels en hun nesten wordt in de regel geen ontheffing verleend, omdat er een alternatief voorhanden is waardoor deze vorm van verstoring wordt

vermeden. Dit betreft namelijk het starten van versturende werkzaamheden buiten de broedperiode. De broedperiode van de meeste soorten ligt tussen 15 maart en 15 juli. Moerasvogels en andere watervogels broeden meestal tussen 1 april en 15 augustus. Soorten als Kievit en Scholekster kunnen een vroegere start van het broedgedrag vertonen (vanaf 1 maart). (Oever)zwaluwen kunnen tot in september broeden. Indien werkzaamheden in het broedseizoen zijn gepland, die versturend kunnen zijn voor de broedvogels, zijn aanvullende voorzorgsmaatregelen nodig.

Vleermuizen

Op basis van visuele inspectie is op te maken dat geen vleermuizen of sporen van vleermuizen aanwezig zijn (geweest) in de bebouwing en de bomen van het projectgebied. Er zijn wel verblijfplaatsen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig, deze hebben echter geen effect op het plangebied. De aanwezige foerageerzones zijn van beperkt belang en er zijn voldoende alternatieven in de omgeving. Door de groenzone te projecteren nabij de Kruisvaart en tijdens de bouwwerkzaamheden eventuele verlichting van de waterzone af te richten, worden nadelige effecten ten aanzien van foeragerende vleermuizen beperkt tot een minimum. Het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk mits verstoring voorkomen kan worden tijdens de werkzaamheden. Dit kan door middel van het nemen van de volgende mitigerende maatregelen:

Wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd in de actieve periode van vleermuizen (maart – november), dient nachtelijke verlichting van het plangebied tot een minimum te worden beperkt.

Er worden geen negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding van vleermuizen verwacht door de werkzaamheden uit te voeren. Een ontheffing voor vleermuizen in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk.

Vissen

De bittervoorn en kleine modderkruiper zijn aangetroffen in de watergangen binnen het projectgebied, maar deze zijn in de Wet natuurbescherming niet beschermd. Een ontheffing of nader onderzoek is niet nodig, de zorgplicht blijft van toepassing."

5. Vlonders en steigers

Indiener vreest voor wateroverlast. Hij merkt op dat in het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier melding wordt gemaakt van het aanbrengen van vlonders/steigers voor de woningen die direct gelegen zijn aan de Kruisvaart. Dit heeft een directe beperking van de waterafvloeiende en –bergingscapaciteit van de Kruisvaart en een ongewenst negatief effect op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart, hetgeen in strijd komt met het bepaalde in art. 2.1 Waterwet. Tevens is dit volledig in tegenspraak met het vigerend beleid van het Waterschap.

Reactie:

Het bestemmingsplan staat in beperkte mate steigers langs het water toe. Dit heeft effect op de ruimtelijke beleving. Dit effect kan zowel negatief als positief worden opgevat.

Het deel van de steiger dat boven het wateroppervlak aanwezig mag zijn is beperkt tot maximaal 1 meter. Door in het bestemmingsplan de kaders op te nemen ontstaat de mogelijkheid om op basis van dit kader te kunnen toetsen en handhaven. Dit zorgt er voor dat in de toekomst geen 'wildgroei' ontstaat. Het wateroppervlak neemt niet af door steigers. Het Ringpark wordt vormgegeven als publieke wandelroute aan het water aan de zuidzijde. Deze kan worden vormgegeven als steigerpad of als wandelpad op het land, dit is nader uit te werken. Bewoners

worden hierbij betrokken, het Ringpark wordt in co-creatie ontworpen. Uitgangpunt voor steigers is dat deze op de harde oeverconstructie ligt en niet meer dan 1 meter over het wateroppervlak ligt. Vanuit dit oogpunt achten we dit geen ernstige aantasting van de beleving van ruimte en privacy. Aan de noordzijde, tegenover de Reviuskade zullen eventuele private vlonders of steigers niet dichterbij komen te liggen dan de oever nu, ze zullen niet over de bestaande waterlijn komen te liggen. Volgens het ontwerp bestemmingsplan kan dat nog wel, die mogelijkheid zal worden geschrapt. Artikel 5.2. e wordt verwijderd.

6. Geluidonderzoek

Met betrekking tot geluidshinder twijfelt de indiener aan de objectiviteit van het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting bij de woningen aan de spoorzijde overschrijden ruim de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, waardoor het college een besluit hogere waarden neemt. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de ruimte tussen de te realiseren woningblokken. Het geluid kan hier vrijuit tussendoor en de woonboten ondervinden daar geluidhinder van, terwijl ligplaatsen als gevoelige bestemming wordt aangemerkt.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel G.

7. Verhoging parkeerdruk

Indiener vreest voor verhoging parkeerdruk. Daartoe stelt hij dat de geplande langzaamverkeerverbinding de toekomstige bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier eenvoudig, op loopafstand, toegang geeft tot een gebied waar zij vrij kunnen parkeren (Croeselaan – Jacob Catstraat – DaCostakade – Anna Maria Schurmanstraat). Het is dus zeer aannemelijk, dat door de langzaamverkeerverbinding er extra parkeerdruk oftewel parkeerproblematiek voor de bewoners in het aanpalende gebied van het zuidelijke deel ontstaat. Dit is onwenselijk. Voorts verzoekt indiener dat de gemeente een voorwaardelijke verplichting in het plan dient op te nemen zodat voor woonboten in de kruisvaart, een vrije doorvaart gegarandeerd blijft.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel D.

8. Winderhinder

Voorts vreest indiener voor windoverlast. Deze vrees wordt door het windonderzoek onderschreven. In het ontwerpplan wordt melding gemaakt dat er adequate voorzieningen zullen worden getroffen voor het beperken van de negatieve invloed van de bebouwing op het woon- en leefklimaat binnen het Kruisvaartkwartier. Echter, het effect op maaiveldniveau van windklasse C en D moet niet beperkt worden tot op de bebouwing van het Kruisvaartkwartier, maar ook als voorwaardelijke verplichting opgenomen worden om de windklasse voor de omwonenden voor het zuidelijke deel van het kruisvaartkwartier minimaal terug te brengen tot het huidige niveau.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel L.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3., 2.1.1.5, 2.1.1.6 en 2.1.1.7.

Zienswijze 9

1. Nadelige milieugevolgen

Indiener bestrijdt dat het plan Kruisvaartkade geen nadelige milieu gevolgen heeft. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is naar het oordeel van indiener niet onderbouwd door gedegen, onafhankelijk en overstijgend onderzoek. Zo zijn de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Tevens is er geen rekening gehouden met cumulatie van andere gebiedsontwikkelingsplannen: Merwedekanaalzone, Rotsoord Tolsteeg, Defentieterrein, Nieuwe centrum/ Stationsgebied, etcetera. Volgens indiener is dit in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur. Indiener vraagt hierbij tevens uitstel voor het indienen van zienswijzen omdat de studie van het RIVM aangaande potentiële overschrijdingspunten gaande is en nog dit jaar zal verschijnen. Indien de uitslagen van dit rapport negatief uitvallen zou indiener deze graag alsnog indienen als zienswijze.

Reactie:

Alle onderzoeken die noodzakelijk zijn voor het vaststellen van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureaus met de daarvoor (wettelijke) voorgeschreven methodes. Het college heeft op 19 december 2017 besloten dat geen MER procedure voor de ontwikkeling hoeft te worden doorlopen. De zogenaamde aanmeldnotitie en het collegebesluit zijn als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

De wettelijke termijn van 6 weken voor het indienen van zienswijzen wordt door de wetgever als voldoende geacht. De wet biedt overigens ook niet de mogelijkheid om een nieuwe zienswijzetermijn open te stellen.

Zie verder hoofdstuk 3, onderdeel H.

2. Aanvullend bodemonderzoek

Indiener betoogt dat aanvullend bodemonderzoek nodig is op basis waarvan noodzakelijke saneringsmaatregelen genomen kunnen worden. Qua bodem zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk.

Reactie:

Zie de Reactie: zienswijze 3 onderdeel 2.

3. Trillingshinder

Qua trillingshinder wordt geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillingshinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 3, onderdeel 3.

4. Binnenstedelijk wonen/verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee stedelijke verdichting) vraag ik mij af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zie ik liever een lagere verdichting.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 5 onderdeel 1.

5. De 25 graden kijk hoek ter hoogte van woonarken op de Kruisvaart.

Deze 25 graden hoek is niet correct. Binnen de meting is uitgegaan dat de woonarken niet verder van de aanliggende kade liggen dan 5 meter (volgens de gemeentelijke havenatlas). Aangezien dit in de praktijk niet zo is en praktisch ook niet mogelijk moet deze meting (en haalbaarheid) aangepast worden.

Een ander argument is dat de Kruisvaart ter hoogte van de Revius en Da Costakade recent circa 1 a 2 meter is versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden. Hier is geen rekening mee gehouden en ook hieromtrent staat deze aangenomen hoek ter discussie.

Reactie:

Het klopt dat de Kruisvaart (in verband met de uitbreiding spoorlijn) deels verlegd/versmald is, maar niet aan de kant van de woonboot Da Costakade 121.

In de Havenatlas wordt uitgegaan van een boot die maximaal 5 meter uit de beschoeiing komt (zie Havenatlas: <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/boot/havenatlas/2006-Aanlegplekken-Kruisvaart-Da-Costakade.pdf>

Vaak komt het voor dat bewoners menen dat hun boot het aantal vermelde meters breed mag zijn. Dat is de boot van indiener, zo ook blijkt uit zijn ligplaatsvergunning. Vanzelf liggen boten niet strak tegen de kant: dan schuren boot en walkant tegen elkaar. Er mogen best een paar centimeter tussen zitten, maar er worden ook vlonders en dergelijke tussen wal en boot gebouwd en daarom liggen boten feitelijk niet conform de maten van Havenatlas en soms ruim vanaf de wal. De toegestane situatie wordt als uitgangspunt genomen voor de berekening van de 25 graden hoek.

6. Ringpark Co-Creatie / beeldkwaliteit

Het is wenselijk ook de kade en het Ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeldkwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het Ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost blijken van het project. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen wordt dit voorkomen. Er moeten afspraken gemaakt worden wie inspraak heeft en in welke mate. Woonarkbewoners moeten een zwaardere stem krijgen in het bepalen van de oevers direct tegenover hun ark, vindt indiener.

Reactie:

Het Ringpark wordt in co-creatie met bewoners uitgewerkt. Dit is een wezenlijk onderdeel van het gehele plan. Globale kaders waarmee in de fase van co-creatie wordt gewerkt worden opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan. Dit gaat echter niet in op daadwerkelijke inrichting, beplanting of kosten, dit volgt uit het inrichtingsplan dat in co-creatie wordt opgesteld. Hoe het co-creatieproces wordt vormgegeven is nog niet bekend.

7. Zonstudie gevolgen door bebouwing

Indiener bestrijdt de conclusie van de zonstudie, want naar zijn mening zijn de gevolgen van de nieuwbouw op de bezonning groot. Dit geldt zeker voor de woonarken, welke op waterniveau liggen. De gevolgen zijn dat men gedurende het hele jaar in de op het oosten gerichte woonkamers geen direct zonlicht meer heeft tot 10 uur in de ochtend.

Reactie:

Uit de bezonningsstudie kan worden afgeleid dat de woningen en woonboten/woonarken aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkade in de ochtend hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezonning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode. In een zwaar verstedelijkte omgeving wordt deze beperkte schaduw hinder aanvaardbaar geacht.

8. Strijd met de Hoogbouwvisie

Indiener betoogt dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier strijdig is met de hoogbouwvisie. Daartoe stelt hij dat de hoogtes van de bouwblokken niet in verhouding staan tot de omgeving. De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel A.

9. Geen gezonde verstedelijking

Voorts betoogt indiener dat de ontwikkeling van de Kruisvaartkade niet bijdraagt aan een gezonde verstedelijking. Hij stelt dat de leefomgeving voor nieuwe bewoners in het plan Kruisvaartkade ongezond is. Het gebied ligt naast het spoorwegemplacement. Zij zullen te maken krijgen met geluid en trillinghinder. Dit geldt ook voor de huidige bewoners wegens het dalen van de groene kwaliteit, verslechteren van de luchtkwaliteit, afname autobereikbaarheid van de woningen, stijging van de parkeerdruk, verdwijnen bomen, dalen zonuren, zicht op domtoren verdwijnt, toename verkeersbewegingen in de wijk en geluidoverlast voor de woonbootbewoners.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel K.

10. Verkeer

Ten aanzien van verkeer bestrijdt indiener dat uitgaand ochtendverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan het Rabobankkantorverkeer arriveert. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel C.

11. Breedte Kruisvaart

Indiener verzoekt de huidige breedte van de Kruisvaart te waarborgen in het plan. Daartoe stelt hij dat de huidige waterbreedte al niet breed is en er waarde wordt gehecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk wel mogelijk (en wenselijk), met name voor de direct aanwonenden.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel J.

12. Uitstekende balkons

Indiener verzoekt met betrekking tot de rooilijn en de bebouwingsmarge, niet de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte langs de Kruisvaart.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel I.

13. Privacy

Indiener betoogt dat ten onrechte geen onderzoek is verricht naar mogelijke inkijk en schending van de privacy als gevolg van het plan, terwijl dit wel aan de orde is. Indiener vraagt waarom het onderzoek (nog) niet is uitgevoerd en vraagt hoe de privacy in het plan wordt gebord.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel N.

14. Geluidonderzoek

Voorts betoogt indiener dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met, water als geluidsdrager. Gelet op de ervaringen van de omwonenden aan de Kruisvaart, fungeert de watergang Kruisvaart als “klankkast” voor de omgeving. Indiener vraagt waarom is hier geen aanvullend onderzoek naar gedaan? Zeker gezien de mogelijke horeca die wellicht wordt toegestaan? Door dit niet in het akoestisch onderzoek mee te nemen, is het onderzoek onzorgvuldig tot stand gekomen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel G.

15. Windhinder

Indiener vreest voor windhinder. Uit het windonderzoek komt naar voren dat als gevolg van het project met name in het zuidelijk deel windhinder zal ondervinden. In het onderzoek is voorgesteld om speciale maatregelen te nemen om een hoger niveau van windcomfort te garanderen. Indiener vraagt welke maatregelen er zijn om het windcomfort te garanderen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel L.

16. Bouwschade

Voorts vreest indiener voor bouwschade aan de woonarken als gevolg van het tijdelijk verplaatsen van de woonboten. Dit heeft gevolgen voor de voorzieningen met betrekking tot stroom, water, gas, riolering en afwaterpompen. Daarnaast verwacht indiener dat bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor, deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren kan dit gevolgen hebben voor schade aan de woonarken. Indiener verzoekt om uitvoering van een 0-meting. Tevens vraagt indiener zich af welke partij verantwoordelijk is voor de schade bij bouwwerkzaamheden (gemeente/ontwikkelaar/aannemer), hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

Indiener zal de schade als gevolg van de ontwikkeling op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar.

Reactie:

Zie Hoofdstuk 3, onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3., 2.1.1.5, 2.1.1.6, 2.1.1.7 en 2.1.1.8.

Zienswijze 10

Onder punt 5.12 opent de 2e alinea “Het plan krijgt nadrukkelijk een groen karakter”. Dit groene karakter wordt in het hele bestemmingsplan benadrukt, hetgeen indiener een positieve bijdrage vindt aan de ontwikkeling in de stad. Er is een inventarisatie gemaakt en er zijn momenteel 160 bomen in het plangebied aanwezig. Indiener geniet zelf enorm van de majestueuze bomen in het gebied. Het lijkt, zeker in het licht van de lepenziekte, dat iedere boom gespaard moet worden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat er 111 bomen in dit gebied gekapt gaan worden.

Reactie:

Inderdaad staat er in het gebied een flinke hoeveelheid bomen, waaronder ook grote bomen. Daar is op dit moment letterlijk ook alle ruimte voor. Om het groene karakter van dit gebied zo veel mogelijk te behouden, zijn de twee tegenstrijdige belangen bebouwing en groen zo goed mogelijk met elkaar afgewogen. Het mag duidelijk zijn dat op de plaats waar bebouwing komt, geen bomen meer kunnen staan. Ook dichtbij de toekomstige gevels en daar waar bestrating komt, zullen bomen moeten wijken. We hebben zo zorgvuldig mogelijk bestaande bomen ingepast. Ook worden in de nieuwe inrichting nieuwe bomen aangeplant.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 11

1. Verkeer

Indiener vreest voor toename van verkeersbewegingen wegens nieuwe ontsluitingswegen en noemt daarbij de dubbele verkeersontsluiting op de Jan van Foreestlaan. Dit leidt tot geluids- en verkeersoverlast voor de indiener. Met de nieuwbouw zal het huidige aantal verkeersbewegingen toenemen met circa 1000 bewegingen per dag. Indiener bestrijdt de uitkomsten van het verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van onjuiste aannames en ten onrecht niet het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het “gehele” plan is onderzocht. Indiener verzoekt om aanpassing van het plan naar minder woningen zodat wordt voldaan aan de eisen van parkeerfaciliteiten en de verkeersdoorstroming.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdelen B en C. .

2. Privacy

Indiener is van oordeel dat het bouwplan leidt tot inbreuk van de privacy gelet op de bouwhoogte van de beoogde appartementen. In de nieuwe situatie kijken de bewoners van de appartementen in de woning van indiener. Indiener verzoekt om de bouwhoogte van de woontorens aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

3. Planschade

Voorts vreest indiener voor negatieve waardeontwikkeling van haar woning. Dit komt doordat direct tegenover de woning van indiener, 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt met dit plan bovendien meer en hogere woningen mogelijk gemaakt. Hierdoor zullen de geluidsoverlast en de verkeersdruk fors toenemen. Omdat bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, dient dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk te worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel E.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijziging onder 2.1.1.8.

Zienswijze 12

1 Verkeer en geluid

Indiener vreest voor geluid- en verkeersoverlast als gevolg van het project waarbij een dubbele verkeersontsluiting wordt gerealiseerd op de Jan van Foreeststraat.

Op grond van de CROW-publicatie 317 mag het bouwplan van maximaal 600 woningen maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit het plan komt naar voren dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Het plan voorziet echter in de realisatie van maximaal 600 woningen. Niet is in het onderzoek vast komen te staan dat het aantal autoverkeersbewegingen onder de norm van maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal blijft.

Voorts blijkt uit de berekening van de autoverkeersbewegingen dat de verkeersdruk zal toenemen. De vraag is of de Jan van Foreeststraat deze verkeersdruk kan opvangen. Indiener verzoekt de gemeente dan ook om alternatieve verkeersontsluitingen te onderzoeken.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdelen B en C.

2. Privacy

Indiener vreest voor inbreuk privacy wegens de bouwhoogte van 12 tot 41 meter van het appartementencomplex. Vanuit de beoogde appartementen kijkt men rechtstreeks in de woningen en woonboten. Indiener verzoekt om de bouwhoogten van het complex aan het spoor te verlagen

en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook, die aansluit op het park met bomen en sportattributen, waarbij aan te geven hoe rekening gehouden kan worden met de woonboten en de karakteristieke toekomst van de Dichterswijk.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

3. Skatebaan

Indiener verzoekt om de realisatie van een yard 2.0/ skatebaan in het bestemmingsplan, planologisch mogelijk te maken. De skatebaan heeft een grote meerwaarde voor de stad en voor het hele land.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 4, onderdeel 3. Overigens zijn speelvoorzieningen tot 4 meter binnen de bestemming Verkeer- en verblijfsgebied en Groen planologisch mogelijk.

4. Groen

Indiener verzoekt om een goede balans tussen de hoeveelheid groen op de locatie tussen de bouwcomplexen, aan de oevers en in de plantsoenen, ten opzichte van de verdichting.

Reactie:

Verstedelijking en een groenere stad zijn niet vooropgesteld tegenstrijdige doelen. Integendeel, in het SPvE voor het Kruisvaartkwartier wordt actief ingezet op het vergroenen van de stad door het vergroenen van gevels, daken en buitenruimtes. De huidige groene sfeer langs de Kruisvaart wordt door het plan zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk juist versterkt. In het beeldkwaliteitsplan worden uitgangspunten opgenomen om het groene karakter te borgen en regels om een massief gevelbeeld aan de Kruisvaartzijde te voorkomen. De woningen aan de zijde van de Kruisvaartkade worden voorzien van een tuin die grenst aan de Kruisvaart dan wel het Ringpark. De erfgrenzen krijgen een groen karakter. Hierdoor wordt een groene uitstraling gecreëerd. Met de uitbreiding van het Hefbrugpark wordt een groen stadspark aan de wijk toegevoegd waar het Ringpark langs de Kruisvaart een verlengstuk van wordt in de vorm van een waterpark.

5. Openbaar vervoer

Indiener vraagt aandacht voor goed openbaar vervoer in de wijken voor overdag. Hij vraagt zich af waarom dit niet in onderhavig plan is neergelegd.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 4 onderdeel 4.

6. Versmalling Kruisvaart

Indiener vreest voor versmalling van de Kruisvaart en verzoekt dat in het plan wordt opgenomen dat de huidige waterbreedte gehandhaafd blijft. Dit geldt ook voor de huidige geluidsmuur. Daarnaast verzoekt indiener om de aanlegsteigers en de balkons die uitsteken niet toe te staan.

Reactie:

Bij het opstellen van het SPvE en ontwerp bestemmingsplan is overleg geweest met het Waterschap. De bestaande waterbreedte van de Kruisvaartkade blijft in principe gehandhaafd, zoals opgenomen is in het SPvE. Hierbij wordt specifiek bedoeld op de breedte van het wateroppervlak. De Kruisvaart bestaat op delen uit een harde oever (constructie / damwand) en een zachte oever. De zachte oever is maatgevend in het handhaven van de minimale breedte, zodat het wateroppervlak (en beeld) gelijk blijft. De harde oever zal nog vervangen moeten worden en kan lokaal afwijken van de exacte ligging (afwijking blijft beperkt tot een halve meter). De mogelijkheid bestaat wel om de kademuur verder van de arken en de bebouwing van de Dichterswijk te leggen, en zo meer wateroppervlak te creëren, dit is echter geen eis.

Het wateroppervlak neemt niet af door steigers. Steigers hebben geen beperkingen van de waterafvloeiende en – bergingscapaciteit.

De huidige geluidsmuur kan niet gehandhaafd blijven. Deze wordt gesloopt. De bebouwing zal overigens een geluidswerend effect hebben.

7. Bouwschade

Indiener vraagt ten aanzien van plan- en bouwschade het volgende af:

1. Welke middelen worden ingezet om schade te voorkomen, zoals haarscheuren in materialen, barsten in betonnen bakken, etc. Uit onze ervaringen blijkt, dat de schade door het intrillen vaak niet meer te herleiden is. Het een en ander kan grote gevolgen hebben.
2. Welke boven – wettelijke zekerheden creëren de gemeente en de NS.
3. Wie is voor de planschade en de bouwoverlast verantwoordelijk.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijziging onder 2.1.1.8.

Zienswijze 13

Kappen van bomen

Indiener kan zich niet vinden in het kappen van 111 bomen ten behoeve van het project. Dit is niet in lijn met het nadrukkelijk groene karakter van het plan. Indiener verzoekt tot het afzien van de kap van het grote aantal bomen.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 10.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 14

1. Verkeer

Dit bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot van indiener. Indiener vreest dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Daarnaast vreest indiener dat de rustige, besloten sfeer in de straat en de privacy van indiener worden aangetast. Als gevolg van het bouwplan moet een dubbele verkeersontsluiting worden aangelegd op de Jan Van Foreestlaan. Indiener is van mening dat zij daardoor geluids- en verkeersoverlast zal ondervinden ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente heeft nagelaten om een verkeersonderzoek uit te voeren naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan. Indiener stelt zich op het standpunt dat het besluit onzorgvuldig is genomen. Indiener verzoekt om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van alternatieve ontsluitingswegen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel C.

2. Inbreuk privacy

Indiener is van oordeel dat het bouwplan leidt tot inbreuk van de privacy gelet op de bouwhoogte van de beoogde appartementen. In de nieuwe situatie kijken de bewoners van de appartementen in de woning van indiener. Indiener verzoekt om de bouwhoogte van de woontorens aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

3. Planschade

Indiener vreest voor waardeontwikkeling van de woning omdat direct tegenover de woning 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel E.

4. Trillingschade

Indiener vreest voor trillingschade als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Indiener zal de initiatiefnemer aanschrijven en een bouwexploit uitbrengen om te voorkomen dat tijdens de bouwwerkzaamheden schade aan de woning van indiener wordt toegebracht.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 15

1. Verkeersoverlast

Indiener vreest dat het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot en dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Tevens heeft indiener twijfels over enkele analyses en aannames in het plan. Indiener vreest voor toename van verkeersbewegingen wegens nieuwe ontsluitingswegen en noemt daarbij de dubbele verkeersontsluiting op de Jan van Foreestlaan. Dit leidt tot geluids- en verkeersoverlast voor de indiener. Met de nieuwbouw zal het huidige aantal verkeersbewegingen toenemen met circa 1000 bewegingen per dag. Indiener bestrijdt de uitkomsten van het verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van onjuiste aannames en ten onrechte niet het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan is onderzocht. Indiener verzoekt om aanpassing van het plan naar minder woningen, zodat wordt voldaan aan de eisen van parkeerfaciliteiten en de verkeersdoorstroming.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdelen B en C.

2. Privacy

Indiener vreest voor schending van zijn privacy wegens de bouwhoogtes van de beoogde huizen en appartementen. Vanaf deze woningen kijkt men rechtstreeks in zijn woning. Tevens merkt indiener op dat de bouwhoogtes van de nieuw te bouwen woningen, veel licht wegnemen. Indiener verzoekt om de bouwhoogte van de woontorens alsmede de woningrij aan het spoor te verlagen en de woningrij aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

3. Planschade

Indiener vreest voor een negatieve waardeontwikkeling als gevolg van het plan waarbij in de directe omgeving van de woning van indiener, 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel E.

4. Trillingsschade

Daarnaast vreest indiener voor trillingschade aan zijn woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

4. Rustige, besloten sfeer

Indiener verzoekt om behoud van de rustige, besloten sfeer in de Reviuskade en ter voorkoming van overlast ziet indiener graag dat de brugverbinding wordt uitgesloten.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel B.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 16

1. Onafhankelijk en volwaardig onderzoek

Indiener stelt dat de plannen niet zijn gestoeld op volwaardig en onafhankelijk onderzoek (bijvoorbeeld verkeer, milieu, geluid, overlast); onderzoeken ontbreken, de cohesie tussen onderzoeken ontbreekt, de onderzoeken zijn door belanghebbenden uitgevoerd of waarden die gebruikt worden in de onderzoeken zijn op basis van aannames die niet getoetst zijn.

Reactie:

De onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke adviesbureaus op de daarvoor (wettelijk) voorgeschreven methodes.

2. Bodem

Indiener betoogt dat aanvullend bodemonderzoek nodig is op basis waarvan noodzakelijke saneringsmaatregelen genomen kunnen worden.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 3 onderdeel 2.

2. Ringpark Co-Creatie/ beeld kwaliteit.

Indiener stelt dat het wenselijk is om de kade en het Ringpark aan de Kruisvaart in een vroeg stadium deel uit te laten maken van het algemeen beeldkwaliteitsplan, om te voorkomen dat het een sluitpost van het project wordt.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 5 onderdeel 2.

3. Verwijderen tijdelijke woonboot aan de Da Costakade.

Indiener wenst een bevestiging dat de gemeente dit heeft opgenomen in de plannen dat de verwijdering in een zo vroeg mogelijk stadium zal plaatsvinden.

Reactie:

De tijdelijke woonboot wordt inderdaad weggehaald. Wanneer dit exact zal gebeuren is nu nog niet bekend. Het betreft een uitvoeringsaspect dat niet in een bestemmingsplan wordt geregeld.

4. Hondentoilet

Indiener verzoekt om het hondentoilet op de Da Costakade niet te laten vervallen en daardoor de ruime strook naast de langzaamverkeersbrug te behouden.

Reactie:

Dit verzoek zal worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen of hieraan voldaan kan worden is nog niet bekend. Het betreft een uitvoeringsaspect dat niet in een bestemmingsplan wordt geregeld.

5. Vissteiger en kano-ter-water-laatplaats

Indiener verzoekt om een bevestiging dat een vissteiger en kano-ter-water-laatplaats in het plan is opgenomen. Dit is namelijk toegezegd.

Reactie:

Er is inderdaad toegezegd dat er een mogelijkheid zal blijven om kano's te water te laten en/of te vissen, deze mogelijkheid vormt uitgangspunt voor de inrichting van het Ringpark en wordt meegegeven in het proces van co-creatie voor het Ringpark.

6. De 25 gradenhoek

Indiener stelt dat ten onrechte in het plan is uitgegaan van de 25 graden hoek. Daarnaast is het onjuist dat niet is meegenomen, dat de Kruisvaart ter hoogte van de Revius en Da Costakade recent circa 1 a 2 meter is versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 9, onderdeel 5.

7. Zonstudie

Indiener bestrijdt conclusie van de zonstudie, want naar zijn mening zijn de gevolgen van de nieuwbouw op de bezonning groot.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 9, onderdeel 7.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3. en 2.1.1.5.

Zienswijze 17

1. Objectiviteit van het akoestisch onderzoek

De indiener twijfelt aan de objectiviteit van het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting bij de woningen aan de spoorzijde overschrijden ruim de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, waardoor het college een besluit hogere waarden neemt. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de ruimte tussen de te realiseren woningblokken. Het geluid kan hier vrijuit tussendoor en de woonboten ondervinden daar geluidhinder van, terwijl ligplaatsen als gevoelige bestemming wordt aangemerkt.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel G.

2. Hittestress

Indiener vreest voor hittestress omdat in het plan ten onrechte geen harde eisen worden gesteld aan de temperatuurverlaging. Dit gezondheidsrisico leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 8, onderdeel 2.

3. Klimaatbestendigheid

Indiener betoogt dat overeenkomstig de geplande bouwfase, het Kruisvaartkwartier in 2020 opgeleverd zal zijn. Ten onrecht is niet getoetst aan het gemeentelijke beleid met betrekking tot klimaatbestendigheid.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 8, onderdeel 1.

4. Windhinder

Indiener betoogt dat uit het windonderzoek naar voren komt dat tuinen en buitenruimtes aan de overzijde van het zuidelijke deel negatief wordt beïnvloed. Indiener is dan ook van mening dat voorliggend plan een verslechtering is op de woon- en leefomgeving.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel L.

4. Flora- en fauna

Indiener stelt zich op het standpunt dat ten onrechte niet de ijsvogel en de aalscholver in de flora- en fauna analyse is opgenomen als beschermde diersoort. Indiener verzoekt om de strook ter breedte van ten minste 10 meter aan de waterkant van de Kruisvaart in het zuidelijk deel in stand te houden ten behoeve van het behouden van de biotoop.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 8, onderdeel 4.

5. Schaalvergroting

Indiener betoogt dat het totale volume in het gehele gebied van 126.000 m³ naar 361.000m³ stijgt, waarbij sprake is van een onevenwichtige verdeling. Dit pakt nadelig uit voor de bewoners van de Da Costakade, wegens verdichting van de bebouwing en de hoogte van de bebouwing het plangebied. Dit heeft nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van indiener. Indiener merkt op dat in het plan is opgenomen dat het plan, nadrukkelijk een groen karakter krijgt, maar vreest voor de haalbaarheid hiervan.

Reactie:

Het beeld dat indieners geraadpleegd hebben voor de aankoop van hun woonark is een beeld dat gedurende het proces is ontwikkeld als onderdeel van een capaciteitsstudie. Dit beeld laat niet het definitieve plan zien, en nadien is het stedenbouwkundig plan dan ook nog aangepast. Tevens betreft het hier een beeld zonder juridische status.

Ondanks dat er een aantal verschuivingen in bouwvelden en bouwhoogtes hebben plaatsgevonden welke de indieners als negatief ervaart, zijn er nadien ook nog een aantal veranderingen doorgevoerd welke de indieners ten goede komen. Zo is de afstand tussen de Kruisvaart en de grondgebonden woningen van het plan groter, en hebben zij tuinen gekregen om het beeld aan de Kruisvaart te verzachten. Daarnaast wordt er in het hele gebied actief ingezet op het behoud van de rustige en intieme sfeer langs de Kruisvaart door het vergroenen van gevels, daken en buitenruimtes en de uitwerking van het Ringpark. De huidige groene sfeer langs de Kruisvaart wordt door het plan zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk juist versterkt.

6. Langzaamverkeersverbinding

Indiener is van mening dat de geplande langzaamverkeersverbinding de toekomstige bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier eenvoudig, op loopafstand, toegang geeft tot een gebied waar zij vrij kunnen parkeren (Croeselaan – Jacob Catstraat – DaCostakade – Anna Maria Schurmanstraat). Het is dus zeer aannemelijk, dat door de langzaamverkeersverbinding er extra parkeerdruk oftewel parkeerproblematiek voor de bewoners in het aanpalende gebied van het zuidelijke deel ontstaat. Dit is onwenselijk. Voorts verzoekt indiener dat de gemeente een voorwaardelijke verplichting in het plan dient op te nemen zodat voor woonboten in de kruisvaart, een vrije doorvaart gegarandeerd blijft.

Reactie:

Zie zienswijze 8, onderdeel 3 en hoofdstuk 3 onderdeel D.

7. Vlonders en steigers

Indiener merkt op dat in het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier melding wordt gemaakt van het aanbrengen van vlonders/steigers voor de woningen die direct gelegen zijn aan de Kruisvaart. Dit heeft een directe beperking van de waterafvloeiende en –bergingscapaciteit van de Kruisvaart en een ongewenst negatief effect op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart, hetgeen in strijd komt met het bepaalde in art. 2.1 Waterwet. Tevens is dit volledig in tegenspraak met het vigerend beleid van het Waterschap.

Reactie:

Het bestemmingsplan staat in beperkte mate steigers langs het water toe. Dit heeft effect op de ruimtelijke beleving. Dit effect kan zowel negatief als positief worden opgevat. Het deel van de steiger dat boven het wateroppervlak aanwezig mag zijn is beperkt tot maximaal 1 meter. Door in het bestemmingsplan de kaders op te nemen ontstaat de mogelijkheid om op basis van dit kader te kunnen toetsen en handhaven. Dit zorgt er voor dat in de toekomst geen 'wildgroei' ontstaat. Het wateroppervlak neemt niet af door steigers. Het Ringpark wordt vormgegeven als publieke wandelroute aan het water aan de zuidzijde. Deze kan worden vormgegeven als steigerpad of als wandelpad op het land, dit is nader uit te werken. Bewoners worden hierbij betrokken, het Ringpark wordt in co-creatie ontworpen. Uitgangspunt voor steigers is dat deze op de harde oeverconstructie ligt en niet meer dan 1 meter over het wateroppervlak ligt. Vanuit dit oogpunt achten we dit geen ernstige aantasting van de beleving van ruimte en privacy. Aan de noordzijde, tegenover de Reviuskade zullen eventuele private vlonders of steigers niet dichterbij komen te liggen dan de oever nu, ze zullen niet over de bestaande waterlijn komen te liggen. Volgens het ontwerp bestemmingsplan kan dat nog wel, die mogelijkheid zal worden geschrapt. Artikel 5.2. e wordt verwijderd.

8. Trillingsschade

Indiener vreest voor trillingsschade aan de woonboten bij de uitvoering van de werkzaamheden.

Reactie:

De bouwer is verplicht om met geluid- en trillingsmetingen aan te tonen dat de grenswaarden niet worden overschreden. Er worden dus eisen opgelegd aan de degene die verantwoordelijk is voor de bouw. Vaak laat de aannemer ruim voor de start van de bouw een opname maken (een zogenaamde 0-meting). Een daartoe ingeschakeld bureau legt dan, door middel van foto's en beschrijvingen, de bestaande toestand vast binnen het beïnvloedingsgebied van het bouwplan. Deze werkwijze vloeit vaak al voort uit voorwaarden die verzekeraars stellen bij het afsluiten van een verzekering. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan, dan is die schade te verhalen op de hoofdaannemer. Zie hoofdstuk 3 onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.6 en 2.1.1.7.

Zienswijze 18

Indiener stelt zich op het standpunt dat het plan te weinig rekening houdt met de ontwikkeling van openbaar groen. De opzet met binnenhoven zorgt voor een smalle strook langs de Kruisvaart voor de route van het Ringpark en leidt tot binnenhoven met een breedte van 10 meter, dat is een hele smalle woonstraat. Alleen ten noorden van de hefbrug wordt een strook openbaar groen toegevoegd, maar met onvoldoende maat voor sport of spel.

Een locatie waar de hoge bebouwingsdichtheid in het bijzonder knelt, is de omgeving van het Trimbosinstituut. De opgenomen bouwvolumes in het ontwerpbestemmingsplan met bouwhoogtes van respectievelijk 17,5 meter en 44,0–46,5 meter zijn erg massief voor deze locatie, die grenst aan oude stadswijken met een aanzienlijk groentekort. Juist op deze plek is in het Ringpark een publiek parkje voorzien. Indiener verzoekt dan ook om het oppervlak voor het openbaar groen te vergroten, de bouwvolumes in het Kruisvaartkwartier terug te brengen en het Ringpark–Dichterswijk ruimte te geven.

Reactie:

In het stedenbouwkundig ontwerp van het Kruisvaartkwartier is rekening gehouden met verschillende belangen. Het burgerinitiatief 'Ringpark Dichterswijk' is één van deze belangen. Als onderdeel van het ontwerpproces heeft er daarom met de verschillende vertegenwoordigers van belangen en initiatieven op meerdere momenten overleg plaatsgevonden. Dit overleg heeft er toe geleid dat de in de zienswijze benoemde wandelroute langs de Kruisvaart, binnen de grenzen van het Kruisvaartkwartier, is gerealiseerd. Dit is een openbare wandelroute, met groene bermen waarin onder andere ruimte is voor bomen, die langs een aantal (nader te ontwerpen) verblijfsplekken leidt. Tevens is er centraal in het plangebied ruimte vrij gehouden voor een groot buurtpark (als onderdeel van het Ringpark), die derhalve ook bereikbaar en beschikbaar is voor de bewoners van de Dichterswijk.

Concreet heeft het overleg ertoe geleid dat het oppervlakte openbaar groen in de planvorming is vergroot van circa 5888m² naar 7090m². Het oppervlakte collectief groen (de groene ruimte in de zienswijze benoemde 'binnenhoven') is vergroot van circa 1900m² naar 3400m².

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 19

1. Onduidelijkheid fietsroute

In het bestemmingsplan komt niet eenduidig naar voren of een fietsroute wordt aangelegd tussen Het Laantje ter hoogte van het plantsoen aan de Da Costalaan, waarbij deze fietsroute moet worden gerealiseerd op gemeenteground. Een van de brughoofden zou landen op grond, in eigendom van het Trimbos-instituut. Indiener stelt zich op het standpunt dat het plan hierover duidelijkheid moet geven. Voorts betoogt indiener dat in paragraaf 1.3 van de Toelichting een onjuiste voorstelling van zaken is gegeven, aangezien is opgenomen dat de initiatiefnemer in onderhandeling is met het Trimbos-instituut om het betreffende perceelgedeelte te verwerven. Tot op heden zijn geen onderhandelingen aangevangen.

Reactie:

Er is nog geen duidelijkheid waar het fietspad exact gaat komen. In het bestemmingsplan zijn beide mogelijkheden opgenomen. Dus op beide locaties is een fietspad mogelijk. Op welke locatie het fietspad uiteindelijk komt is een uitvoeringsaspect.

In paragraaf 1.3 wordt de zin als volgt aangepast:

'De initiatiefnemer gaat in overleg met het instituut om het betreffende perceelsgedeelte te verwerven, ten behoeve van de aanleg van een langzaamverkeersverbinding tussen het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade.'

2. Vervallen van de aanleg van de tweede keerlus en geluidsoverlast realisatie nieuwe brug
Ten aanzien van verkeer, vreest indiener voor overlast en noemt daarbij het vervallen van de aanleg van een tweede keerlus. Hierdoor maakt al het verkeer gebruik van de keerlus ter hoogte van het Trimbos-instituut. Dit is onwenselijk. Tevens vreest indiener voor geluidsoverlast als gevolg van de realisatie van de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers en de bereikbaarheid per auto van de bezoekers van het Trimbos-instituut.

Reactie:

De bereikbaarheid van het Trimbos-instituut wordt maar in zeer beperkte mate beïnvloed door de ontwikkeling Kruisvaartkade. De stromen van en naar het instituut, een werklocatie, zijn tegengesteld aan de stromen van en naar het Kruisvaartkwartier dat voornamelijk een woonlocatie zal zijn. De bereikbaarheid van het Trimbos-instituut zal in veel sterkere mate worden beïnvloed door het huidige verkeersbeleid van de gemeente Utrecht (focus op fietsen en openbaar vervoer, vermindering inkomend autoverkeer met Slim Regelen).

3. Onduidelijkheid over de aansluiting van het openbaar vervoer
Voor wat betreft het openbaar vervoer betoogt indiener dat onduidelijk is of het plan een verbetering van de aansluiting op het OV mogelijk maakt.

Reactie:

Zie de Reactie: bij zienswijze 4, onderdeel 4.

4. Geluidsaspecten in relatie tot het Trimbosinstituut
Indiener twijfelt of het akoestisch onderzoek rekening heeft gehouden met het belang van het Trimbos-instituut, waarbij rust en stilte in de omgeving van belang is voor het werken aan wetenschappelijk onderzoek.

Reactie:

Het Trimbos-instituut is geen geluidsgevoelige bestemming waar wettelijk rekening mee moet worden gehouden. In de huidige situatie krijgt het pand het meeste geluid van het spoor. Dit zal door de nieuwbouw deels worden afgeschermd. Voor het werk is rust en stilte binnen in het pand van belang en niet per se het geluid in de omgeving. De Uithof staat ook op een zwaar geluidsbelaste locatie en daar kan prima onderzoek worden gedaan.

5. Explosieven

Indiener vreest voor niet gesprongen explosieven. Zoals in het plan is opgenomen bestaat er een gerede kans dat deze explosieven gevonden kan worden. Dit zal leiden tot ruimingswerkzaamheden en dan ook schade opleveren.

Reactie:

Dit betreft een uitvoeringsaspect. Mocht er sprake zijn van niet gesprongen explosieven zullen alle noodzakelijk maatregelen worden getroffen.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen 2.1.1.4 en 2.1.1.8

Zienswijze 20**1. Breedte Kruisvaart**

Indiener verzoekt of rekening gehouden wordt met het beeldkwaliteitsplan en de karakteristiek van de Dichterswijk ten aanzien van de woonboten. In het kader van de waterbeleving en natuurlijke oevers verzoekt indiener om de breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Bij het plaatsen van damwanden en steigers voor de aanleg van boten dan dient de Kruisvaart verbreed te worden.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel J.

2. Balkons

Ten aanzien van de balkons verzoekt indiener geen bebouwingsmarge op te nemen. Volgens indiener hebben de balkons een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart. Vanaf de balkons kan men dan rechtstreeks in de woonark kijken. Dit is onwenselijk.

Reactie:

De algemene regels worden voor het overschreden van bouw en of bestemmingsgrens voor balkons e.d. niet van toepassing verklaard in artikel 7.2.1 sub g voor de woningen aan de zijde van de Kruisvaart.

g. De regels en de afwijkingsbevoegdheid uit artikel 10.1 en 10.2 zijn niet van toepassing voor woningen in de eerstelijns bebouwing zoals aangegeven op de kaart eerste en tweedelijns bebouwing die als bijlage bij deze regels is opgenomen, voorzover dit betreft de gevels die richting de Kruisvaart zijn geprojecteerd.

Dit betekent overigens niet dat balkons niet zijn toegestaan. Binnen het bouwvlak zijn ze wel toegestaan.

Voor onderdeel privacy zie hoofdstuk 3 onderdeel N.

3. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie

Indiener kan zich niet vinden in de hotelfunctie binnen het plan. Hij ziet liever een lagere verdichting.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 5, onderdeel 1.

4. Ringpark Co-Creatie / beeldkwaliteit

Indiener verzoekt het Ringpark en de kade aan de Kruisvaart op te laten nemen in het beeldkwaliteitsplan, teneinde te voorkomen dat het Ringpark, oevers en belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners een sluitpost van het project worden.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 5, onderdeel 2.

3. Verlichting en water algemeen

Indiener betoogt dat onduidelijk is hoe rekening wordt gehouden met de weerkaatsing van de verlichting op het water en indiener vreest daardoor voor overlast.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 5, onderdeel 3.

4. Verkeer

Ten aanzien van verkeer betoogt indiener dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen over de Jan van Foreeststraat als enige ontsluiting van de wijk. Als gevolg hiervan vreest indiener voor geluidshinder van het verkeer. Voorts is voor indiener onduidelijk waar een verbinding naar de binnenstad wordt gerealiseerd.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel C.

5. Geluid

Ten onterechte is in het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden met de watergang Kruisvaart, wat als klankkast fungeert.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel G.

6. Trillingshinder

Tevens vreest indiener voor trillingshinder en overlast van bouwwerkzaamheden en verzoekt gemeente om na te denken over schadecompensatie. Indiener vreest voor bouwgeluidsoverlast en geluidsoverlast van de nieuwe wijk.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel F.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3 en 2.1.1.5.

Zienswijze 21

Deze zienswijze is exact hetzelfde als zienswijze 20. Voor de samenvatting en de beantwoording zie zienswijze 20.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.1, 2.1.1.2, 2.1.1.3 en 2.1.1.5.

Zienswijze 22

Indiener heeft zijn zienswijze te laat ingediend. Zie ook paragraaf 1.3. De zienswijze wordt buiten behandeling gelaten.

Zienswijze 23

1. Schaal

Indiener stelt zich op het standpunt dat er grote verschillen in stedenbouwkundige schaal tussen de bestaande omgeving en de nieuwe invulling van plangebied zijn. Kleinschaligheid in de omringende wijk tegenover een veel grotere dichtheid en hoogte van de nieuwe bebouwing. Voor de bewoners van Dichterswijk heeft dit heeft grote invloed op de beleving van hun (stedelijke) omgeving. De voorgestelde verdichting is moeilijk te realiseren zonder de kwaliteiten van de bestaande omgeving geweld aan te doen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel A.

2. Daglichttoetreding, bezonning en uitzicht

Met betrekking tot de veranderende beeldkwaliteit voor de bewoners van de Kruisvaart, stelt indiener zich op het standpunt dat mogelijk grote bouwhoogten op kleine afstand (circa 50 tot 70 meter) van de bestaande bebouwing, van invloed zijn op zaken als daglichttoetreding, bezonning en het uitzicht.

Reactie:

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de woningen en woonboten/woonarken aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkade hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezonning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode. In een zwaar verstedelijkte omgeving wordt deze beperkte schaduwhinder aanvaardbaar geacht.

Ook het uitzicht en daglicht verandert met de nieuwe ontwikkeling, maar ook dit achten wij aanvaardbaar binnen deze verstedelijkte omgeving. In het beeldkwaliteitsplan zal veel aandacht uit gaan naar een goede en passende (architectonische) beeldkwaliteit.

3. Parkeerproblemen

Indiener vreest voor parkeerproblemen door de komst van veel meer auto's en de beperkte toename van het aantal parkeerplekken in verhouding tot het aantal nieuwe woningen, waarbij indiener uitgaat van de situatie dat dat een deel van de toekomstige bewoners zal beschikken over 2 auto's. Dit gaat een groot probleem veroorzaken wanneer er maar in 0,7 parkeerplek per woning is voorzien.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel D.

4. Ontsluiting van de nieuwe wijk

De ontsluiting van de nieuwe wijk geeft nieuwe verkeersstromen door de bestaande wijk en op de Croeselaan. Dit geeft een aannemelijk risico op de toename van verkeersoverlast en opstoppen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdelen B en C.

4. Druk op de bestaande voorzieningen

Indiener vreest voor druk op de bestaande voorzieningen in de wijk zoals park- en groenvoorzieningen, scholen en speeltuinen.

Reactie:

In eerdere plannen was er geen openbaar groen in opgenomen. Vanwege Reactie:s van omwonenden en ook vanwege de verdichting ten opzichte van het vorige plan is er nu een uitbreiding van het Hefbrugpark in het project opgenomen. Daarnaast wordt het Ringpark afgemaakt en zijn er semi openbare binnentuinen.

Het inwonertal van Utrecht groeit de komende jaren flink. Het project Kruisvaartkade is een van de vele projecten waarmee deze groei binnen Utrecht wordt gefaciliteerd. Met het Meerjaren Perspectief Onderwijshuisvesting 2016–2025 (MPOH) is in beeld gebracht wat dit voor consequenties heeft voor de onderwijshuisvesting.

5. Luchtkwaliteit

Indiener geeft aan dat de aanzienlijke toename van het autoverkeer de luchtkwaliteit lokaal negatief zal beïnvloeden. Dit is in tegenspraak met het streven van de gemeente om de luchtkwaliteit juist verder te verbeteren.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3, onderdeel H.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan niet aangepast.

Zienswijze 24**1. Impact plan op flora**

Indiener stelt dat het flora- en faunaonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen omdat de ijsvogel, aalscholver en waterhoen ten onrechte niet zijn waargenomen.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 8, onderdeel 4.

2. Impact plan op fauna

In de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier 2003 is opgenomen dat in het gebied geen groen mag verdwijnen. Ten behoeve van het project verdwijnt het groengebied in het zuidelijk deel van het plangebied. Dit is dan ook in strijd met de ruimtelijke visie. Indiener verzoekt de gemeente om in het plan een groenstedelijk woonmilieu te waarborgen.

Reactie:

Zie Reactie: zienswijze 8, onderdeel 4.

3. Schade ten gevolge van hevige regenval

Indiener merkt op dat het afmeersysteem dusdanig is aangelegd, dat deze slechts een geringe stijging van de waterstand aan kan. Bij stijging van de waterstand van meer dan 10 a 20 cm is de kans groot dat er grote schade zal ontstaan aan de woonarken en het afmeersysteem kan afbreken met gevolgen die niet te overzien zijn. Volgens indiener moet de gemeente een voorwaardelijke verplichting in de plannen opnemen met betrekking tot de afvoer van hemelwater en de maximale toelaatbare stijging van de waterstand in de Kruisvaart. Indiener zal de gemeente verantwoordelijk houden voor schade die ontstaat aan de woonark en het afmeersysteem bij hevige regenval en afvoer van hemelwater op de Kruisvaart als gevolg van de nieuwbouw.

Reactie:

Voor het bestemmingsplan is een Watertoets uitgevoerd. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Deze Watertoets is voorgelegd aan de waterbeheerder HDSR. De ontwikkelaar is verplicht om zodanig veel regenwater in het plangebied te bufferen of te infiltreren, dat er tijdens hevige neerslag geen ontoelaatbare peilstijging ontstaat. Waterschap HDSR en gemeente zien hierop toe. Het is niet nodig om dit via een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen. Deze verplichting is al vastgelegd in de Keur van het waterschap HDSR. In de bijlage Watercompensatie in de toelichting is aangegeven hoe de watercompensatie, ook tijdens hevige regenval wordt geborgd. Om overlast te beperken kunnen diverse maatregelen getroffen worden, zoals groene daken, groenbakken op de daktuinen, halfverharding in wegen en/of parkeerplaatsen, wadi's, etc. Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen voor de Kruisvaartkade wordt onderzocht welke maatregelen meegenomen in de ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte. Bij overlast van water op de daktuinen en op straat zal er rekening moeten worden gehouden dat het water niet de woningen in kan lopen.

4. Bezinning

Met betrekking tot bezinning heeft indiener grote bezwaren tegen de conclusie dat er geen grote impact is. De woonboten zijn gericht op het water en noordoosten en zijn laag gelegen. De woonboten hebben in de huidige situatie daarmee met name bezinning in de ochtenduren aan de waterzijde tot ongeveer 10 uur 's morgens (afhankelijk van het seizoen) welke met de nieuwbouw vrijwel geheel verdwijnt. Bij de bezonningsstudie is ook onvoldoende rekening gehouden met de lage ligging van de woonarken.

Reactie:

Uit de bezonningsstudie kan worden afgeleid dat de woningen en woonboten/woonarken aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkade in de ochtend hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezinning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode. In een zwaar verstedelijkte omgeving wordt deze beperkte schaduwhinder aanvaardbaar geacht.

5. Vrije uitzicht, privacy en hellingshoek

Indiener vindt het begrijpelijk dat woningbouw op het terrein wordt gerealiseerd, maar kan zich niet vinden in de omvang van het project. Naar zijn mening is dit buiten proportioneel. Voorts is indiener van mening dat de als gevolg van de nieuwbouw, het vrije uitzicht verdwijnt en de privacy verdwijnt. Wel is er een hellingshoek vastgesteld voor de zichtlijn vanuit de woonboten die niet meer mag bedragen dan 25 graden. Daarbij wordt echter voorbijgegaan aan het feit dat de hoogbouw aan de spoorzijde deze grens fors overschrijdt. Indiener maakt hiertegen bezwaar en verzoekt de gemeente het gehele plan dusdanig in te richten dat deze grens nergens wordt overschreden. Indiener verzoekt om de bebouwing aan de Kruisvaart te maximaliseren tot 3 woonlagen.

Reactie:

Zie hoofdstuk 3 onderdeel A.

Conclusie:

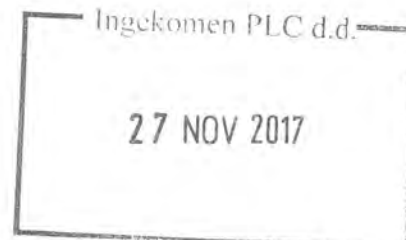
Naar aanleiding van deze zienswijze is het bestemmingsplan aangepast. Zie wijzigingen onder 2.1.1.6, 2.1.1.7 en 2.1.1.8.

Bijlage 1: Lijst anonieme zienswijzen

Aan:

Utrecht, 23 november 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft:

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit
Hogere waarden Kruisvaartkwartier

Algemeen

Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken over het feit dat met dit bestemmingsplan er eindelijk na meer dan tien jaar een woningbouwplan kan worden gerealiseerd op dit al jaren braakliggende en deels verpauperde terrein.

Meestal bestaan ingediende zienswijzen uit bezwaren en argumenten van diverse belanghebbenden waarom bepaalde plannen beslist niet moeten worden uitgevoerd, vaak uit eigen individueel belang, terwijl degenen (vaak de 'zwijgende meerderheid') die niet reageren vrijwel nooit een zienswijze indienen.

Ik hoop hiermee dan ook als bewoner uit de omgeving en als stedenbouwkundige een uitzondering te maken met het indienen van deze positief kritische zienswijze.

Ik hoop natuurlijk dat er nog meer positieve en/ of opbouwende zienswijzen zullen zijn, zodat bij u als gemeentebestuur niet de indruk zou kunnen ontstaan dat er uitsluitend tegenstanders zouden zijn van deze ontwikkeling.

De visie van de gemeente om de grote groei van de bewoners in Utrecht in de komende jaren niet meer in de buitenwijken of buiten de stad te laten plaatsvinden, maar dit te gaan doen door te gaan concentreren en intensiveren bij het belangrijkste OV knooppunt, onderschrijf ik als stedenbouwkundige volledig.

Ook het ontwikkelen van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone met veel nieuwe woningen past in die visie.

Wat mij betreft mag er in het Kruisvaartkwartier daarom ook zo intensief mogelijk worden gebouwd, mits op basis van een goed stedenbouwkundig plan en als de automobilititeit zoveel mogelijk wordt beperkt, zoals dit ook in de plannen voor het nabij gelegen Beurskwartier is beschreven.

Tenslotte gaat het hier om een locatie die op geringe loopafstand van het station Utrecht Centraal is gelegen.

Om intensiever maar ook afwisselender te kunnen bouwen zou er langs het spoor echter meer flexibiliteit en meer afwisseling in bouwhoogtes (zowel hoger als lager) moeten worden toegelaten dan in het voorliggende bestemmingsplan wordt voorgeschreven.

Het teveel en nauwkeurig 'vast schrijven' van bouwhoogtes per bouwvlak langs het spoor met grotendeels 23,5 meter (met uitzondering van de koppen en het 'Parkgebouw'), is in dit bestemmingsplan veel te gedetailleerd en te dwingend voorgeschreven.

Het bestemmingsplan beoogd het realiseren van 450 tot 600 woningen, maar volgens de regels mogen er echter maar maximaal 431 (!) woningen rechtstreeks worden gerealiseerd. Zowel dit exacte getal als de tegenstrijdigheid tussen deze aantallen is onbegrijpelijk.

Juist de regels in dit bestemmingsplan zouden er voor moeten zorgen dat, afhankelijk van de grootte en type woningen, er zoveel mogelijk woningen (maximaal 600) zouden moeten kunnen worden gebouwd, conform de visie van het gemeentebestuur.

Het beperken tot maximaal 431 woningen moet in dit bestemmingsplan dus worden geschrapt. In dit bestemmingsplan moeten binnen de aangegeven bouwvlakken de regels de realisatie van zoveel mogelijk woningen juist mogelijk gaan maken!

Dit kan door op de ze locatie dicht bij het station de automobiliteit flink te beperken, zoals bijvoorbeeld ook in de visie Beurskwartier wordt voorgesteld.

De manier waarop in dit bestemmingsplan met een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid meer dan 431 woningen toch nog eventueel gebouwd zouden mogen worden, is een juridisch gedrocht en volstrekt onrealistisch, zeker ook indien er blijft worden vastgehouden aan de huidige geldende gemeentelijke parkeernormen.

Immers, als er in een eerste fase bijvoorbeeld 431 woningen zijn gerealiseerd die, om een vergunning te krijgen, moeten voldoen aan de vigerende parkeernorm, dan mogen de maximaal daarna nog te realiseren 169 woningen geen extra verkeersbewegingen meer genereren. Oftewel 169 woningen zonder parkeerplaatsen. Deze woningen zullen echter nooit vergund mogen worden omdat deze dan niet voldoen aan de minimale parkeernormen.

Wat dat betreft zou bij dit plan veel meer aangesloten moeten worden op de mobiliteits- en parkeereisen (en visie) zoals die zijn geformuleerd in de nabij gelegen Omgevingsvisie Beurskwartier. In het Beurskwartier komen geen parkeerplaatsen voor particulieren en komen er uitsluitend (gebouwde) parkeerplaatsen voor (elektrische) deelauto's.

Er zal dus op de ze locatie door u al gemeenteraad een drastische en heldere keuze moeten worden gemaakt:

- óf zo intensief mogelijk bouwen met een zeer lage parkeernorm (vrijwel uitsluitend deelauto's), om de automobiliteit op deze locatie te minimaliseren (vgl. Beurskwartier),
- óf blijven vasthouden aan de thans geldende parkeernorm en bouwen in een lage dichtheid tot maximaal 431 woningen.

Ik vraag aan u als gemeenteraad om te kiezen voor het zo intensief mogelijk bouwen op deze locatie zo dicht bij het centraal station met een zo laag mogelijk autobezit en het stimuleren van deelauto's en fietsen conform de voorstellen zoals in het nabij gelegen Beurskwartier.

Nieuwe bewoners kiezen op deze locatie immers bewust voor het gebruik maken van andere vervoersmogelijkheden dan de particuliere auto.

Wat dat betreft voorziet het plan ook in een goed en fijnmazig net van voet- en fietspaden.

Ik wil hierna wat verder ingaan op het stedenbouwkundig plan, de automobiliteit en de verkeersaspecten.

Het stedenbouwkundig plan.



Het bestemmingsplan maakt het vastgestelde Stedenbouwkundig plan (het spve) mogelijk, maar laat ook vrijwel niets anders meer toe dan uitsluitend dit plan en dat lijkt me voor de verdere uitwerking niet goed en te beperkend in de uitwerking.

De bouwvlakken, de regels en de bouwhoogtes in het bestemmingsplan vind ik veel te gedetailleerd en te dwingend vastgelegd, waardoor enige flexibiliteit bij de uitwerking van de planonderdelen (gefaseerde ontwikkeling) in de toekomst te veel beperkingen zal opleveren. Zeker bij een gefaseerde ontwikkeling in de komende jaren kan dit problemen gaan opleveren bij de uitwerking en realisatie van wellicht nieuwe woonconcepten die wij thans nog niet kennen.

Op zich ziet het stedenbouwkundig plan er in eerste instantie goed uit, met rust en kleinschaligheid langs de Kruisvaart met de eerstelijns bebouwing en met langs het spoor de dynamiek en grootschaligheid van de tweedelijnsbebouwing. Maar wat mij betreft zou het nog beter kunnen en ook met meer flexibiliteit en met meer mogelijkheden om in bouwhoogten te kunnen variëren, waardoor de bebouwing wat minder monotoon en massaal overkomt.



Aanzichten bouwhoogtes langs het spoor conform spve (stedenbouwkundig plan) en bestemmingsplan



Voorstel om meer variatie in bouwhoogtes toe te laten in nieuw bestemmingsplan (lager en hoger)

Behalve de beperkte flexibiliteit vind ik de afmetingen van het semi openbare binnengebied erg smal. Zeker in de zuidelijke bouwblokken bedraagt deze maar 12 à 13,5 meter.

In het bestemmingsplan mag deze maat zelfs nog worden verkleind tot 10 meter en dat is echt te dicht op elkaar.

De minimum maat zou in het bestemmingsplan moeten worden beperkt tot 15 meter, met op enkele plekken een escape naar 12,50 meter.

Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld ondiepere woningen te maken of bij een deel van de grondgebonden woningen geen voortuinen op te nemen zodat de woningen direct grenzen aan de groenstrook langs de Kruisvaart (waarin een wandelpad ligt, waar de begane grond van de woningen op kunnen worden ontsloten). Zie de referentiebeelden hieronder van het Vondelparc.

Bij deze woningen zouden dan bijvoorbeeld daktuinen gemaakt kunnen worden.

De rooilijn bij de groenstrook langs de Kruisvaart zou dan opgeschoven moeten worden tot aan de groenzone, waardoor meer flexibiliteit komt bij het uitwerken van het type grondgebonden woningen hier (vrijheid in wel of geen voortuin).



Referentiebeelden voor 'eerstelijns bebouwing' aan groenstrook langs de Kruisvaart

In het centrale deel is geen 'eerste lijns-bebouwing' (laagbouw) opgenomen langs het water, waardoor hier meer ruimte is voor groen aansluitend op het park en de monumentale brug richting Dichterswijk. Stedebouwkundig is dit een goede keuze.

Op deze toplocatie is het stedebouwkundig wenselijk om hier een markant en expressief (groen) 'Parkgebouw' te realiseren i.p.v. het nogal massaal ogende blok uit het stedebouwkundige plan.

Om hier meer architectonische vrijheid mogelijk te maken verzoek ik u om de bouwhoogtes van dit 'Parkgebouw' hier meer te laten variëren en voor een deel ook nog wat te verhogen.

Dit kan door hier te variëren tussen de 7 en 11 bouwlagen (24 – 38 meter) ipv 9 lagen in 31 meter.

In de beeldkwaliteit moeten dan wel bijzondere kwaliteitseisen aan zo'n gebouw gesteld worden, opdat hier een markant 'groen' gebouw met een bijzondere architectonische expressie kan worden gerealiseerd, omgeven door een ruim park.



Referentiebeelden markant 'Groen Parkgebouw'



Bouwblok stedebouwkundig plan

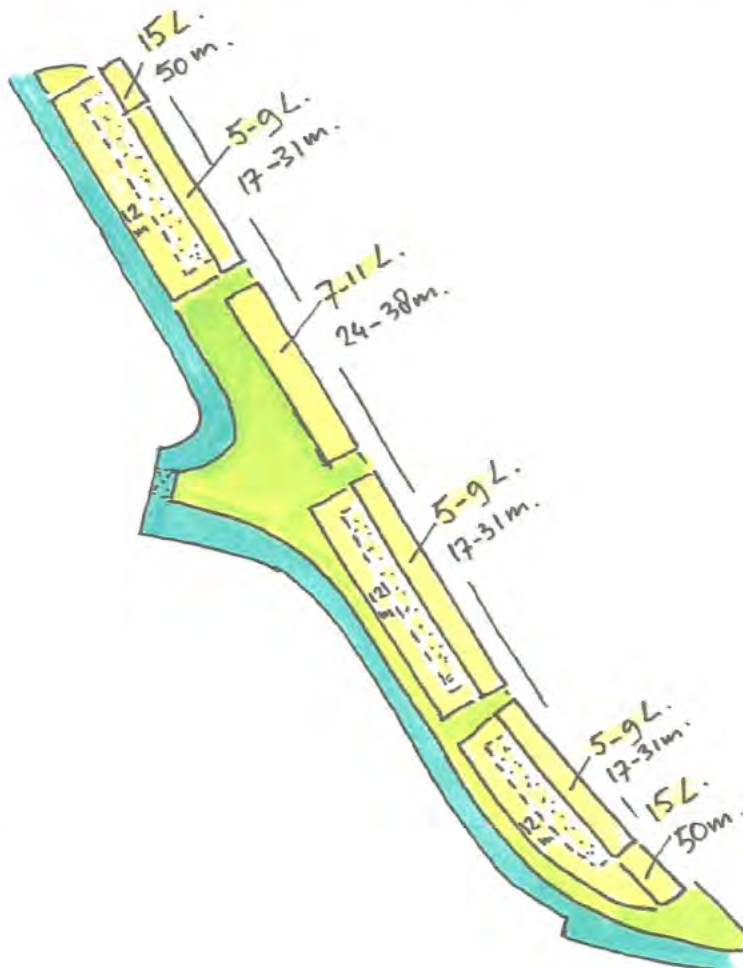
In de bouwvlakken langs het spoor zou er de mogelijkheid moeten zijn om afwisselende bouwhoogtes te maken en niet te bouwen in heel lange monotone bouwblokken met vrijwel één bouwhoogte zoals in het stedenbouwkundig plan (spve).

In dit bestemmingsplan en de regels is dit mijns inziens te gedetailleerd vastgelegd en geeft dat geen ruimte voor andere, misschien wel betere en speelsere bouwvolumes en architectuur.

Ik vraag u dan ook om langs het spoor meer flexibiliteit in bouwhoogtes op te nemen in het bestemmingsplan.

Dus in plaats van in deze hele bebouwingstrook een vrijwel monotone bouwhoogte op te nemen van overwegend 6 à 7 lagen (20 tot 24 meter), een veel afwisselender bouwhoogte toe te laten van 5 tot 9 bouwlagen (17 tot 31 meter), waardoor hier een veel meer in hoogte variërende bebouwing mogelijk kan worden gemaakt.

Dus dat er zowel lager als hoger gebouwd zou mogen worden en minder massaal dan thans alleen maar wordt mogelijk gemaakt in bouwblokken in overwegend één bouwhoogte van 23,5 meter hoog. Deze meer speelse variatie zou ook in het Beeldkwaliteitsplan moeten worden beschreven.



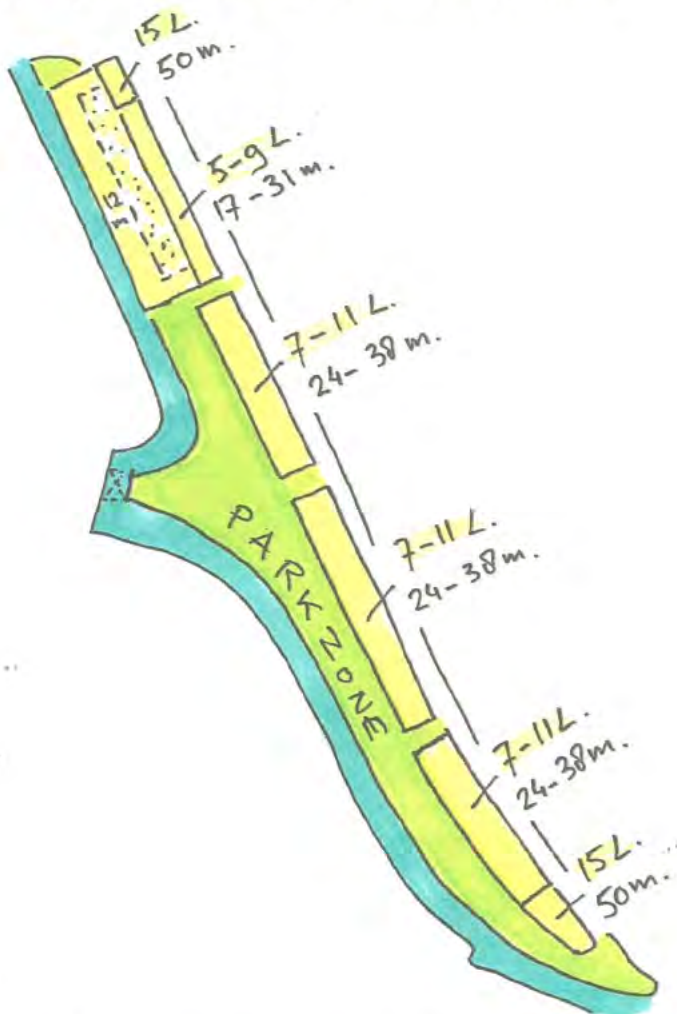
Voorstel aanpassing verbeelding met meer variatie in bouwhoogten langs het spoor

Extra variant.

Verder wil ik er voor pleiten dat in beide zuidelijke bouwvlakken ook de mogelijk zou worden opgenomen om uitsluitend langs het spoor te bouwen, dus zonder 'eerste lijns-bebouwing' (laagbouw) op te nemen als een variant-verkaveling.

De bouwhoogten langs het spoor zouden als compensatie dan wel hoger (en nog steeds gevarieerder in hoogtes) moeten worden, bijvoorbeeld tussen 7 en 11 bouwlagen (24 tot 38 meter).

In plaats van de 'eerstelijns-bebouwing' kan dan een veel ruimere groenzone (een ruime Parkzone) tussen de Kruisvaart en de hoge bebouwing langs het spoor komen, bijvoorbeeld in de vorm van (groene) terrassenflats. Zie referentiebeeld hieronder.



Variant: Voorstel aanpassing verbeelding met Parkzone en deels uitsluitend bouwen langs het spoor



Impressie Variant met 'groene' terrasflats langs de Parkzone voor de zuidelijke bouwvlakken langs de Kruisvaart

De uiteinden van de bebouwing, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zouden eigenlijk ook echt hogere accenten moeten krijgen met markante, ranke gebouwen tot 50 meter (15 lagen) hoogte.

De automobilititeit en de verkeersaspecten

Zoals ik hierboven al memoreerde, is dit bij uitstek een locatie gelet op de ligging op loopafstand van het centraal station, waar de automobilititeit tot een minimum moet worden beperkt.

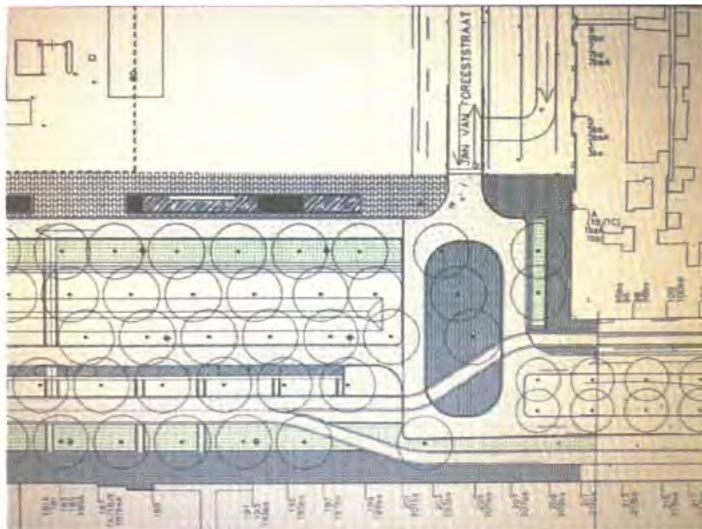
Dat is ook het gewenste beleid van de gemeente voor locaties dicht bij een openbaar vervoer knooppunt (Beurskwartier).

De verkeersafdeling van de gemeente denkt hier in dit bestemmingsplan echter niet in mee en valt terug op een veilig vastgesteld beleid van vigerende parkeernormen.

Juist van verkeersmensen verwacht men toch een visie voor de automobilititeit voor de toekomst bij dit soort locaties.

Ook lijkt de verkeersafdeling niet op de hoogte van de laatste ontwikkelingen in de omgeving, waarbij men stelt dat er nog geen ontwerp is voor de kruising Van Foreestraat-Croeselaan.

Deze is er echter wel degelijk zie hieronder:



Ontwerp Kruispunt Van Foreestraat-Croeselaan

Ook de verwijzing naar (deels externe) verkeersonderzoeken en aannames zijn vaag en niet controleerbaar.

Maar het ergste is dat de verkeersafdeling geen integraal beeld, noch beleid schijnt te hebben met betrekking tot alle ruimtelijke en verkeers- en OV gerelateerde projecten in het gebied rond het station ten opzichte van de verkeersafwikkeling in Utrecht als totaal.

Ook voor de locatie Kruisvaartkwartier lijkt men niet verder te kunnen kijken dan de locatie zelf en de direct aansluitende kruispunten.

Kortom, bij de verkeersafdeling ontbreekt een integraal verkeers- en automobilitieitsvisie op een ruim gebied rond het centrum, de inval- en rondwegen en een visie op de automobilititeit in de toekomst.

Juist voor deze locatie en in dit bestemmingsplan zou gekozen moeten worden voor een zo laag mogelijke automobilititeit, met een daaraan gekoppeld aantal maximaal toegelaten verkeersbewegingen en een dus zo minimaal mogelijk aantal parkeerplaatsen.

Waarom is dit bij het Beurskwartier wel de visie en op een steenworp afstand daarvan op deze locatie niet? Een samenhangende verkeers- en bereikbaarheidsvisie ontbreekt.

In onderzoeken (Royal Haskoning en van Witteveen en Bos) wordt uitgegaan van maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier.

Om de wachtrij op de Croeselaan-Zuid in de ochtendspits niet verder te laten oplopen en de doorstroming acceptabel te houden, blijft het uitgangspunt dat het plan van het Kruisvaartkwartier daarom niet meer dan 1.800 verkeersbewegingen per etmaal mag genereren, zo stelt de afdeling verkeer.

Maar waar is dit aantal op gebaseerd?

Nergens zijn de consequenties te vinden voor de omliggende wegen indien er meer of minder verkeersbewegingen zouden zijn.

Waarschijnlijk baseert men zich op bestaande gegevens en parkeernormen, maar dus niet op een visie over nieuwe (auto)mobiliteit voor dit soort locaties zo dicht bij het station.

In de Raadscommissie vergaderingen over het Beurskwartier en Lombokplein/park werd door raadsleden onlangs zelfs een ambitieniveau van nul particuliere parkeerplaatsen per woning genoemd.

Dus bewoners die kiezen om te wonen op loopafstand van het Station kiezen bewust voor geen eigen autobezit, maar juist voor (elektrische) deelauto's (en de fiets natuurlijk). Vaak heeft men geen eigen auto meer of men vindt het kopen/huren van een eigen parkeerplaats veel te duur.

Ik vraag u daarom om in het kader van dit bestemmingsplan op deze locatie te kiezen voor:

- Het intensiveren van het aantal woningen tot maximaal 600 en dit direct mogelijk te maken
- De automobiliteit zoveel mogelijk te beperken tot bijvoorbeeld maximaal 1.200 verkeersbewegingen per dag (in plaats van de aanname van 1.800)

Dit houdt dan in:

Bij maximaal 600 woningen wordt aangenomen dat men gemiddeld vier keer per dag met een auto het gebied verlaat en weer terugkomt.

Dit geldt zowel voor bewoners als bezoekers.

Om maximaal 1.200 verkeersbewegingen per dag te genereren mogen er dan maximaal $(1.200 : 4)$ 300 parkeerplaatsen in het gebied aanwezig zijn.

Hiervan zouden maximaal 0,3 oftewel 90 parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zijn.

Er resteren dan $300 - 90 = 210$ parkeerplaatsen voor maximaal 600 woningen.

Dat is maximaal 0,35 parkeerplaats per woning.

Dit betekent dus dat per drie woningen (huishoudens) in dit gebied er één parkeerplaats (een deelauto bijvoorbeeld) beschikbaar zou moeten zijn.

In Lombok e.o. loopt het project 'We Drive Solar'. Onlangs meldde de ANWB nog dat er in deze wijk in de praktijk 4 à 5 huishoudens gebruik maken van één elektrische deelauto.

Oftewel een parkeernorm van 0,2 à 0,25 auto per woning.

Dus als er in het Kruisvaartkwartier bijvoorbeeld ook 0,25 pp per woning wordt geëist dan zijn er slechts maximaal 800 verkeersbewegingen per etmaal:

$800 : 4 = 200$ parkeerplaatsen.

Hiervan zouden maximaal 0,3 oftewel 60 parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zijn.

Er resteren dan $200 - 60 = 140$ parkeerplaatsen voor maximaal 600 woningen.

Dat is maximaal 0,23 parkeerplaats per woning.

Ik vraag u daarom als gemeenteraad om ook hier, net zoals in het nabij gelegen Beurskwartier, in te zetten op een parkeernorm van tussen de 0,25 en maximaal 0,35 pp per woning.

Hiermee kunnen er zowel zoveel mogelijk woningen in het Kruisvaartkwartier worden gerealiseerd (maximaal 600), maar ook dat de automobiliteit zoveel mogelijk wordt beperkt (een autoluwe wijk).

Het beleid ten aanzien van het Kruisvaartkwartier komt ten aan zien van deze aspecten dan ook beter in harmonie met het beleid in het Beurskwartier (parkeernorm 0 pp per woning en uitsluitend deelauto's).

Samengevat

Ik ben er positief over dat het bestemmingsplan na vele jaren onzekerheid over de planvorming nu eindelijk een mogelijkheid biedt om op deze al zo lang braakliggende locatie zo dicht bij het station een flink aantal woningen te kunnen gaan realiseren.

Negatief ben ik over het feit dat dit bestemmingsplan rechtstreeks slechts maximaal 341 woningen toelaat om te realiseren in plaats van maximaal 600 woningen.

Dit is ook in strijd met de visie van de gemeente om nabij het station zo intensief mogelijk te gaan bouwen met zoveel mogelijk woningen. Bovendien is het in strijd met de doelstelling van het bestemmingsplan om tussen de 450 en 600 woningen te gaan bouwen.

Ik vraag u dan ook om de regels in het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat er maximaal 600 woningen rechtstreeks kunnen worden gerealiseerd.

Dit kan door, net zoals in het nabij gelegen Beurskwartier, de automobiliteit tot een minimum te beperken.

In overeenstemming met het beleidsvoornemen in het nabij gelegen Beurskwartier, vraag ik u dan ook om ook in het Kruisvaartkwartier de parkeernorm voor particuliere auto's zo dicht mogelijk naar nul parkeerplaatsen per woning terug te brengen, dan wel tot een maximum van 0,35 parkeerplaats per woning te beperken.

Door deze norm hier toe passen kan het aantal vervoersbewegingen per etmaal van 1.800 terug gebracht worden naar in ieder geval 1.200 en wellicht zelfs wel tot 800.

Hierdoor zal er nauwelijks sprake kunnen zijn van langere wachtrijen zowel in de Croeselaan, op de nabij gelegen kruispunten, als op de Van Zijstweg.

Maar minstens zo belangrijk nog:

De doelstelling om in het Kruisvaartkwartier intensief woningen te gaan bouwen dicht bij het Centraal Station tot een maximum van 600 kan dan in dit bestemmingplan rechtstreeks worden mogelijk gemaakt.

Tot slot wil ik vragen om zowel in de verbeelding als in de toegelaten bouwhoogtes meer flexibiliteit op te nemen.

Dit bestemmingsplan laat vrijwel uitsluitend het eerder gemaakte stedenbouwkundig plan toe en ook vrijwel niets anders dan dat.

Als men de komende jaren bij de uitwerking ook maar iets anders zou willen bouwen (wat vaak voorkomt), dan laat dit mijns inziens te gedetailleerde bestemmingsplan dit niet toe.

Mijns inziens zou het bestemmingsplan daarom ook meer variatie in bouwhoogtes en situering mogelijk moeten maken voor de verdere en gefaseerde en gevarieerdere uitwerking van de bouwplannen.

Ik denk dan concreet aan een ruimere maat voor de semi openbare binnenruimte (bij voorkeur 15 meter), maar ook en vooral in een meer speelsere verkaveling met meer afwisseling in bouwhoogten langs het spoor dan de te monotone lange wanden in vrijwel de dezelfde bouwhoogte (6 à 7 lagen) die het bestemmingsplan nu voorschrijft. Dit zou stedenbouwkundig een veel aantrekkelijker beeld opleveren, ook gezien vanaf het spoor.

Oftewel:

Aan de noord- en zuidzijde een markant en rank woongebouw met een maximale hoogte tot 15 lagen (50 meter) in plaats van 41,5 of 39 meter.

Centraal in het midden een bijzonder vormgegeven (groen) Parkgebouw met een hoogte variërend tussen de 7 en 11 lagen (24-38 meter) in plaats van uitsluitend 9 lagen (31 meter).

Langs het spoor in plaats van uitsluitend 6 en 7 lagen, hier afwisselende bouwhoogtes op te nemen van 5 tot 9 lagen (17-31 meter) in plaats van uitsluitend 6 à 7 lagen (ca. 23,5 meter).

Tot slot vraag ik u om de mogelijkheid op te nemen (via een wijzigingsbevoegdheid) voor een variant in de zuidelijke bouwblokken zonder 'eerstelijns bebouwing', maar met meer groen, met een ruime Parkzone langs de Kruisvaart en daar dan uitsluitend langs het spoor een gevarieerde en hogere bebouwing toe te laten van 7 tot 11 lagen (24–38 meter),

Tot slot nog een detailopmerking. Het zou goed zijn als het in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt om tussen de openingen van de gebouwen glazen schermen op te nemen. Hierdoor kan er geen (spoorweg)lawaai tussen de 'kieren' van de gebouwen door komen richting de groenzone en de woningen en woonboten langs de Kruisvaart.

Ik hoop dat u mijn voorstellen tot aanpassing en verbetering van dit bestemmingsplan zo veel mogelijk zou willen overnemen.

Met vriendelijke groet,

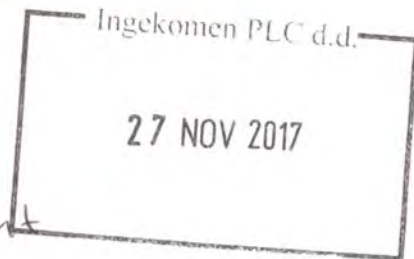




FRANKERING
GECONTROLEERD
U03.171124.002685



De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkel organisatie Ruimte, Omgevingsrecht

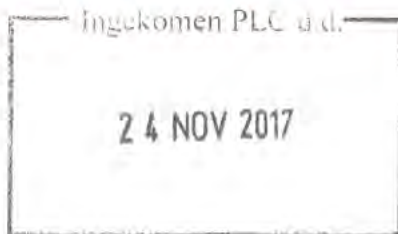


Postbus 16200

3500 CE Utrecht

H11CC #8221XOX#00#0000#





AANGETEKEND R214994326

Aan de gemeenteraad van de gemeente Utrecht
T.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Laan van Malkenschoten 20
Apeldoorn

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
23 november 2017
Onderwerp
zienswijze ontwerpbestemmingsplan
"Kruisvaartkwartier"

Ons zaaknummer
R214994326
Uw kenmerk
NL.IMRO.0344.BPKRUIS
VAARTKWARTI-ON01

Behandeld door
Mw. mr. M.A. Patandin
Vrijdag afwezig

Geachte heer, mevrouw,

[REDACTED] in UTRECHT, vroegen ons om
juridische hulp.

Clënten zijn het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan "Kruisvaartkwartier"

De woning van cliënten bevindt zich tegenover het plangebied. Dit voorliggende plan voorziet in het realiseren van 450-600 woningen met een aantal dienstverlenende en maatschappelijke functies in het Kruisvaartkwartier in Utrecht.

Het plangebied bevindt zich in het bestemmingsplan "Actualisering Diverse Gebieden stad 2014" en heeft daarin de bestemmingen "bedrijventerrein met een maximaal toegestane bouwhoogte van 20 meter. Ook heeft het plangebied de bestemmingen; "groen", "verkeer" en "water".

Dit (ontwerp-)plan heeft voor cliënten nadelige gevolgen. Hun zienswijze licht ik toe in deze brief.

Bezwaren

Het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot van cliënten. Cliënten vrezen dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Ook vrezen cliënten dat het vrije uitzicht en hun privacy worden aangetast.

Hieronder licht ik de bezwaren in sub paragrafen toe.

Clënten vrezen veel geluids- en verkeersoverlast te ondervinden van dit plan

Dat komt door de geringe afstand van het plan tot de woning van cliënten. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een toename van bewoners en auto's met alle geluidsoverlast van dien.

Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. De fiets- en wandelroutes worden primair ontsloten via de Jan van Foreeststraat, via het park aan de Jeremias de Deckerstraat en via een nieuwe brug voor langzaam verkeer die aansluit op de Da Costakade.

Parallel aan de nieuw aangelegde busbaan langs het spoor komt een extra straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft daarmee een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd.

Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan Van Foreestlaan ligt vlakbij de woning van cliënten. Hierdoor zullen cliënten meer geluidsoverlast ondervinden ten opzichte van de huidige situatie.

Op grond van de CROW- publicatie 317, mag het bouwplan van maximaal 600 woningen, maximaal 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt, dat een ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft.

Voor de realisatie van de overige 169 woningen en/of de bijzondere functies bestaat een binnenplanse afwijkmogelijkheid. Deze binnenplanse afwijking kan alleen worden verleend wanneer door deze afwijking, het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal, niet overschreden wordt. Uit het plan blijkt dat de berekening naar de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerpplan voorziet echter in het realiseren van maximaal 450-600 woningen.

Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeersbewegingen is komen vast te staan dat de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen, kan onmogelijk staande worden gehouden dat het gehele plan aan de bovengenoemde norm voldoet.

Volgens cliënten zijn er momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreestlaan. De verkeersdruk zal door de komst van de nieuwe woningen dan ook fors toenemen. Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen, dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen.

Aangezien tevens 200 woningen aan deze straat gerealiseerd gaan worden, kan vastgesteld worden dat de verkeersdrukke enorm gaat toenemen. Uit de berekening naar de autoverkeersbewegingen, blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid. De vraag rijst dan ook of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreesstraat.

Cliënten verzoeken u om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van alternatieve ontsluitingswegen, bijvoorbeeld via de Da Costakade zoals eerder door de gemeente is voorgesteld. Het aanleggen van een eenrichtingsontsluiting over de Jan van Foreeststraat in combinatie met geluidsschermen is volgens cliënten een bespreekbare optie, mits er voldoende aan de overige bezwaren van cliënten wordt tegemoetgekomen.

Immers, de gemeente heeft bij de planvorming van de "2e Asselijnstraat" in 2012 in het kader van een goede ruimtelijke ordening nadrukkelijk overwogen om een geluidsscherm te plaatsen, zodat de geluidsbelasting van de nieuw aan te leggen weg en het mogelijke "tijdelijke" gebruik als ontsluiting voor het busverkeer werd gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Het plaatsen van geluidsschermen kan op grond van deze eerdere overweging dan ook bijdragen aan het beperken van de geluidsbelasting op de gevel van de woningen van cliënten.

De privacy van cliënten wordt aangetast als dit plan doorgaat

Het plan gaat over de bouw van woningen en appartementen met bouwhoogtes van 12 tot 41,3 meter tegenover de woning van cliënten. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit het appartementencomplex in de woning van cliënten. Dit komt doordat de toekomstige woningen op een geringe afstand van de woning van cliënten komen en de woontorens en woningen aannemelijk hoog worden.

Dat vormt een enorme inbreuk op de bestaande situatie en is een ernstige aantasting van de privacy van cliënten. Cliënten verzoeken u dan ook om de bouwhoogte van de woontorens, ter plaatse van het spoor, te verlagen en de rij woningen ter plaatse van het water te vervangen door een groenstrook. Deze groenstrook zal aansluiten op het park ten zuiden van de Reviuskade. Op deze manier kan de privacy van cliënten beperkt worden. Cliënten zijn bereid om in dat geval hun bezwaar omtrent de privacy in te trekken.

Cliënten dreigen door het bouwplan, de rustige besloten sfeer in de straat te verliezen

Cliënten wonen in een rustige wijk zonder hoogbouw, die is afgeschermd van alle drukte van het spoor door een kunstwerk/geluidswal van ongeveer 8 meter hoog. Hierdoor heeft de woning van cliënten, ondanks de nabijheid van het spoor en het stadscentrum, een unieke, besloten locatie. ■■■
■■■

Het bovengenoemde kunstwerk bevindt zich op het stuk grond waar conform dit ontwerpplan de eerste rij woningen gerealiseerd gaan worden. Na voltooiing van de plannen, hebben cliënten direct zicht op de enorme bouwmassa van het bouwproject. Daardoor wordt de bestaande rust en besloten sfeer in de Reviuskade aangetast. Dit vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is voor cliënt een onaanvaardbare beperking.

Tevens dient opgemerkt te worden dat de aanleg van het Kruisvaartkwartier noopt tot het slopen van het kunstwerk. Dit kunstwerk is reeds gedeeltelijk gesloopt voor de uitvoering van het bestemmingsplan "2e Asselijnstraat".

Het kunstwerk is echter in eigendom van NS poort en voor sloop is toestemming nodig van de kunstenaar Peter Struiken. Uit het ontwerpplan blijkt niet dat de eigenaar van het kunstwerk toestemming voor het slopen heeft verleend.

Voorts heeft de gemeente bij de planvorming van het bestemmingsplan "2e Asselijnstraat" besloten dat het kunstwerk niet in het geheel gesloopt wordt. Volgens de gemeente was in het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang dat het kunstwerk gedeeltelijk gehandhaafd bleef, omdat dit bijdraagt aan de afscherming van geluid.

Cliënten vrezen dat de waardeontwikkeling van hun woning negatief wordt beïnvloed

Dit komt doordat direct tegenover de woning van cliënten 450-600 woningen worden gebouwd. De woningen in de woontorens worden maximaal 43,1 meter hoog. Hierdoor wordt de bestaande rust in de Reviuskade, het uitzicht en de privacy van cliënten aangetast. Ten opzichte van het huidige plan wordt met dit plan meer en hogere woningen mogelijk gemaakt. Dit brengt met zich dat de geluidsoverlast en de verkeersdruk aanzienlijk zullen toenemen.

Momenteel stijgt de waarde van de woningen in de Reviuskade. Door de uitvoering van dit ontwerpplan zullen de prijzen van deze woningen (gelet op bovengenoemde schadefactoren) in vergelijking met woningen die gelegen zijn in andere wijken dalen.

Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Vervolg op de brief van
23 november 2017

Bestemd voor

Bladnummer
5

Bouwschade

Cliënten vrezen voor trillingschade aan hun woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden van dit bouwproject. Hierbij maken cliënten de melding van het feit dat zij de aanvrager zullen aanschrijven en een bouwexploit zullen uitbrengen om te voorkomen dat tijdens de bouwwerkzaamheden schade aan eigendommen van cliënten zal worden toegebracht.

Verzoek

Cliënten vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen. Dan wel verzoeken zij u in overweging te nemen om tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan conform de zienswijze aan te passen.

Contactgegevens

U bereikt mij via de klantenservice op telefoonnummer 088 462 3700. Mailen kan naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl. Uw zaaknummer is R214994326. Wilt u dit nummer altijd noemen als u belt of mailt? Wij kunnen u dan sneller helpen.

Met vriendelijke groet,



Mw. mr. M.A. Patandin
Jurist

Bijlagen:

- Bijlage 1: foto 



achmea  rechtsbijstand

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Ingekomen PLC d.d.
24 NOV 2017

207CC #8221X0X#00#0000

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

28 NOV 2017

Aan :

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte dames en heren,

Middels deze brief wens ik mijn bedenkingen kenbaar te maken over de voorgenomen ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Momenteel ligt hiervoor een ontwerpbestemmingsplan en een ontwerpbesluit hogere (geluid)waarden ter inzage. Deze brief dient u te beschouwen als zienswijze hierop. Ik ben woonachtig aan de [REDACTED] Mijn woning kijkt uit op, dan wel grenst aan, het plangebied. Hieronder licht ik mijn bedenkingen puntsgewijs toe.

1 : De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier voldoet niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking : voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen, waarvan 22.750 in stedelijk gebied, waarvan ongeveer de helft (11.500) in Leidsche Rijn en de andere helft in diverse kleinere en grotere projecten. Die andere helft betreft dus ca. 11.250 woningen, op basis van de genoemde andere aantallen. 11.250 woningen worden alleen al in de Merwedekanaalzone voorzien (10.000 tot 12.000). Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het Beurskwartier (3.600), en het voormalig Defensieterrein (600) waardoor het totaal aantal woningen in stedelijk gebied « anders dan Leidsche Rijn » reeds uitkomt op 14.200 tot 16.200. Daarmee is de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier overbodig en niet duurzaam, want de bewoners ervan krijgen te maken met een zeer ongezond leefklimaat, dat gekenmerkt wordt door geluid- en trillinghinder. Ik kom daar hieronder op terug, onder meer onder 5A en 11.

2 : De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier is strijdig met de hoogbouwvisie : de hoogtes van de bouwblokken staan niet in verhouding tot de omgeving : aan de spoorzijde is momenteel sprake van geen enkele bebouwing en een naastgelegen vlak spoorwegemplacement ; aan de Kruisvaartzijde is sprake van tweelaagsbebouwing met een schuin dak (Reviuskade), een plantsoen, en drielaagsbebouwing met een plat dak (Da Costakade). De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

3 : De ontwikkeling van de Kruisvaartkade draagt niet bij aan een gezonde verstedelijking : de leefomgeving voor nieuwe bewoners is niet gezond : ze krijgen te maken met geluid- en trillinghinder van het naastgelegen spoorwegemplacement (zie 5A en 11). De leefomgeving van bestaande bewoners wordt ongezonder en de groene kwaliteit ervan daalt: ze krijgen te maken met viezere lucht door een toenemend aantal motorvoertuigbewegingen (zie 5B en 10), de autobereikbaarheid van hun woningen

neemt fors af, extra parkeerhinder dreigt op plekken waar nog geen betaald parkeren is, 111 bomen en ander groen verdwijnen, het aantal zonuren daalt, ze krijgen inkijk en verliezen het zicht op de Domtoren, en er dreigt geluidoverlast door steigers (inclusief pleziervaart) en balkons.

4 : Bij de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is ten onrechte gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 en/of uitgegaan van de categorieën 'centrum' en 'zeer sterk stedelijk' : het plangebied ligt niet in het stadscentrum, maar is daarvan gescheiden door het spoorwegemplacement. Dit blijft ook zo, want de enige verkeersverbinding naar het stadscentrum die er het komende decenium misschien bijkomt, is een fietstunnel. Daarmee blijft het plangebied – net als de aanpalende Dichterswijk – meer een schil om het centrum, dan onderdeel van het centrum. Volgens CROW genereert een woning in een schil rondom een centrum meer verkeer en parkeerders dan een woning in een centrum. Op basis van het maximum dat gesteld is aan het aantal verkeersbewegingen, zouden uitgaande van de juiste CROW-categorie minder woningen gebouwd kunnen worden dan waarvan nu wordt uitgegaan. De veronderstelling dat de nabijheid van het centraal station en station Vaartsche Rijn maakt dat niet alle bewoners en bezoekers met de auto komen, lijkt verder niet gebaseerd op enig onderzoek. De Jaarbeurs ligt op ca. 250 meter afstand van het centraal station : toch komt een groot deel van de bezoekers met de auto. Als een ontwikkeling van 431 woningen er voor zorgt dat het aantal autoverkeersbewegingen immer onder de 1800 blijft, dan zou de ontwikkeling ook op dat aantal woningen gemaximeerd moeten worden. Een eventueel overig programma als aangetoond is dat het maximum aantal verkeersbewegingen niet wordt overschreden (door wie ? hoe ?) zorgt voor onnodige risico's, al helemaal als hierbij opnieuw wordt uitgegaan van de verkeerde CROW-aannames. Want nogmaals : uitgaande van de juiste CROW-aannames kunnen maximaal 1800 verkeersbewegingen niet leiden tot de voorgenomen aantallen woningen.

5 : Van de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade wordt ten onrechte gesteld dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten : die belangrijke negatieve effecten zijn er namelijk wel, onder meer met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit.

5A : Qua geluid is sprake van zeven verschillende geluidbronnen die maken dat de ontwikkeling niet mogelijk is zonder voor een deel van de te bouwen woningen en appartementen hogere geluidgrenswaarden vast te stellen. De Wet geluidhinder biedt die mogelijkheid, maar gek is het wel : want de gemeente houdt zich alleen aan die wet, door gebruik te maken van de nooduitgang in diezelfde wet. Voldaan wordt alleen door een overschrijding van het geluidplafond te faciliteren. Dit staat haaks op de stelling dat (nieuwe) bewoners te maken krijgen met een gezonde leefomgeving. De gemeente verdedigt dit door te wijzen op de afname van geluidhinder die bestaande bewoners van de Dichterswijk zouden ondervinden. Maar dit is een gelegenheidsargument. Als de gemeente die leefomgeving van bestaande bewoners namelijk echt had willen verbeteren, dan had dat 15 jaar geleden al kunnen gebeuren, door het plaatsen van geluidschermen bijvoorbeeld. Dit is niet gebeurd : kennelijk vond het bevoegd gezag de geluidhinder voor bestaande bewoners toen niet zo groot of belangrijk, dat het dergelijke schermen noodzakelijk achtte. Onderzocht is overigens niet welke geluidhinder de huidige bewoners van de Dichterswijk er voor terugkrijgen : welke hinder gaat D2 horeca opleveren en welke spraakmakende horeca? Welke de steigers, welke de balkons ? Onduidelijk is ook welke aanvullende geluidhinder zal optreden in verband met een nog lopende vergunningsaanvraag van ProRail, dat het spoorwegemplacement in Utrecht wil wijzigen. Kortom : dit mogelijke belangrijk nadelige effect zou uit hoofde van behoorlijk

bestuur verder onderzocht moeten worden, al dan niet via een volwaardig MER-onderzoek. Ook al omdat een goede ruimtelijke ordening voorschrijft dat de richtafstand van woningen ten opzichte van een spooremlacement 300 meter is. Het college wil laten bouwen tot een afstand van 50 meter.

5B : Qua luchtkwaliteit kan niet op voorhand redelijkerwijs worden uitgesloten dat er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit, evenmin als kan worden aangenomen dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade, zodat geen aandacht hoeft te worden besteed aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is. Het plangebied bevindt zich (deels) in de milieuzone van Utrecht, dus om die reden alleen al zou een volwaardig luchtonderzoek onderdeel moeten zijn van de planbeoordeling. Dat van een plan sprake zou zijn dat niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit is niet relevant, nu de rechtbank van Den Haag de Staat op 7 september 2017 met onmiddellijke ingang verbood elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zal leiden. Het verkeer dat middels de ontwikkeling wordt aangetrokken, zal rijden via de Graadt van Roggweg en de Europalaan. Dit zijn potentiële overschrijdingspunten. Als het RIVM statistisch verwacht dat door de ontwikkeling van de Kruisvaartkade grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden, dan is de Staat verplicht de ontwikkeling stil te (doen) leggen. Er is derhalve meer dan een goede reden om luchtonderzoek te doen, in plaats van op basis van (mogelijk onjuiste) aannames te concluderen dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt. Het zou jammerlijk zijn als, nadat de Kruisvaartkade is ontwikkeld, de bestaande milieuzone moet worden uitgebreid, omdat de luchtkwaliteit is verslechterd door het extra verkeer dat dat de Kruisvaartkade genereert.

5C : Qua bodem zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk.

5D : Qua trillinghinder wordt geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillinghinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw (zie 11).

Bij al deze zaken, die de gezondheid van de leefomgeving betreffen: geluidhinder, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, trillinghinder, had het in de rede gelegen om een advies te vragen aan de GGD Utrecht. Dit lijkt vooralsnog niet te zijn gebeurd. Hiermee neemt het college een onnodig risico met de gezondheid van de toekomstige en bestaande bewoners. Ik ben dan ook van mening dat een dergelijk advies van de GGD alsnog dient te worden gevraagd, alvorens het ontwerpbestemmingsplan definitief vast te stellen.

6 : Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt in het parkgebouw zogenoemde spraakmakende horeca mogelijk gemaakt : dit is horeca die vernieuwend is, maar die blijkens het horecakader 2012 ook een bijzondere aantrekkingskracht heeft op (verblijfs)toeristen, alsmede een meer dan lokale uitstraling en bij voorkeur ook een meer dan een regionale uitstraling. Dergelijke horeca staat op gespannen voet met de uitgangspuntennotitie parkeren en verkeer, bijlage 2 van het ontwerpbestemmingsplan. Hierin stelt de projectontwikkelaar dat de ontwikkeling hoofdzakelijk woningbouw omvat, met in de zogenoemde plint de mogelijkheid om commerciële functies te realiseren die gericht zijn op de directe omgeving (loop- en

fietsafstand) en die slechts zeer beperkt autoverkeer zullen aantrekken. Van spraakmakende horeca die een bijzondere aantrekkingskracht heeft op (verblijfs)toeristen van buiten (de regio !) Utrecht, mag worden aangenomen dat die juist veel autoverkeer aantrekt. Dergelijke spraakmakende horeca zou dan ook niet moeten worden gefaciliteerd, gezien de (auto)bereikbaarheidsproblemen die door de ontwikkeling reeds ontstaan.

7 : Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt er ten onrechte van uitgegaan dat uitgaand ochtendspitsverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan dat het Rabobankkantoorverkeer arriveert : medewerkers van de Rabobank rijden vanaf zeven uur, half 8, 's ochtends al naar hun werk, juist vanwege de slechte bereikbaarheid van hun werkplek. De veronderstelde tijdshift is er in praktijk niet, waarmee een gunstiger beeld van de toekomstige verkeerssituatie wordt geschetst dan gerechtvaardigd is. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt. Het argument dat sprake is van een beperkt verkeerseffect op grotere afstand, omdat een ontwikkeling elders voor nog grotere verkeersproblemen gaat zorgen, is een drogreden. Het zou juist moeten leiden tot extra terughoudendheid waar het het toevoegen van autoverkeersbewegingen betreft. Het omgekeerde is wat hier gebeurt.

8 : De voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier opgestelde Kwantitatieve Risicoanalyse is ondeugdelijk : de risicoberekeningen zijn uitgevoerd op basis van huidige (trein)snelheden (40 km/u), in plaats van op basis van de toekomstige (80 km/u). De verwachting is dat de toekomstige situatie niet zal zorgen voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde, maar de onderbouwing van deze stelling is een email van een gemeentelijke ambtenaar, waar het onderzoeksbureau uitspreekt dat (aanvullende, ri) risicoberekeningen dit verder moeten uitwijzen. Deze berekeningen dienen eerst te worden uitgevoerd, alvorens het bestemmingsplan goed te keuren. Of er dient een voorbehoud te worden gemaakt bij de vaststelling van het bestemmingsplan, dat nog dient te worden aangetoond dat de toekomstige situatie inderdaad niet zorgt voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

9 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde akoestisch onderzoek is ondeugdelijk : over de Dichtersbaan rijden naast bussen en taxi's ook hulpdiensten. De geluidemissie van taxi's wordt niet meegenomen in de berekeningen, evenmin als die van de hulpdiensten. Met name voor de meest kritisch gelegen woningen waarvoor nu ten hoogste 66 dB wordt berekend kan dit relevant zijn voor de vraag of toch niet de maximaal te ontheffen grenswaarde van 68 dB wordt overschreden. Daarnaast is nog onduidelijk hoe de projectontwikkelaar denkt te gaan voldoen aan de door de gemeente gestelde grenswaarde van 55 dB etmaalwaarde voor het industriegeluid van het nabijgelegen spoorwegemplacement. Voor de busbuffer is ervan uitgegaan dat alle bussen in totaal per etmaal 0,5 minuut stationair draaien. Waar deze aanname op gebaseerd is, is niet duidelijk. Uit waarnemingen ter plekke blijkt dat bussen regelmatig minutenlang stationair draaien, vooral in de winterperiode, omdat de verwarming in de bus het anders niet doet. Het kan dus zo maar zijn dat niet wordt voldaan aan de geluideisen van 50 dB-etmaalwaarde.

10 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek is ondeugdelijk : de ontwikkeling wordt aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, omdat minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt berekend wat de

planbijdrage is voor stikstofdioxide en fijnstof, maar hierbij worden niet alle relevante verkeersstromen meegenomen. Zo blijven de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. De rechtbank van Den Haag gebood in dit kader op 7 september 2017 de Staat om binnen twee weken na 7 september alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan dat zodanige maatregelen bevat dat op de kortst mogelijke termijn voorspelbaar en aantoonbaar voldaan wordt aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het verbod de Staat daarnaast met onmiddellijke ingang elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Niet uitgesloten is dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan autoverkeer genereert dat leidt tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden. Het RIVM zou hierover om advies moeten worden gevraagd. Hier zijn college en projectontwikkelaar schriftelijk op gewezen en er is schriftelijk om een dergelijke adviesaanvraag verzocht. Dit verzoek is ongemotiveerd afgewezen. Onduidelijk is overigens waarom met stagnatiefactor 0 lijkt te zijn gerekend. En op bladzijde 37 van het onderzoek bevindt zich een kaartje waaruit blijkt dat de jaargemiddelden stikstofdioxide zich op een enkel punt boven de grenswaarde bevindt en op grote delen van de Croeselaan en Van Zijstweg daar vlak onder. Reden te meer om het RIVM om advies te vragen, opdat geen maatregel genomen wordt die leidt tot een overschrijding van de grenswaarde. Ten aanzien van fijn fijnstof (PM2.5) geldt tot slot dat de Europese grenswaarde weliswaar niet wordt overtreden, maar de advieswaarde van de Wereldgezondheidsraad wel, en dat is een norm waaraan het college in de toekomst juist zegt te willen voldoen.

11 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde trillinghinderonderzoek is ondermaats : geconstateerd wordt dat de norm voor trillinghinder in belangrijke mate wordt overschreden, maar onduidelijk is of tijdens de metingen sprake was van een representatieve bedrijfssituatie. Onduidelijk is ook of in het onderzoek rekening is gehouden met de toekomstige situatie, waarin onder meer goederentreinen met hogere snelheden door Utrecht Centraal zullen rijden. Geconstateerd wordt dat er geen maatregelen genomen kunnen worden om aan de richtlijn streefwaarde te kunnen voldoen. Er worden maatregelen genoemd, waaronder die van een snelheid beperkende. Dat staat haaks op het voornemen om juist met hogere snelheden over het spoor te rijden.

12 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde watercompensatieonderzoek is onvoldoende uitgewerkt : gesproken wordt van een globale berekening, op basis waarvan nog niet gesteld kan worden dat kan worden voldaan aan de gestelde eisen van de gemeente en het waterschap. Daarnaast wordt gesteld dat nader onderzoek nodig is van de doorlatendheid van de grondslag.

Al met al is sprake van een onzorgvuldig planproces en een prematuur ontwerpbestemmingsplan, op basis van onzorgvuldig en ondeugdelijk onderzoek in opdracht van en betaald door de projectontwikkelaar. Dit is in strijd met behoorlijk bestuur en ik verzoek u dan ook met klem het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat alle bovengenoemde punten zijn opgehelderd en advies is gevraagd aan GGD en RIVM. Waar nodig dient het plan te worden aangepast. De schade die ik als

gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijd, zal ik op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projeontwikkelaar. Of schade als gevolg van onbehoorlijk bestuur ook voor rekening komt van de projectontwikkelaar is mij overigens niet duidelijk.

Mocht deze brief aanleiding zijn tot vragen, dan ben ik vanzelfsprekend bereid deze te beantwoorden. Ook tot een toelichting in bredere zin ben ik altijd bereid. Ik verzoek u vriendelijk om bij eventuele verspreiding van deze zienswijze mijn exacte woonadres niet te vermelden.



R

AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald 8,35

17gr

RECOMMAND

NL

D-A-1

PostNL

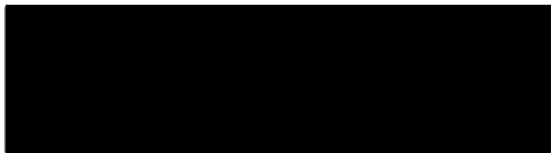
166214 25-11-2017 12:08

3SRPKS081444832

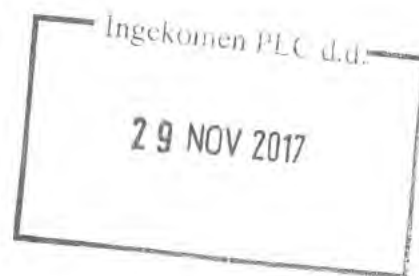


Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Ongewingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
28 NOV 2017



Aan de gemeenteraad van Utrecht
Utrecht, 27 november 2017



Beste mensen

**Betreft: zienswijze Ontwerp –bestemmingsplan,
Kruisvaartkwartier .**

Vooraf:

Met complimenten en waardering voor uw planontwikkelingen. Hierbij de bezwaren via de zienswijze. Beschouw deze zienswijze niet als klacht, maar als een pleidooi voor verbeteringen en suggesties, cfm. de participatieprocessen!:

Mijn woning/woonboot bevindt zich in het plangebied. Het ontwerp plan voorziet in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Dit plan aan 'De Overkant' leidt tot aantasting van het woongenot: Ik vrees dat de geluid – en verkeersoverlast zal toenemen, vanwege de geringe afstand van de bebouwing. De komst van het bouwplan van woningen leidt tot een forse toename van het aantal wijkbewoners en auto's met alle geluidsoverlast. Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Bij de nieuw aangelegde busbaan komt nog een extra straat voor auto – en langzaam verkeer, waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat waarop binnen het plangebied een 30 km/u regiem gaat gelden wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft een voor auto's doodlopende weg, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd.

Zienswijze **Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan van Foreeststraat ligt dichtbij, waardoor veel meer geluid- en verkeersoverlast ontstaat. Zie ook verdere zienswijze over Jan van Foreeststraat**

Op grond van de CROW- publicatie 317 mag het bouwplan van max. 600 woningen en max. 1.800 verkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Voor realisatie van de overige 169 woningen en/ of de bijzondere functies bestaat een – binnenplanse - afwijkingsmogelijkheid. Deze afwijking kan alleen worden verleend wanneer het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet wordt overschreden. Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeer bewegingen is komen vast te staan dat de verwezenlijking van het 'gehele' plan aan het maximum kan voldoen, kan

onmogelijk staande worden gehouden dat het plan aan de norm voldoet. Er zij momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreeststraat. De verkeersdruk zal door de komst van de nieuwe bewoners fors toenemen.

Zienswijze Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximum aantal autoverkeersbewegingen /per etmaal heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen. Het plan zorgt namelijk voor meer bewoners en meer auto's.

De Jan van Foreeststraat . Aangezien naast het Kruisvaartkwartier (TNT postgebouw) momenteel nog 200 woningen worden gerealiseerd, zal de verkeersdruk enorm toenemen. Welke functie krijgt het oude REMU terrein (eigenaar RABO). Uit de berekening van de autoverkeersbewegingen blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid van TNT woongebouw. De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige bouwverkeersweg van de Jan van Foreeststraat.

Zienswijze Vriendelijk verzoek de verkeersontsluiting te onderzoeken en aan te passen d.m.v. alternatieven. Of evt. eenrichtingsverkeer in combinatie met geluidsschermen, mits natuurlijk aan de overige bezwaren voldoende tegemoet gekomen wordt.

Privacy /aanlegsteigers

In het huidige bestemmingsplan 'Actualisering Diverse Gebieden stad 2014' heeft het NS terrein de bestemming "bedrijventerrein met een max. toegestane bouwhoogte van 20 meter". Het plan beschrijft de bouw van een appartementencomplex met bouwhoogten van 12 tot 41 mtr. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit deze appartementen op woningen en woonboten. Happy City??

Zienswijze Vriendelijk verzoek om de bouwhoogten van het complex aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook, die aansluit op het park met bomen(!) en sportattributen (outdoor) En graag concreet aangeven hoe rekening gehouden kan worden met de woonboten en de karakteristieke toekomst van de Dichterswijk.

Yard 2.0/ skatebaan

Er is een grootstedelijke functie die aanvaardbaar is op het terrein van de Dichterswijk, na tien jaar wachten, actievoeren

en verbouwen: De skatebaan heeft een grote meerwaarde voor de stad en voor het gehele land.

Zienswijze **Vriendelijk verzoek om aandacht te besteden aan het verwezenlijken van plannen en condities voor de skatebaan YARD 2.0.**

Goede balans voor langzaam verkeer en natuur. Waar worden rietkragen geplaatst en de bomen geplant die de hitte en de stormachtige stortregens opvangen? Er moet een goede balans gevonden worden tussen de hoeveelheid openbaar groen tussen de bouwcomplexen en aan de oevers en in de plantsoenen t.o. v. de gewenste verdichting.

Zienswijze **Geen aanlegsteigers en geen uit - stekende balkons. Zie ook zienswijze waterbreedte (hiernavolgend)**

Respect voor infrastructuur Er is een wildgroei van de hoeveelheid verdichtingen in het kader van de Ruimtelijke Strategie Stad Utrecht (RSU), vastgesteld in 2016. d.i. Bouwprojecten voor woningen in het stedelijk gebied. Het is teleurstellend te signaleren dat naast de woningen, bedrijven, Retail, ondernemingen, vastgoed, etc. er weinig aandacht is voor het openbaar vervoer voor ouderen en voor mensen met beperkingen. Vanzelfsprekend zijn er en snelle en slimme busbanen en HOV projecten, en genoeg nachtbussen voor jongeren en jong volwassenen. Budgetten voor specifiek ov voor overdag, voor zg. bus sprinters in de nieuwe wijken, ontbreken. OV in de wijken zoals bv. in Merwedekade zone, in Veilinghavenkade- zone en aan 'De Overkant' van de Kruisvaartkade op het NS terrein wordt geweerd. **Waarom vallen deze kwesties buiten het ontwerp – bestemmingsplannen o.m. Kruisvaartkade?**

Zienswijze **De provincie- d.i. de OV opdrachtgever - zal door de gemeente Utrecht gewezen moeten worden op de consequenties van de verdichting, zodat de OV infrastructuur een goede basis blijft voor een leefbare omgeving in de stad en in de wijken. Graag beantwoording en visie over de functie van een bestemmingsplan.**

Waterbreedte en uitstekende balkons. In het ontwerp –bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Er komen aanlegsteigers en er komt een muur van bebouwing,

direct aan de overkant. Verdichting is prima , maar verstikking onwenselijk.

Zienswijze De aanlegsteigers niet toestaan. En de breedte van de Kruisvaart minimaal te waarborgen op de huidige breedte. De eventuele uit - stekende balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy, met name ter hoogte van de Reviuskade Zie ook privacy – zienswijze en waterbreedte zienswijze

Plan- en bouwschade

VRAAG 1

1. Welke middelen worden ingezet om schade te voorkomen, zoals haarscheuren in materialen, barsten in betonnen bakken, etc. Uit onze ervaringen blijkt, dat de schade door het intrillen vaak niet meer te herleiden is. Het een en ander kan grote gevolgen hebben.

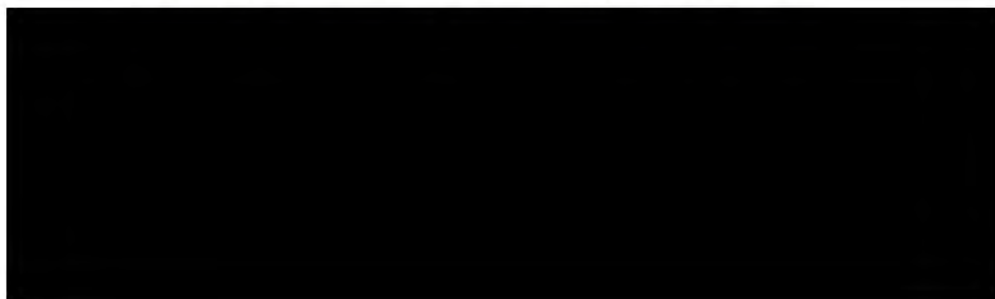
VRAAG 2

2. Welke boven – wettelijke zekerheden creëren de gemeente en de NS;

VRAAG 3

3. Nogmaals de vraag: Wie is voor de planschade en de bouwoverlast verantwoordelijk.

De huidige geluidsmuur zo lang mogelijk handhaven.



Aan de gemeenteraad
Stadskantoor
d.a.v. ontwikkelingsafdeling R.O.
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Ingekomen PLC d.d.

29 NOV 2017

R

AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald € 8,35

28gr

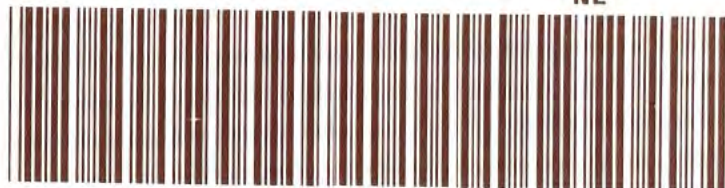
D-A-1

PostNL

176442 28-11-2017 09:59

RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS169964135

3500CE 16200



30 NOV 2017

[REDACTED]
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Onderwerp: **zienswijze ontwerpbestemmingsplan**

Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Utrecht, 30 november 2017

Geachte heer/ mevrouw,

Bij deze willen wij u kenbaar maken dat wij onderstaande zienswijzen ten aanzien van 10 punten in het bestemmingsplan kruisvaart kade onderschrijven. Hoewel wij niet direct in of aan het plangebied wonen, maken wij ons erge zorgen over de consequenties van dit ontwerp op de leefbaarheid van onze hele wijk (Dichterswijk). U kunt deze zienswijzen zien als een bezwaar en wij vragen u om reactie.

1. Het ontwerp in het algemeen:

*'Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaart kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart. Dit wordt verder uitgewerkt door de initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd'.
De zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven (blz 21).*

Zienswijze:

Kunt u concreet aangeven hoe rekening gehouden wordt met de woonboten en de karakteristiek van de Dichterswijk? De groene daken worden beschreven maar hoe wordt concreet rekening gehouden met de beeldkwaliteit van de woonarken? De groenbeleving die er nu is, verdwijnt. Deels komt er op de zuidzijde iets terug, maar aan de noordzijde niet. De bebouwing wordt niet 4 meter trapsgewijs verhoogd, maar 12 meter aan de waterlijn. Wij vragen om deelname aan het ontwikkelen van het beeldkwaliteitsplan.

2. Waterbreedte Kruisvaart (artikel, regel).

Onderwerp

In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot onze woonboten. In het kader van de Havenverordening zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja, onder welke condities, blz 26.

Zienswijze

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vragen wij met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk mogelijk en wenselijk, met name voor de

direct omwonenden. Indien de damwand 0,5 meter naar binnen komt, is er geen ruimte voor zowel steigers, aangemeerde boten en doorvaart op het huidige stuk water aan de Reviuskade. Wij vragen nadrukkelijk om geen steigers te plaatsen tenzij de vaart verbreed wordt.

3. Balkons aan Kruisvaartzijde / rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9).

Onderwerp

Er komt een muur van bebouwing direct aan de overkant van de Reviuskade. In plaats van 4 meter kijken de woonarken straks tegens 12 meter bebouwing aan. Met balkons.

Indien wij onze gordijnen openen, kijken de toekomstige bewoners direct, met een hoek van circa 25 graden, bij de woonarken naar binnen. Verdichting is prima maar verstikking is onwenselijk.

In eerder bestemmingsplannen is nooit gesproken over balkons en werd de bebouwing trapsgewijs verhoogd richting het spoor. Dit gaf meer ruimtegevoel dan het huidige plan.

Zienswijze

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens, verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart met name ter hoogte van de Reviuskade.

4. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde).

Onderwerp

De Reviuskade heeft sinds lange tijd last van geluidsoverlast door bouw- en spoorwerkzaamheden. Daarnaast draagt water, geluiden ver, waardoor dit als overlast wordt ervaren. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuidwest en de NS samengewerkt om deze overlast te beperken. De aanleiding was het braakliggende terrein aan de overkant waar nu een skatepark is gebouwd. Skatepark De Yard heeft een inmiddels een geluidswal aangelegd en de NS heeft de waterkant aan Reviuskade afgesloten. Nu blijkt dat er voor de toekomst geen akoestisch onderzoek is gedaan daar waar overlast te verwachten is. Niet omtrent de komende bouw dan wel het geluid van een nieuwe wijk. Wij hebben de gemeente en de NS meermaals gevraagd het overlastgebied uit te breiden, zodat compensatie mogelijk zou worden.

Zienswijze

Wij vragen om akoestisch onderzoek en praktisch plan hoe omgegaan kan worden met de te verwachte bouwgeluidsoverlast en de komst van een nieuwe wijk.

Daarnaast vragen wij om een vast aanspreekpunt waar geluidshinder gemeld kan worden en een procedure waarmee geluidshinder aangepakt kan worden.

5. Woonarken en bouwschade.

Onderwerp

Enige jaren geleden is de kruisvaart uitgediept en zijn er damwanden geslagen. Hiervoor moesten de woonboten tijdelijk worden verplaatst. Het verplaatsen van woonarken is een operatie an sich. Niet alleen stroom, gas en water maar ook riolering moet afgesloten en afvalwater pompen ondervinden storingen en continuïteit storingen door veranderende rioolbuis druk. Ten minste 1 rioolpomp is destijds 10 weken na verplaatsing stukgegaan waarbij niet meer te achterhalen was of de verplaatsing deze schade heeft berokkend. Daarnaast zijn arken beschadigd door werkbotten. Haarscheuren en barsten in betonnen bakken zijn achteraf geconstateerd maar de schade is niet meer te herleiden naar de brouwwerkzaamheden van toen. Onze woonarken worden niet verplaatst zonder uitgebreide garanties.

Zienswijze

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor. Deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals

gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren, kan dit gevolgen de woonarken. Dit vraagt om een 0-meting bij aanvang. Het is echter niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen. Aangezien een 0-meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden.

Vraag bij zienswijze : Wij willen graag weten welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer, hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

6. Woonarken bouw overlast.

Onderwerp

De Reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Nog geen jaar geleden is er veel te doen geweest om een overslagplek van bouwmaterialen voor het spooreplacement. I.s.m. het wijkbureau en de aannemer is de overlast iets verminderd, maar het geluid draagt nog altijd ver in een betonnen ondergrond. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuid West en NS samengewerkt om overlast te beperken. Zo heeft de Yard (skatebaan) een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant Reviuskade afgesloten. De huidige muur aan de waterkant zorgt momenteel voor enige demping.

Zienswijze

Wij willen dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlastmomenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook willen wij garanties dat er alleen doordeweeks wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 07.30 uur starten (wat inhoudt dat de werklui al om 0700 te horen zijn) en dat de bouw om 17.30 ophoudt. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang als mogelijk staan. Een aantal van ons werken thuis. Voor hen vragen wij een compensatieregeling zoals die in andere belaste gebieden ook gegeven wordt.

7. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Onderwerp:

Er wordt gesproken over een hotelfunctie. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

Zienswijze:

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee gepaarde verdichting) vragen wij ons af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zien wij liever een lagere verdichting. In eerder bouwplannen zijn toezeggingen gedaan over maximaal 258 woningen, i.p.v. meer dan 600.

8. Ringpark Co-Creatie / beeld kwaliteit

Onderwerp:

In het bestemmingsplan wordt gesproken over het Ringpark een wijkgestuurd groenontwerp en dat dit is opgenomen in de plannen. Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.

Door initiatiefnemer is een bezonningsstudie uitgevoerd met een eerder plan om de effecten in beeld te brengen. Hieruit blijkt geen onoverkomelijke hindersituatie voor de omgeving door schaduwval.

Zienswijze:

Het Ringparkconcept voor het EPK terrein wordt gereduceerd tot een rietkraag en looppad aan de overzijde van de Da Costakade.

Het is daarom wenselijk de kade/ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost van het project worden. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen.

De hoogbouw aan de Reviuskade zal er toe leiden dat de Reviuskade in zijn algemeenheid donker wordt. Dit heeft gevolgen voor de woningen en de woonarken. U schrijft "geen onoverkomelijke hindersituatie". Wat bedoelt u met niet onoverkomelijk? Welke normen worden daarvoor gehanteerd? Wordt dit gerekend onder planschade en kan er naar andere oplossingen worden gekeken?

Wij vragen u de hoogte van de bouw aan te passen waardoor de gevolgen zoals beschreven in de zonnestudie worden beperkt.

9. Verlichting en water algemeen.

Onderwerp:

In het ontwerp wordt niet duidelijk hoe rekening gehouden wordt met verlichting en hoe deze op de waterlijn weerkaatst.

Zienswijze:

Wij vragen rekening te houden met verlichting die 24-uur aan zal moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in een garages, niet te plaatsen op hoogte van de waterlijn. Hierdoor wordt voorkomen dat de verlichting weerkaatst en als overlast wordt ervaren omdat zij bij de woonarken naar binnen schijnt.

10. Verkeer en ontsluiting:

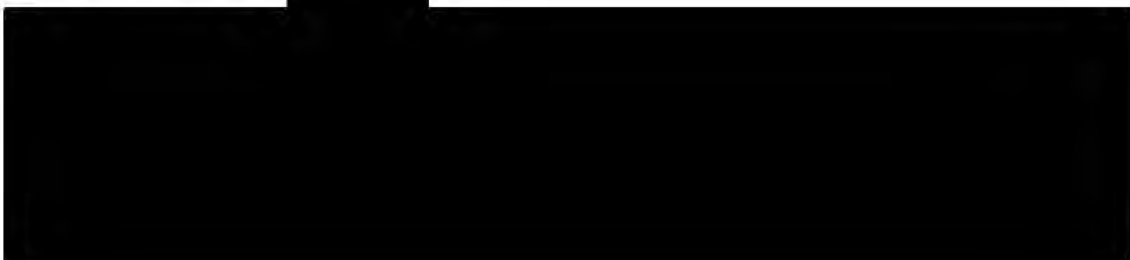
Onderwerp:

Ten noorden van het Kruisvaartkwartier zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw. De Foreeststraat is de enige ontsluiting van de nieuwe wijk.

"en er is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding naar de binnenstad", blz 26.

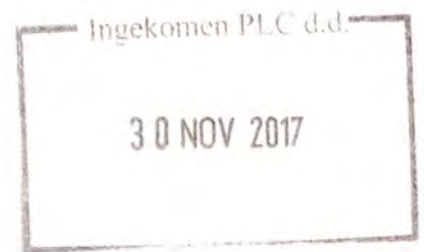
Zienswijze: Doordat de functie is veranderd, en doordat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen die over de Foreeststraat zal gaan komen, vragen wij om nieuw onderzoek. Wij vragen om rekening te houden met de nieuwe situatie en met het feit dat de nieuwe wijk alleen ontsloten kan worden via de noordzijde en dat er nu geen tot nauwelijks verkeer voorbij komt. Kunt u aangeven of dit ook onder planschade voor de direct omwonende valt? Welke ruimte is gereserveerd voor een verbinding naar de binnenstad en waar gaat die verbinding precies lopen? Kunt u mij vertellen op welke termijn deze verbinding er komt en welke gevolgen dit heeft voor de direct omwonenden? Indien dit onder planschade valt, waar kan die verhaald worden en op welk moment?

In afwachting van uw reactie,





de gemeenteraad van Utrecht
ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevings recht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N13CC #8221X0X#00#0000#

Van



Ingekomen PLC d.d.

30 NOV 2017

Aan

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Onderwerp: **zienswijze ontwerpbestemmingsplan**

Utrecht, 29 november 2017

Geachte dames / heren,

Helaas heeft ook mijn deelname (gedurende 7 jaar) aan de klankbord groep Kruisvaartkade niet geleid tot een bestemmingsplan zonder bedenkingen.

Bij deze stuur ik u mijn zienswijze ten aanzien van 5 punten in het bestemmingsplan kruisvaart kade. U kunt deze zienswijzen zien als een bezwaar en wij vragen u om reactie.

1. waterbreedte Kruisvaart (artikel, regel etc

Onderwerp

In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot onze woonboten. Dit veroorzaakt een grote daling van het woongenot.

Zienswijze

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vraag ik met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk mogelijk en wenselijk, met name voor de direct aanwonenden. Al helemaal indien de damwand 0,5 meter naar binnen komt is er geen ruimte voor zowel steigers als boten op het huidige stuk water aan de reviuskade.

Wij zien graag dat de tekeningen, gemaakt door de architect van het plan (zie bijlage) worden opgenomen in het bestemmingsplan. Hierbij komen de steigers te liggen binnen de nieuw te bepalen damwand. Dit gegeven is besproken in de klankbord groep vergadering van maandag 27 november 2017 in aanwezigheid van alle betrokkenen.

2. Balkons aan Kruisvaart zijde / rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9)

Onderwerp

Er komt een muur van bebouwing direct bij ons aan de overkant. In plaats van 4 meter kijken we straks tegens 12 meter bebouwing aan. Indien wij onze gordijnen opengooien kijken de toekomstige bewoners direct met een hoek van circa 25 graden bij ons naar binnen. Verdichting is prima maar verstikking is onwenselijk.

Zienswijze

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens aan de verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart.

3. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde)

Onderwerp

De reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Afgelopen jaren is er samen met het wijkbureau Zuid West en met de NS samengewerkt om deze overlast te beperken, ook omdat er nu een betonnen bak aan de overkant ligt. Zo heeft de Yard een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant reviuskade afgesloten. Nu blijkt dat er voor de toekomst geen akoestisch onderzoek is gedaan daar waar overlast te verwachten is.

Zienswijze

Er is geen onderzoek gepleegd aangaande de akoestische gevolgen in het binnen gebied met als thema water als geluidsdrager. Alleen de toevoeging dat water 'als beton' behandeld wordt voldoet niet, dit blijkt uit het recente verleden want dat beton ligt er nu al. De focus in het plan ligt nu met name op de spoorzijde als het gaat om geluidsoverlast.

Gezien de ervaringen van de huidige bewoners van de Kruisvaart fungeert de watergang Kruisvaart als "klankkast" voor de omgeving, zeker als er veel meer mensen wonen, fietsen en wellicht ook recreëren. Waarom heeft men hier geen aanvullend onderzoek op gedaan? Wij vragen hierover onderzoek aan, ook al wordt in co-creatie met de klankboard groep gewerkt aan de inrichting van het park-deel.

4. Woonarken bouwschade

Onderwerp

Enige jaren geleden is de kruisvaart uitgediept en zijn er damwanden geslagen. Hiervoor moesten de woonboten tijdelijk worden verplaatst. Het verplaatsen van woonarken is een operatie an sich. Niet alleen stroom, gas en water maar ook riolering moet afgesloten en afvalwater pompen ondervinden storingen en continuïteit storingen door veranderende rioolbuis druk. Ten minste 1 rioolpomp is destijds 10 weken na verplaatsing stukgegaan waarbij niet meer te achterhalen was of de verplaatsing deze schade heeft berokkend. Onze woonarken worden niet verplaatst zonder uitgebreide garanties. Deze verplaatsing is wel nodig.

Zienswijze

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor, deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren kan dit gevolgen hebben voor schade aan de woonarken. Er zal een 0-meting moeten worden uitgevoerd voor en na de werkzaamheden. Het is echter niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertoond. Aangezien een 0-meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden.

Aanvullend op de zienswijze willen wij graag weten welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer), hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties (zie ook de cc in deze brief) op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

De specifieke woonboot verzekeringen laten al weten dat zij hun dekking opschorten wanneer er geen betere garanties dan standaard in bouwprocessen gegeven worden. Daarop vorderen wij directe stopzetting van de bouwwerkzaamheden indien dit van te voren niet geregeld is.

5. Woonarken bouw overlast

Onderwerp

De reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Nog geen jaar geleden is er veel te doen geweest om een overslag plek van bouwmaterialen voor het spooreplacement. I.s.m. het wijkbureau en de aannemer is de overlast iets verminderd maar het geluid draagt ver in een betonnen ondergrond. Afgelopen jaren is er samen met het wijkbureau Zuid West en met de NS samengewerkt om nog meer overlast te beperken, omdat er een betonnen bak aan de overkant ligt. Zo heeft de Yard (skatebaan) een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant reviuskade afgesloten. De huidige muur aan de waterkant zorgt momenteel voor enige demping. Vaak is er sprake geweest van lichtoverlast.

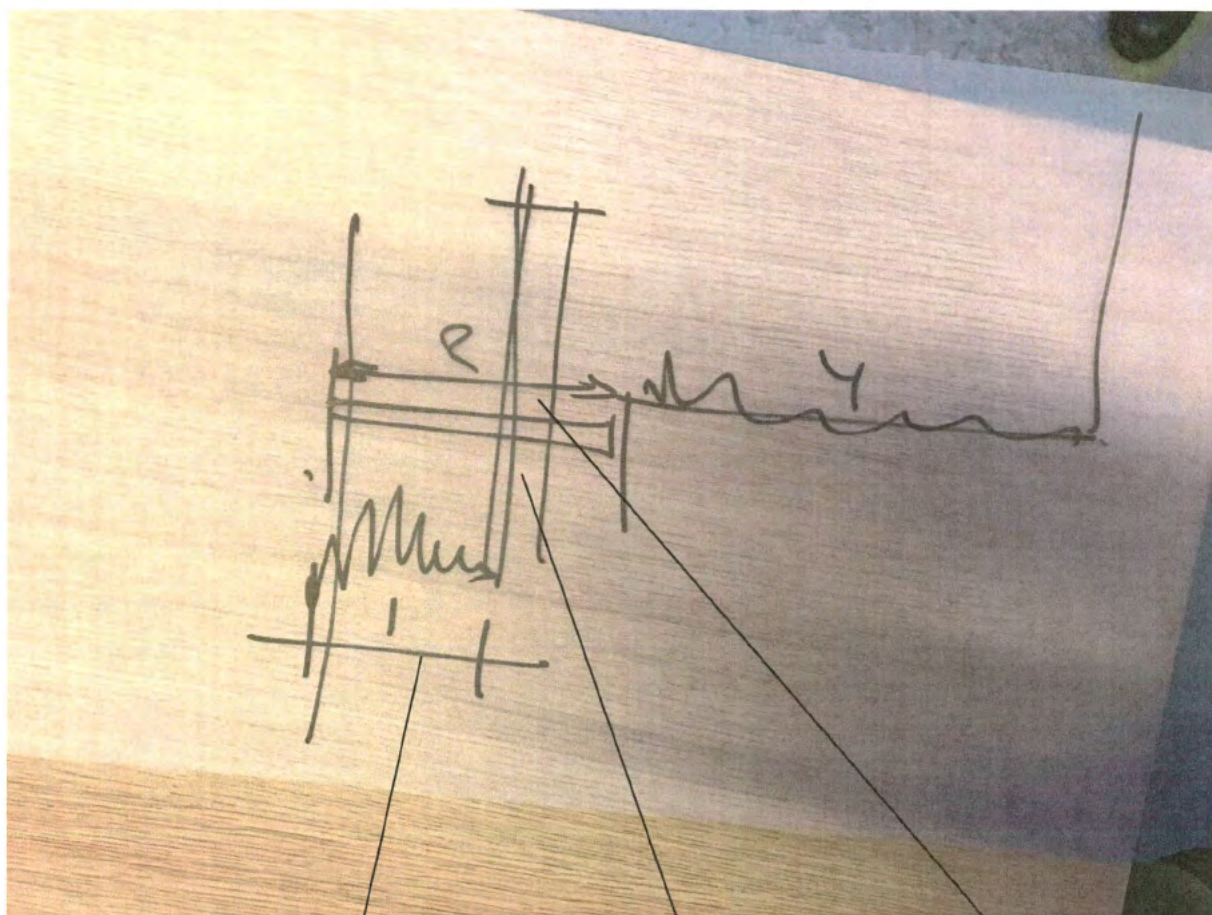
Zienswijze

Wij willen dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlast momenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook willen wij garanties dat er alleen door de week wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 07.30uur starten (wat inhoudt dat de werklui al om 0700 te horen zijn) en dat de bouw om 17.30 ophoudt. Wij zien graag dat er rekening gehouden wordt met licht overlast. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang mogelijk staan.

Wij werken en hebben kinderen, wij willen dat daar rekening mee wordt gehouden.

In afwachting van uw reactie.





Plek van de nieuwe steigers, dus niet op het huidige water

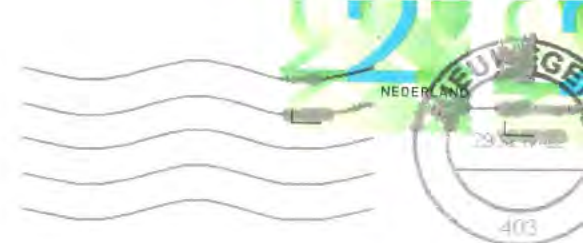
huidige damwand

Positie van de oude muur

NX3PP #8221X0X#00#

Ingekommen PLC d.d.
30 NOV 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht





De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Onderwerp: **zienswijze ontwerpbestemmingsplan**

Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Utrecht, 30 november 2017

Geachte heer/ mevrouw,

Bij deze stuur ik u mijn zienswijze ten aanzien van 10 punten in het bestemmingsplan kruisvaart kade. U kunt deze zienswijzen zien als een bezwaar en wij vragen u om reactie.

1. Het ontwerp in het algemeen:

'Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaart kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart. Dit wordt verder uitgewerkt door de initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd'.

De zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven (blz 21).

Zienswijze:

Kunt u concreet aangeven hoe rekening gehouden wordt met de woonboten en de karakteristiek van de Dichterswijk? De groene daken worden beschreven maar hoe wordt concreet rekening gehouden met de beeldkwaliteit van de woonarken? De groenbeleving die er nu is, verdwijnt. Deels komt er op de zuidzijde iets terug, maar aan de noordzijde niet. De bebouwing wordt niet 4 meter trapsgewijs verhoogd, maar 12 meter aan de waterlijn. Wij vragen om deelname aan het ontwikkelen van het beeldkwaliteitsplan.

2. Waterbreedte Kruisvaart (artikel, regel).

Onderwerp

In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot onze woonboten. In het kader van de Havenverordening zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja, onder welke condities, blz 26.

Zienswijze

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vragen wij met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk mogelijk en wenselijk, met name voor de direct omwonenden. Indien de damwand 0,5 meter naar binnen komt, is er geen ruimte voor zowel

steigers, aangemeerde boten en doorvaart op het huidige stuk water aan de Reviuskade. Wij vragen nadrukkelijk om geen steigers te plaatsen tenzij de vaart verbreed wordt.

3. Balkons aan Kruisvaartzijde / rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9).

Onderwerp

Er komt een muur van bebouwing direct aan de overkant van de Reviuskade. In plaats van 4 meter kijken de woonarken straks tegens 12 meter bebouwing aan. Met balkons.

Indien wij onze gordijnen openen, kijken de toekomstige bewoners direct, met een hoek van circa 25 graden, bij de woonarken naar binnen. Verdichting is prima maar verstikking is onwenselijk.

In eerder bestemmingsplannen is nooit gesproken over balkons en werd de bebouwing trapsgewijs verhoogd richting het spoor. Dit gaf meer ruimtegevoel dan het huidige plan.

Zienswijze

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens, verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart met name ter hoogte van de Reviuskade.

4. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde).

Onderwerp

De Reviuskade heeft sinds lange tijd last van geluidsoverlast door bouw- en spoorwerkzaamheden. Daarnaast draagt water, geluiden ver, waardoor dit als overlast wordt ervaren. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuidwest en de NS samengewerkt om deze overlast te beperken. De aanleiding was het braakliggende terrein aan de overkant waar nu een skatepark is gebouwd. Skatepark De Yard heeft een inmiddels een geluidswal aangelegd en de NS heeft de waterkant aan Reviuskade afgesloten. Nu blijkt dat er voor de toekomst geen akoestisch onderzoek is gedaan daar waar overlast te verwachten is. Niet omtrent de komende bouw dan wel het geluid van een nieuwe wijk. Wij hebben de gemeente en de NS meermaals gevraagd het overlastgebied uit te breiden, zodat compensatie mogelijk zou worden.

Zienswijze

Wij vragen om akoestisch onderzoek en praktisch plan hoe omgegaan kan worden met de te verwachte bouwgeluidsoverlast en de komst van een nieuwe wijk.

Daarnaast vragen wij om een vast aanspreekpunt waar geluidshinder gemeld kan worden en een procedure waarmee geluidshinder aangepakt kan worden.

5. Woonarken en bouwschade.

Onderwerp

Enige jaren geleden is de kruisvaart uitgediept en zijn er damwanden geslagen. Hiervoor moesten de woonboten tijdelijk worden verplaatst. Het verplaatsen van woonarken is een operatie an sich. Niet alleen stroom, gas en water maar ook riolering moet afgesloten en afvalwater pompen ondervinden storingen en continuïteit storingen door veranderende rioolbuis druk. Ten minste 1 rioolpomp is destijds 10 weken na verplaatsing stukgegaan waarbij niet meer te achterhalen was of de verplaatsing deze schade heeft berokkend. Daarnaast zijn arken beschadigd door werkbotten. Haarscheuren en barsten in betonnen bakken zijn achteraf geconstateerd maar de schade is niet meer te herleiden naar de brouwwerkzaamheden van toen. Onze woonarken worden niet verplaatst zonder uitgebreide garanties.

Zienswijze

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor. Deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand

van de woonarken gaat gebeuren, kan dit gevolgen de woonarken. Dit vraagt om een 0-meting bij aanvang. Het is echter niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen. Aangezien een 0-meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden.

Vraag bij zienswijze : Wij willen graag weten welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer, hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

6. Woonarken bouw overlast.

Onderwerp

De Reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Nog geen jaar geleden is er veel te doen geweest om een overslagplek van bouwmaterialen voor het spooreplacement. I.s.m. het wijkbureau en de aannemer is de overlast iets verminderd, maar het geluid draagt nog altijd ver in een betonnen ondergrond. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuid West en NS samengewerkt om overlast te beperken. Zo heeft de Yard (skatebaan) een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant Reviuskade afgesloten. De huidige muur aan de waterkant zorgt momenteel voor enige demping.

Zienswijze

Wij willen dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlastmomenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook willen wij garanties dat er alleen doordeweeks wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 07.30 uur starten (wat inhoudt dat de werklui al om 0700 te horen zijn) en dat de bouw om 17.30 ophoudt. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang als mogelijk staan. Een aantal van ons werken thuis. Voor hen vragen wij een compensatieregeling zoals die in andere belaste gebieden ook gegeven wordt.

7. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Onderwerp:

Er wordt gesproken over een hotelfunctie. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

Zienswijze:

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee gepaarde verdichting) vragen wij ons af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zien wij liever een lagere verdichting. In eerder bouwplannen zijn toezeggingen gedaan over maximaal 258 woningen, i.p.v. meer dan 600.

8. Ringpark Co-Creatie / beeld kwaliteit

Onderwerp:

In het bestemmingsplan wordt gesproken over het Ringpark een wijkgestuurd groenontwerp en dat dit is opgenomen in de plannen. Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.

Door initiatiefnemer is een bezonningsstudie uitgevoerd met een eerder plan om de effecten in beeld te brengen. Hieruit blijkt geen onoverkomelijke hindersituatie voor de omgeving door schaduwval.

Zienswijze:

Het Ringparkconcept voor het EPK terrein wordt gereduceerd tot een rietkraag en looppad aan de overzijde van de Da Costakade.

Het is daarom wenselijk de kade/ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost van het project worden. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen.

De hoogbouw aan de Reviuskade zal er toe leiden dat de Reviuskade in zijn algemeenheid donker wordt. Dit heeft gevolgen voor de woningen en de woonarken. U schrijft "geen onoverkomelijke hindersituatie". Wat bedoelt u met niet onoverkomelijk? Welke normen worden daarvoor gehanteerd? Wordt dit gerekend onder planschade en kan er naar andere oplossingen worden gekeken?

Wij vragen u de hoogte van de bouw aan te passen waardoor de gevolgen zoals beschreven in de zonnestudie worden beperkt.

9. Verlichting en water algemeen.

Onderwerp:

In het ontwerp wordt niet duidelijk hoe rekening gehouden wordt met verlichting en hoe deze op de waterlijn weerkaatst.

Zienswijze:

Wij vragen rekening te houden met verlichting die 24-uur aan zal moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in een garages, niet te plaatsen op hoogte van de waterlijn. Hierdoor wordt voorkomen dat de verlichting weerkaatst en als overlast wordt ervaren omdat zij bij de woonarken naar binnen schijnt.

10. Verkeer en ontsluiting:

Onderwerp:

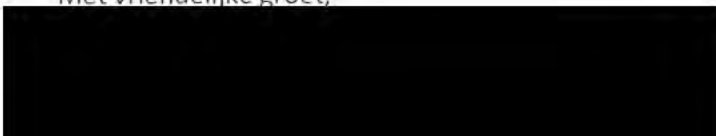
Ten noorden van het Kruisvaartkwartier zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw. De Foreeststraat is de enige ontsluiting van de nieuwe wijk.

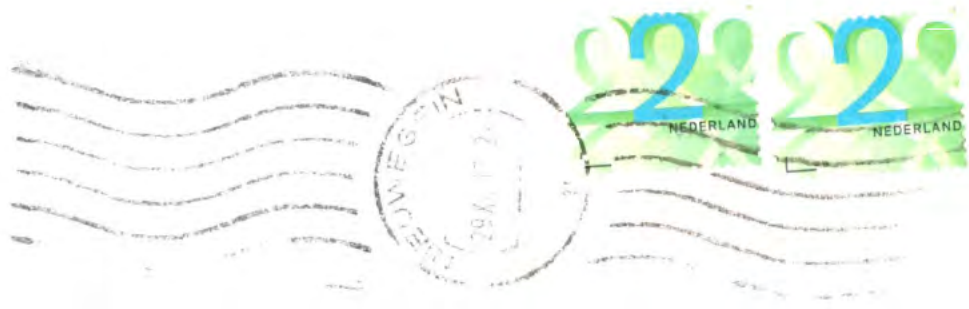
"en er is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding naar de binnenstad", blz 26.

Zienswijze: Doordat de functie is veranderd, en doordat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen die over de Foreeststraat zal gaan komen, vragen wij om nieuw onderzoek. Wij vragen om rekening te houden met de nieuwe situatie en met het feit dat de nieuwe wijk alleen ontsloten kan worden via de noordzijde en dat er nu geen tot nauwelijks verkeer voorbij komt. Kunt u aangeven of dit ook onder planschade voor de direct omwonende valt? Welke ruimte is gereserveerd voor een verbinding naar de binnenstad en waar gaat die verbinding precies lopen? Kunt u mij vertellen op welke termijn deze verbinding er komt en welke gevolgen dit heeft voor de direct omwonenden? Indien dit onder planschade valt, waar kan die verhaald worden en op welk moment?

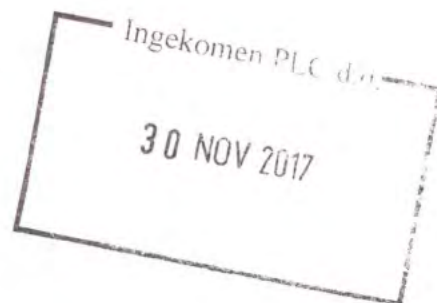
In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,





De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



NX1PP #8221X0X#00#0000#

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Stadsplateau 1, Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit Hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte gemeenteraad,

Hierbij maak ik/maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit Hogere waarden Kruisvaartkwartier. Na bestudering van het ontwerpplan komt (komen) ondergetekende(n) tot de conclusie dat het indienen van een zienswijze noodzakelijk is.

1. Klimaatbestendigheid

Conform Rijksbeleid dienen klimaatbestendigheid en waterveiligheid uiterlijk in 2020 volwaardig zijn meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte stelt de gemeente Utrecht dat

"Waar mogelijk probeert Utrecht vooruitlopend hierop haar klimaatbeleid te verankeren in de verschillende beleidsvelden.....Zo is het beleid om wateroverlast door extreme neerslag tegen te gaan vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019Maatregelen om groen te gebruiken tegen hittestress en voor meer recreatie krijgen een plek in het binnenkort te actualiseren Groenstructuurplan. Zowel in de prioritaire ontwikkelgebieden als in de wijken met een herstructureringsopgave wil de gemeente Utrecht klimaatadaptatie toepassen. Belangrijkste opgaves hierbij zijn:

- bestaande wateroverlast oplossen*
- regenwater vasthouden in het gebied*
- verharding verminderen en groen (en waar nodig water) toevoegen*
- waterberging op maaiveldniveau minimaal gelijk houden en waar mogelijk vergroten*
- temperatuurstijging ten opzichte van de omgeving beperken*
- recreatiemogelijkheden in groen en water verbeteren*

In de Coalitie Ruimtelijke Adaptatie Regio Utrecht zijn daarvoor afspraken gemaakt..... De coalitie heeft de volgende doelen:

- uiterlijk in 2020 worden alle ruimtelijke ingrepen integraal getoetst op hun klimaatbestendigheid*

- *ook in 2050 is Utrecht een aantrekkelijke stad om gezond te leven*
- *de tijd tot 2020 benutten we voor een aanpak om dit te realiseren."*

Conform de geplande bouwfase zal het Kruisvaartkwartier (start begin 2019 en doorlooptijd 14–16 maanden) opgeleverd zijn in 2020. Dit ontwerpbestemmingsplan zou dan ook logischerwijs al integraal getoetst moeten worden op klimaatbestendigheid. Onderdelen 2.2 en 2.3. van deze zienswijzen bevestigen het vermoeden dat een dergelijke toets niet of niet voldoende heeft plaatsgevonden. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt niet waarom er van dit beleid van de gemeente op deze locatie zo sterk is afgeweken.

2. Bebouwing en kwaliteit leefomgeving

In het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Da Costakade, hierna te noemen "zuidelijk deel", met de vigerende bestemming "Verkeer–railverkeer", voorziet het ontwerpplan in een maximaal toegestaan bouwvolume van circa 152.000 m³. Het huidige bestemmingsplan, conform Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden stad 2014 – Hoofdstuk 2– Artikel 9.2, voorziet slechts in een maximaal bouwvolume van 6.000 m³ voor in de bestemming passende bouwwerken, onder de volgende voorwaarden:

- a. de bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter;
- b. het gezamenlijk oppervlak bedraagt niet meer dan 500m².

Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Verkeer–railverkeer" ruimte biedt aan een toename van het maximaal toegestane bouwvolume met een factor 25 (2500%). Daarnaast is in het ontwerpbestemmingplan een 10% marge gereserveerd en zou het totale bouwvolume in dit deel zelfs tot circa 167.200 m³ mogen oplopen. Het is aannemelijk dat de projectontwikkelaar op deze locatie het maximale volume zal proberen te behalen.

In het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Reviuskade, hierna te noemen "noordelijk deel", met de vigerende bestemming "Industrie", voorziet in een maximaal toegestaan bouwvolume van 361.000 m³. Het ontwerpplan staat voor dit noordelijk deel van het Kruisvaartkwartier slecht een maximaal bouwvolume van circa 120.000 m³ toe. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Industrie" het maximaal toegestane bouwvolume meer dan gehalveerd wordt.

Het totale volume in het gehele gebied gaat van 126.000 m³ naar 361.000m³ dit is een verdrievoudiging. Echter de verdeling over de deelgebieden is erg nadelig voor bewoners van de Da Costakade. Dit komt ons voor als een onevenwichtige verdeling. Da Costakade

wordt buitenproportioneel belast met deze bebouwing/verdichting op deze locatie, terwijl een meer evenwichtige verdeling over de gehele locatie meer voor de hand ligt. Gezien de hierna volgende punten van zorg omtrent de leefbaarheid in dit gebied, zijn wij van mening dat op dit punt geen zorgvuldige besluitvorming heeft plaatsgevonden door de gemeenteraad omtrent de verdeling van bouwvolumes in het ontwerpbestemmingsplan.

Dit is een zware belasting voor ons als bewoners. De aanvaardbaarheid van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat komt daardoor in het geding. Daarvoor voeren wij de volgende gronden aan: windbelasting, hittestress, wateroverlast en geluidhinder.

2.1 Windbelasting

In het voorliggende ontwerpplan blijkt uit bijgevoegd windonderzoek Kruisvaartkade te Utrecht [CFD-studie windklimaat AFR-4509 14-9-2017, Versie 1.0] dat er meerdere tuinen en buitenruimtes aan de overzijde van het zuidelijke deel negatief beïnvloed worden doordat dat daarvoor windklasse C zal gaan gelden op basis van het voorgestelde bouwplan conform Ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Bij windklasse C is voor buiten zitten sprake van een slecht leefklimaat en voor slenteren sprake van een matig leefklimaat. Dit betekent dat voor de omwonenden het buiten kunnen zitten in hun tuinen of op hun vlonders in hoge mate negatief beïnvloed wordt alsmede dat het op straat lopen negatief beïnvloed wordt.

Actiflow verslag: Kruisvaartkade te Utrecht 4 / 16

In onderhavige windstudie wordt het windklimaat ter plaatse van openbare buitenruimten in kaart gebracht. De toetsing hiervan vindt plaats aan de hand van de normstelling uit NEN 8100:2006.

In de norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. De definitie van windhinder is het ondervinden van hinder door wind. Dit zal bij een gemiddeld persoon gebeuren wanneer de lokale uurgemiddelde windsnelheid meer dan 5 m/s bedraagt. Windgevaar is het optreden van een dergelijk hoge windsnelheid waarbij in ernstige mate problemen optreden bij het lopen, zoals evenwichtsverlies, waardoor het onmogelijk wordt zich staande te houden of zich lopend voort te bewegen. Windgevaar vindt vooral tijdens vlaggen plaats. Dit fenomeen wordt vanwege de benodigde rekenkracht niet gemodelleerd in een tijdsafhankelijke berekening, maar in een aanvulling op de statistische windhinderanalyse. Hier wordt aangenomen dat windgevaar optreedt als de uurgemiddelde lokale windsnelheid meer dan 15 m/s bedraagt.

NEN 8100:2006 geeft een indeling voor windhinder naar kwaliteitsklassen. Deze indeling is terug te vinden in tabel 2.1. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van de locatie wordt een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht.

Tabel 2.1: Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

Overschrijdingskans p _h voor "vrijheid in beweging" van het standpunt per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doortuilen	2. Slenteren	3. Langzaam zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 - 5	B	Goed	Goed	Matig
5 - 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 - 20	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 2.2 toont de indeling en kwalificatie voor de kans op windgevaar op vergelijkbare wijze als voor windhinder wordt gedaan. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor activiteitsklassen II en III, zelfs een beperkt risico al onacceptabel is. Voor deze activiteitsklassen geldt dat enkel $p \leq 0,05$ acceptabel is. Een gevaarlijk windklimaat moet te allen tijde worden vermeden.

Tabel 2.2: Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windgevaar

Op basis van de bevindingen van de onderzochte windhinder heeft het ontwerpplan Kruisvaartkwartier een zodanige verslechtering van de woon- en leefomgeving van de omwonenden tot gevolg dat deze als onaanvaardbaar dient te worden aangemerkt.

In het ontwerpplan wordt melding gemaakt dat er adequate voorzieningen zullen worden

getroffen voor het beperken van de negatieve invloed van de bebouwing op het woon- en leefklimaat binnen het Kruisvaartkwartier. Echter, het effect op maaiveldniveau van windklasse C en D moet, op basis van bovenstaande niet beperkt worden tot op de bebouwing van het Kruisvaartkwartier, maar ook als voorwaardelijke verplichting opgenomen worden om de windklasse voor de omwonenden voor het zuidelijke deel van het kruisvaartkwartier minimaal terug te brengen tot het huidige niveau.

2.2 Hittestress

In de stad Utrecht treedt het zogenoemde hitte-eilandeffect op, hetgeen blijkt uit het onderzoek Natuur en Milieu Utrecht. Hittestress is een term waarmee wordt bedoeld: het optreden van een sterk verhoogde gevoelstemperatuur, die onaangenaam en mogelijk ernstige gezondheidsrisico's voor mensen met zich brengt. Dit blijkt onder andere uit onderzoek van het RIVM (Effecten van klimaat op gezondheid: Actualisatie voor de Nationale Adaptatiestrategie (2016), RIVM-rapport 2014-0044, zie p. 41). Gezien de meest actuele klimaatscenario's van het KNMI zal als gevolg van hogere temperaturen in de toekomst hittestress nog verder toenemen (zie de klimaatscenario's op: <http://www.klimaatscenarios.nl/>).

In de toelichting op het bestemmingsplan zijn enkele passages geweid aan dit gezondheidsrisico:

- Toelichting, paragraaf 5.13: In het voorliggende plan is rekening gehouden met wateroverlast (zie 'wateropgave'), hittestress en droogte. Hittestress tijdens tropische dagen kan bij het project Kruisvaartkade verminderd worden door toepassen groene daken, groene gevels, groene woonomgeving, waterpartijen, fontein, etc. Tijdens het ontwerp van de bebouwing wordt onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn voor groene daken en gevels. Naast verminderen van hitte in de gebouwen geeft ook een juiste inrichting van de buitenruimte mogelijkheden om hittestress te verminderen. De aanwezigheid van het Ringpark met de bomen, het aanwezige water van de Kruisvaart en de groene inrichting van de daktuinen zijn hiervoor goede elementen om de temperatuur tijdens tropische omstandigheden met enkele graden te verlagen.
- Toelichting, par. 5.16: Hittestress. Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan erbuiten. In het plangebied is dit nu al merkbaar, de ligging van het plangebied aan de spoorbaan maakt het extra gevoelig voor hittestress. Door de ontwikkeling zal dit effect af moeten nemen. Dit is met de toevoeging van bebouwing geen eenvoudige opgave. Maar door toevoeging van groen, ook in de bebouwing, is dit mogelijk. Er worden geen

harde eisen gesteld aan de temperatuurverlaging.

Het is voor ons als bewoners onbegrijpelijk dat er geen duidelijke eisen worden gesteld in het bestemmingsplan over de uiteindelijke invulling. Er wordt in mogelijkheden gesproken om de temperatuur te verlagen hetgeen geen enkele garantie geeft op een hittestress-bestendige uitwerking door de projectontwikkelaar. Hiermee wordt de gezondheid van toekomstige bewoners en van omwonenden op het spel gezet, mede nu klimaatscenario's uitwijzen dat er (aanzienlijk) hogere temperaturen te verwachten zijn in de toekomst.

Op dit punt zijn wij van mening dat er in het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen dienen te worden met betrekking tot het treffen van maatregelen om hittestress tegen te gaan, dan wel te verminderen. Nu dat niet is gedaan, veroorzaakt dit ontwerpbestemmingsplan een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, althans er bestaat geen enkele waarborg dat dit wordt voorkomen.

Luchtkwaliteit en hittestress

Uit eerder genoemd onderzoek over effecten van klimaat op gezondheid van het RIVM (p. 15, 39, 89) wordt een verband gelegd tussen hittestress en luchtkwaliteit en de gevolgen voor de gezondheid (toename van gezondheidsklachten). In de toelichting op het bestemmingsplan is aan dit gezondheidsrisico geen aandacht besteed. Ook in het luchtkwaliteitsonderzoek van LBP Sight is hierover geen passage opgenomen. Conclusie moet dan ook zijn dat dit risico voor bewoners en omwonenden van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier niet is onderkend. Dit duidt op een onvolledige of onjuiste onderbouwing van het bestemmingsplan (zorgvuldigheidsbeginsel).

2.3 Wateroverlast

Korte, hevige buien zullen naar verwachting steeds vaker voorkomen. Dit klimaateffect heeft een grote impact in stedelijk gebied. Wateroverlast is bij deze extreme buien niet te voorkomen. Het is daarom niet de vraag of, maar vooral waar de wateroverlast zal optreden, en welke gevolgen te verwachten zijn.

Ten tijde van de vervanging van de beschoeiing aan de Da Costakade-zijde van de Kruisvaart in 2010, zijn de bestaande vlonders en water overhangende bouwwerken, niet zijnde gebouwen dan wel woonboten, vergund maar ook nadrukkelijk door het Waterschap beperkt tot deze, zie de vergunning van 13 november 2012, met kenmerk 577859 - V van de Dijkgraaf en hoogheemraden van de Stichtse Rijnlanden. Dit in

verband met de waterbergingscapaciteit en de negatieve invloed op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart. Uitbreiding van de toentertijd vergunde vlonders e.d. is voor de bestaande vergunde vlonders, conform bovenstaande, niet toegestaan.

In het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier wordt melding gemaakt van het aanbrengen van vlonders voor de woningen die direct gelegen zijn aan de Kruisvaart. Dit heeft een directe beperking van de waterafvloeiende en -bergingscapaciteit van de Kruisvaart en een ongewenst negatief effect op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart, hetgeen in strijd komt met het bepaalde in art. 2.1 Waterwet. Tevens is dit volledig in tegenspraak met het vigerend beleid van het Waterschap.¹

Uitbreiding van enige water overhangende bouwwerken, waaronder vlonders, dienen getoetst te worden aan het beleid van het Waterschap. De afname van het wateroppervlakte dat het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt in ons inziens niet in overeenstemming met het beleid van het Waterschap.

2.4 Geluidhinder

1. In het akoestisch onderzoek wordt de bouw van de woningen beschreven als "positief" voor de ervaring van geluidshinder in de Dichterswijk en specifiek voor de woonboten in de Kruisvaart. Er zou een daling van 10dB in de geluidsbelasting plaatsvinden, omdat de woningblokken dienen als geluidsscherm. In de huidige situatie zou er een gemiddelde geluidbelasting (Lden) van tussen de 50 en 60 dB bestaan; een dieprode vlek is er te zien over de gehele kruisvaart in de visuele weergave van de geluidbelasting.

Wij hebben grote vraagtekens bij de betrouwbaarheid van de resultaten van dit onderzoek, en daarom groot bezwaar tegen bovenstaande conclusie, want:

- In het akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de aanleg van de Dichtersbaan, verricht door Movares en uitgegeven op 29 januari 2013, zijn hele andere resultaten te lezen voor exact hetzelfde gebied. Kijkt u graag even mee naar bijlagen IV en IIa, bijgevoegd aan dit schrijven (zie bijlage 1 bij deze zienswijzen). Hierin is te zien dat ná aanleg van de busbaan er een gemiddelde geluidbelasting van 40dB zou bestaan op ons adres (DaCostakade 107). Ver onder de voorkeurswaarde van 48dB.
- Dit komt overeen met eigen onderzoek wat wij afgelopen week hebben uitgevoerd

¹ Het Waterbeheerplan 2010 - 2015 'Water voorop!', vastgesteld door het algemeen bestuur op 28 oktober 2009; beleidsregels op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2009, vastgesteld door het college op 12 oktober 2010, kenmerk DM 32484.

bij onze woonark op diverse tijdstippen: een geijkte decibelmeter mat tussen de 38 en 44 dB en het maximaal gemeten geluid was 45 dB. Dit terwijl er geen bladeren aan de bomen aan de overkant zitten en geluid van het spoor en de busbaan redelijk vrij doorstroomt naar onze ligplaats.

- Wij ervaren onze woonplek namelijk ook als een oase van rust. Zeker in de zomer, horen wij nooit bussen, zelden treinen (dan moet de wind precies goed staan) en wij kunnen ons dan ook absoluut niet vinden in die dieprode lawaaiige vlek waar wij zouden wonen.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de projectontwikkelaar belang heeft bij de uitkomst zoals deze gepresenteerd is, en niet bij een accurate weergave van de werkelijkheid. Als deze informatie niet juist of geheel juist is, zal dit bestemmingsplan mogelijk dusdanige negatieve invloed op het woon en leefklimaat van de omgeving dat er sprake is van een onaanvaard woon- en leefklimaat.

Wij twijfelen aan de objectiviteit van het onderzoek en vragen u hier nader naar te kijken.

Verder zijn er meer voorziene problemen rond geluid die we aan u willen voorleggen:

2. In hoofdstuk 4 Cumulatie is in tabel 4.1 te zien dat de gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen aan de spoorzijde 64 dB wordt. Een ruime overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55dB en maar nauwelijks onder de maximaal te ontheffen geluidbelasting. Overeenkomstig tabel 4.3 is dat geluidsklasse 'luid'. Reden voor het college om over het geheel hogere waarden te verlenen. Er is echter in de conclusie ons inziens te weinig rekening gehouden met de ruimte tussen de te realiseren woningblokken. Diverse ligplaatsen liggen recht voor zo'n opening. Hier kan het geluid vrijuit tussendoor, en via het water komt dat rechtstreeks bij de woonboten terecht. Wij maken ons zorgen over die 64 dB die zonder tussenkomst bij ons terecht komt, zoals figuur 5.2 van het onderzoek illustreert. Door de hoge bebouwing zijn wij er geenszins van overtuigd dat dat geluid ergens ander naartoe gaat dan via de smalle openingen het water over. Bij de nieuw te bouwen woningen aan de spoorzijde wordt daar uiteraard rekening mee gehouden door het realiseren van 'dove gevels', echter onze woonarken hebben geen dove gevels. Niet voor niks vallen ligplaatsen woonschepen volgens de wet geluidhinder (bijlage I.1 van het akoestisch onderzoek) onder gevoelige bestemmingen.

3. Parkeren

Het gebied aanpalend aan het zuidelijk deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier (Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria Schurmanstraat) is momenteel een “vrij parkeren” zone. Bewoners van dit gebied ondervinden al jaren parkeerproblemen vanwege het parkeren van niet-vergunde auto's van de nieuwbouw in de Dichterswijk aan de overzijde van de Croeselaan ((Bestemmingsplan Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (Geconsolideerd 3)) en door bezoekers van de Jaarbeurs en omringende bewoners uit een betaald parkeren zone. Dagelijks zijn wij, als bewoners van Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria Schurmanstraat er getuige van dat personen met behulp van een (vouw-) fiets dan wel lopend van buiten het bovengenoemde gebied bij hun auto in deze straten komen en daarmee gebruik maken van deze uitzonderlijke mogelijkheid van gratis parkeren. Dit heeft ons inziens een direct verband met het parkeerontmoedigingsbeleid van de gemeente Utrecht.

In de (direct) aanpalende gebieden van bovengenoemd gebied geldt al ettelijke jaren een bewoners-/ bezoekersvergunningbeleid die overeenkomst met het beperkende parkeerbeleid van de gemeente. De beperkte parkeerfaciliteiten en het ontmoedigingsbeleid van de gemeente van autoverkeer in de binnenstad leidt nu tot onvoldoende parkeergelegenheid, waardoor auto's in de genoemde straten (Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria Schurmanstraat) op de stoep wordt geparkeerd en/of bewoners noodgedwongen hun auto in een parkeervergunningsgebied moeten parkeren waarvoor de bewoner geen vergunning heeft.

In het huidige ontwerpplan Kruisvaartkwartier is een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier beschikbaar in het kader van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente. Ik/ wij als bewoner(s) steunen het beleid van de gemeente om een ontmoedigingsbeleid te voeren.

De geplande langzaamverkeerverbinding geeft toekomstige bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier eenvoudig, op loopafstand, toegang tot een gebied waar zij vrij kunnen parkeren (Croeselaan – Jacob Catstraat – Da Costakade – Anna Maria Schurmanstraat). Het is dus zeer aannemelijk, dat door de langzaamverkeerverbinding er extra parkeerdruk oftewel parkeerproblematiek voor de bewoners in het aanpalende gebied van het zuidelijke deel ontstaat.

Het gemeentelijke ontmoedigingsbeleid van auto's in de binnenstad voor het Kruisvaartkwartier gaat ten koste van de leefbaarheid van de bewoners van de “vrij parkeren” zone door de effecten van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente af te

wentelen op de omwonenden van het Kruisvaartkwartier.

4. Langzaamverkeerverbinding

Voor de woonboten aan de Reviuskade en de Da Costakade heeft de gemeente ten tijde van de realisering van het Station Vaartse Rijn zeer zorgvuldig gehandeld en maatregelen getroffen om een vrije uit- en doorgang aan de woonboten te garanderen.

Voor de langzaamverkeerverbinding tussen het zuidelijke deel van het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade is momenteel niets vastgelegd in het ontwerpplan over een dergelijke garantie.

Indien er een langzaamverkeerverbinding gerealiseerd wordt in het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier mag deze geen belemmering vormen voor de uit- en ingang van de aanwezige woonboten gelijk aan de bepaling voor de bruggen over Kruisvaart bij bovengenoemde inrichting Station Vaartse Rijn. Deze verbinding mag dan ook op geen enkele wijze beperkingen op leggen voor de doorvaart van een woonboot van 18 meter lang, 5 meter breed en 4 meter hoog vanaf de waterlijn en 1 meter diepgang.

De gemeente dient voor het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier voor de langzaamverkeerverbinding een voorwaardelijke verplichting op te nemen zodat voor woonboten in de Kruisvaart vrije doorvaart gegarandeerd blijft.

5 Flora en Fauna

Een groot deel van het Kruisvaart kwartier (met name het gebied met de vigerende bestemming "Verkeer-Railverkeer" = zuidelijk deel) heeft zich in de afgelopen decennia autonoom en onbelemmerd kunnen ontwikkelen tot een boszone. Naast een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor de bewoners is er een biotoop ontstaan voor flora en fauna met wettelijk beschermde soorten. Daarnaast heeft dit gebied een positief effect ten aanzien van hittestress en wateroverlast voor de binnenstad van Utrecht.

Het ontwerpplan voorziet in het amoveren van dit biotoop zonder dat mitigerende of compenserende maatregeling zijn voorgeschreven. In het biotoop staan onder meer wilgen van meer dan 20 cm doorsnede en foerageren op de Kruisvaart beschermde soorten als ijsvogel, aalscholver, meerkoet en waterhoen.

Ook in stedelijk gebied dienen beschermde soorten beschermd te blijven. Naar onze mening kan een redelijke compensatie, voor flora, fauna en mens, bestaan uit het handhaven van een bosachtige zone van minstens 10 meter breed direct langs de Kruisvaart. Dit zorgt tenminste voor een marginale overlevingskans voor de aanwezige

flora- en faunasoorten.

Recent is, door bewoners, in het terrein nagegaan in hoeverre Bijlage 5- Bomeninventarisatie van het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met de werkelijkheid. Onderstaand is opgesomd wat er in dit verband is geïnventariseerd. In het zuidelijke deel van het plangebied bevindt een lint van >20 wilgen parallel aan de waterkant, waarvan minimaal 2 beschermde treurwilgen en 1 knotwilg met een stamdikte van >15 cm op een hoogte van 1,30 vanaf het maaiveld. Daarnaast staat er minimaal 1 berk met een stamdikte van >15 cm op een hoogte van 1,30 vanaf het maaiveld in het zuidelijke deel van het plangebied. Deze zijn allen niet opgenomen in bovengenoemde Bijlage van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier en zijn, conform gemeentelijk beleid, omgevingsvergunningsplichtig dan wel dienen, conform het gemeentelijke herplantingsbeleid, minimaal voor elke boom (>15 cm op maaiveldniveau +1,30 en/ of >50 jaar oud) een boom herplant te worden. Deze omissie in bovengenoemde bomeninventarisatie dient minimaal gerectificeerd te worden en dientengevolge ook gerectificeerd te worden in Bijlage 6: Overzicht te handhaven Bomen van het ontwerpbestemmingsplan. Alleen al op grond van de vorenvermelde actualisering dient het ontwerpplan te worden gewijzigd.

Vanaf 3e kwartaal 2017 worden de essen aan de Da Costakade tegenover het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier gekapt in verband met de essentaksterfte. De eerste Es in de gemeente Utrecht die ten gevolge van deze ziekte gekapt moest worden, is die op het erf van Da Costakade 107 (november 2017). Conform het gemeentelijke herplantingsbeleid dient, minimaal voor elke boom (>15 cm op maaiveldniveau +1,30 en/ of >50 jaar oud) een boom herplant te worden. Op basis van de bomenkaart (zie <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parken-en-groen/bomen/ziekten-en-plagen/essentaksterfte/kaart/>) van de gemeente Utrecht worden van de 13 bomen aan de Da Costakade aan de overzijde van het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier er 8 binnen nu en 12 maanden gekapt. Ik/ wij erkennen dat deze bomen van veiligheidswege gerooid dienen te worden, maar wordt deze actie in ogenschouw genomen bij de geplande kap van bomen in het ontwerpplan, dan is de conclusie dat de combinatie van deze 2 activiteiten leidt tot een onaanvaardbare vermindering van groen in de buurt.

In het zuidelijke deel van de Kruisvaart en in en langs het Kruisvaartkwartier wordt met grote regelmaat ijsvogels, aalscholvers, waterhoenen en vleermuizen gezien. In het ontwerpplan wordt geen melding gemaakt van deze beschermde vogelsoorten die met regelmaat en al jarenlang in dit gebied verblijven. De gemeente dient er zorg voor te dragen dat deze vogels in het gebied kunnen blijven door ervoor te zorgen dat het ontwerpplan voldoende leefgebied laat bestaan voor deze vogels. Het foerageergebied

van de bovengenoemde beschermde vogelsoorten (ijsvogel en aalscholver) wordt aanzienlijk verkleind door het ontwerpplan Kruisvaartkwartier en ook diens rust zal dusdanig verstoord worden, dat dit aannemelijk zal leiden tot verdwijnen van deze vogelsoorten in dit gebied. Dit geldt tevens voor de aanwezige vleermuizen die weldegelijk boven de Kruisvaart en het Kruisvaartkwartier foerageren. Wij verwachten dat de omissie van het opnemen van de ijsvogel en de aalscholver in de fauna-analyse minimaal wordt hersteld en dat het ontwerpplan wordt aangepast ten gunste van de beschermende diersoorten (o.a. ijsvogel, aalscholver, meerkoet, vleermuis). Duurzame instandhouding van een strook van het bestaande groen in de vorm van bomen en hooggaande struiken ter breedte van tenminste 10 meter aan waterkant van de Kruisvaart in het zuidelijk deel is de minimale voorwaarde om voldoende biotoop voor voornoemde soorten te behouden.

6. Wateroppervlakte Kruisvaart

Tijdens de vernieuwing van de kadewand van de Kruisvaart in 2012 zijn alle bestaande vlonders en steigers gelegaliseerd door het Waterschap. Het toevoegen van nieuwe vlonders en steigers zal leiden tot een groter deel van het wateroppervlak dat bedekt is hetgeen afbreuk doet aan het noodzakelijk behoud van biotoop voor in het voorgaande genoemde beschermde diersoorten en is derhalve onaanvaardbaar.

7. Heien

De betonnen bakken van Woonboten zijn gevoelig voor trillingen. Deze kunnen dus op korte en lange termijn schade oplopen ter gevolge hiervan. Om die reden verwachten de woonboot bewoners dan ook een voor-, periodieke- en eindinspectie van de status van de boven-, als onderwater staat van de woonboten. Boren ipv heien lijkt ons een betere werkwijze en zal mogelijke schade aan de woonboten voorkomen.

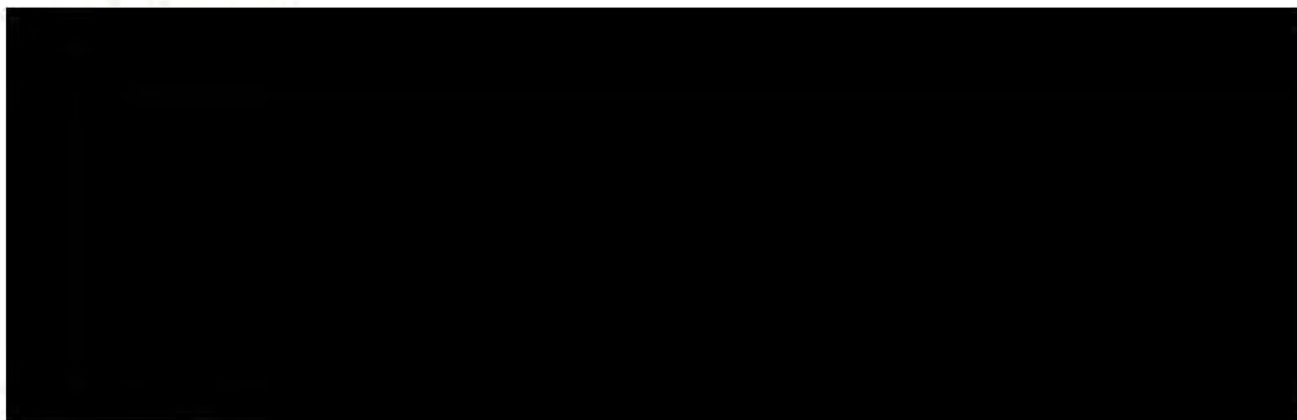
Het geluid van heien is naar verwachting ook zeer hinderlijk doordat dit geluid door water wordt versterkt.

Door middel van bovenvermelde beschouwing moge duidelijk zijn dat bijstelling van het plan noodzakelijk is.

Ondergetekende(n) vertrouwt (vertrouwen) erop dat het plan zodanig wordt bijgesteld dat instellen van beroep niet nodig wordt en er ook geen schadeclaims nodig worden.

Wij gaan ervan uit dat u ons, als direct belanghebbende(n), van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Bijlage 1:

Bijlage Ila, Resultatentabel aanleg HOV busbaan

inclusief 5 dB aftrek conform art 110g

wnp	adres	wnh [m]	Voorkeurs- waarde [dB]	Tijdelijk situatie 2016 - 2018 [dB]	Toename	Hogere waarde	Definitieve situatie 2026 [dB]	Verschil (2026 - Tijdelijk)
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	4.5	48	39	-	-	36	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	7.5	48	40	-	-	37	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	48	37	-	-	35	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	48	38	-	-	36	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	48	39	-	-	37	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	48	37	-	-	34	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	48	37	-	-	35	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	48	38	-	-	36	-2.2
142	Asselijnstraat 27	1.5	48	35	-	-	33	-2.2
142	Asselijnstraat 27	4.5	48	36	-	-	34	-2.2
142	Asselijnstraat 27	7.5	48	37	-	-	35	-2.2
82	Asselijnstraat 29	1.5	48	35	-	-	33	-2.2
82	Asselijnstraat 29	4.5	48	36	-	-	34	-2.2
82	Asselijnstraat 29	7.5	48	37	-	-	35	-2.2
143	Asselijnstraat 29	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
143	Asselijnstraat 29	4.5	48	41	-	-	38	-2.2
143	Asselijnstraat 29	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	1.5	48	39	-	-	37	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
134	Da Costakade 101	2	48	40	-	-	38	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	1.5	48	39	-	-	36	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
2	Da Costakade 103	2	48	40	-	-	38	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
29	Da Costakade 105	2	48	40	-	-	38	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
3	Da Costakade 107	2	48	40	-	-	38	-2.2
81	Da Costakade 108	1.5	48	38	-	-	35	-2.2
81	Da Costakade 108	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
81	Da Costakade 108	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
152	Da Costakade 108	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
152	Da Costakade 108	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
152	Da Costakade 108	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
135	Da Costakade 109	2	48	40	-	-	38	-2.2
4	Da Costakade 111	2	48	40	-	-	38	-2.2
30	Da Costakade 113	2	48	40	-	-	38	-2.2
5	Da Costakade 115	2	48	40	-	-	38	-2.2
136	Da Costakade 117	2	48	40	-	-	38	-2.2
31	Da Costakade 119	2	48	40	-	-	38	-2.2
6	Da Costakade 121	2	48	40	-	-	38	-2.2
44	Da Costakade 16	1.5	48	30	-	-	28	-2.2
44	Da Costakade 16	4.5	48	32	-	-	30	-2.2
44	Da Costakade 16	7.5	48	33	-	-	31	-2.2
45	Da Costakade 18	1.5	48	32	-	-	30	-2.2
45	Da Costakade 18	4.5	48	33	-	-	31	-2.2
45	Da Costakade 18	7.5	48	34	-	-	32	-2.2
46	Da Costakade 20	1.5	48	33	-	-	30	-2.2
46	Da Costakade 20	4.5	48	33	-	-	31	-2.2
46	Da Costakade 20	7.5	48	34	-	-	32	-2.2
47	Da Costakade 22	1.5	48	33	-	-	31	-2.2
47	Da Costakade 22	4.5	48	34	-	-	31	-2.2

Bijlage IV Overzicht geluidbelastingen in keuzevariant

Geluidscherm van 1.5 meter en een absorberende keerwand

Geluidbelastingen inc aftrek 110g (5 dB)

wnp	adres	wnh	Tijdelijk situatie 2016 - 2018 [dB]	Definitieve situatie 2026 [dB]	Vershil (2026 - Tijdelijk) [dB]	Vondellaan 2026 [dB]
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	1.5	37.83	35.64	-2.19	25.76
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	4.5	38.95	36.76	-2.19	26.31
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	7.5	39.87	37.68	-2.19	26.79
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	1.5	37.94	35.75	-2.19	30.43
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	4.5	38.94	36.75	-2.19	28.02
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	7.5	39.83	37.64	-2.19	29.58
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	1.5	37.81	35.62	-2.19	29.89
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	4.5	38.63	36.44	-2.19	27.36
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	7.5	39.55	37.36	-2.19	29.41
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	37.26	35.07	-2.19	25.11
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	38.01	35.82	-2.19	26.33
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	38.98	36.79	-2.19	28.37
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	36.55	34.36	-2.19	25.69
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	37.2	35.01	-2.19	26.93
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	38.2	36.01	-2.19	28.79
142	Asselijnstraat 27	1.5	35.25	33.06	-2.19	20.96
142	Asselijnstraat 27	4.5	36.16	33.97	-2.19	23.39
142	Asselijnstraat 27	7.5	37.18	34.99	-2.19	24.66
82	Asselijnstraat 29	1.5	34.99	32.8	-2.19	14.89
82	Asselijnstraat 29	4.5	36.21	34.02	-2.19	19.59
82	Asselijnstraat 29	7.5	37.21	35.02	-2.19	21.94
143	Asselijnstraat 29	1.5	38.42	36.23	-2.19	27.14
143	Asselijnstraat 29	4.5	40.51	38.32	-2.19	28.16
143	Asselijnstraat 29	7.5	41.41	39.22	-2.19	28.42
78	Da Costakade 100-100B	1.5	38.56	36.37	-2.19	34.78
78	Da Costakade 100-100B	4.5	40.19	38	-2.19	34.86
78	Da Costakade 100-100B	7.5	41.03	38.84	-2.19	33.5
134	Da Costakade 101	2	40.13	37.94	-2.19	30.66
151	Da Costakade 102-102B	1.5	38.53	36.34	-2.19	34.53
151	Da Costakade 102-102B	4.5	40.2	38.01	-2.19	34.26
151	Da Costakade 102-102B	7.5	41.02	38.83	-2.19	32.91
2	Da Costakade 103	2	40	37.8	-2.2	34.64
79	Da Costakade 104-104B	1.5	38.32	36.13	-2.19	33.42
79	Da Costakade 104-104B	4.5	40.14	37.95	-2.19	34.06
79	Da Costakade 104-104B	7.5	40.97	38.78	-2.19	32.99
29	Da Costakade 105	2	39.93	37.74	-2.19	35.97
80	Da Costakade 106-106B	1.5	38.44	36.25	-2.19	33.24
80	Da Costakade 106-106B	4.5	40.16	37.97	-2.19	34.04
80	Da Costakade 106-106B	7.5	41.04	38.85	-2.19	32.48
3	Da Costakade 107	2	40.03	37.84	-2.19	34.77
81	Da Costakade 108	1.5	37.58	35.39	-2.19	19.13
81	Da Costakade 108	4.5	39.34	37.15	-2.19	18.26
81	Da Costakade 108	7.5	40.31	38.12	-2.19	20.02
152	Da Costakade 108	1.5	38.2	36.01	-2.19	32.86
152	Da Costakade 108	4.5	40.07	37.88	-2.19	33.37
152	Da Costakade 108	7.5	40.96	38.77	-2.19	31.78
135	Da Costakade 109	2	40.04	37.85	-2.19	34.25
4	Da Costakade 111	2	40.09	37.9	-2.19	33.07
30	Da Costakade 113	2	40.21	38.02	-2.19	32.91
5	Da Costakade 115	2	40.33	38.14	-2.19	32.62
136	Da Costakade 117	2	40.34	38.15	-2.19	32.2
31	Da Costakade 119	2	40.37	38.18	-2.19	31.56
6	Da Costakade 121	2	40.31	38.12	-2.19	33.14
44	Da Costakade 16	1.5	29.25	27.06	-2.19	47.61
44	Da Costakade 16	4.5	30.55	28.36	-2.19	48.56



Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Kruisvaartkwartier



Datum van inleveren (stempel)	1 - DEC 2017
Naam afdeling voor adressering	REO
Naam receptiemedewerker	[Redacted]
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)
[Redacted]	[Redacted]

De Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte en
Omgevingsrecht

Ingekomen PLC d.d.

01 DEC 2017




OPEN HERE

Aan :

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte dames en heren,

Middels deze brief wens ik mijn bedenkingen kenbaar te maken over de
voorgenomen ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Momenteel ligt hiervoor
een ontwerpbestemmingsplan en een ontwerpbesluit hogere (geluid)waarden ter
inzage. Deze brief dient u te beschouwen als zienswijze hierop. Ik ben
woonachtig aan de [REDACTED] dan wel grenst aan, het
plangebied. Hieronder licht ik mijn bedenkingen puntsgewijs toe.

Grote zorgen zijn geuit over de verdichting die word ervaren als verstikking.
Het plan staat bol van aannames, gegoochel met aangenomen normen en op
vrijwel geen enkel punt (verkeer, milieu, geluid, overlast) is serieus onderzoek
gedaan. Ter voorbeeld noem ik dat de gemeente een MER onderzoek niet
noodzakelijk acht en het RIVM gewoonweg niet wordt geraadpleegd als
onafhankelijk orgaan om zaken daadwerkelijk te toetsen.

Ik vraag u hierbij tevens uitstel voor het indienen van zienswijzen omdat de de
studie van het RIVM aangaande potentiële overschrijdingspunten gaande is en
nog dit jaar zal verschijnen. Indien de uitslagen van dit rapport negatief uitvallen
zou ik deze graag alsnog indienen als zienswijze. (zie punt 3 in deze brief)

**1 : De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier is strijdig met de
hoogbouwvisie.** De hoogtes van de bouwblokken staan niet in verhouding tot
de omgeving : aan de spoorzijde is momenteel sprake van geen enkele
bebouwing en een naastgelegen vlak spoorwegemplacement ; aan de
Kruisvaartzijde is sprake van tweelaagsbebouwing met een schuin dak
(Reviuskade), een plantsoen, en drielaagsbebouwing met een plat dak (Da
Costakade). De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en
de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande
Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

2 : De ontwikkeling van de Kruisvaartkade draagt niet bij aan een gezonde verstedelijking. De leefomgeving voor nieuwe bewoners is niet gezond : ze krijgen te maken met geluid- en trillinghinder van het naastgelegen spoorwegemplacement (zie 5A en 11). De leefomgeving van bestaande bewoners wordt ongezonder en de groene kwaliteit ervan daalt: ze krijgen te maken met viezere lucht door een toenemend aantal motorvoertuigbewegingen (zie 5B en 10), de autobereikbaarheid van hun woningen neemt fors af, extra parkeerhinder dreigt op plekken waar nog geen betaald parkeren is, bomen (111) en ander groen verdwijnt, het aantal zonuren daalt, ze krijgen inkijk en verliezen het zicht op de Domtoren, en er dreigt geluidoverlast door steigers (inclusief pleziervaart) en balkons.

3 : Van de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade wordt ten onrechte gesteld dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten. Die belangrijke negatieve effecten zijn er namelijk wel met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit.

Qua luchtkwaliteit kan niet op voorhand redelijkerwijs worden uitgesloten dat er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit, evenmin als kan worden aangenomen dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade, zodat geen aandacht hoeft te worden besteed aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is. Het plangebied bevindt zich deels in de milieuzone van Utrecht, dus om die reden alleen al zou een volwaardig luchtonderzoek onderdeel moeten zijn van de planbeoordeling. Dat van een plan sprake zou zijn dat niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit is niet relevant, nu de rechtbank van Den Haag de Staat op 7 september 2017 met onmiddellijke ingang verbodt elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zal leiden. Het verkeer dat middels de ontwikkeling wordt aangetrokken, zal rijden via *de Graadt van Roggweg en de Europalaan. Dit zijn potentiële overschrijdingspunten. Als het RIVM statistisch verwacht dat door de ontwikkeling van de Kruisvaartkade grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden, dan is de Staat verplicht de ontwikkeling 'stil te (doen) leggen*. Er is derhalve meer dan een goede reden om luchtonderzoek te doen, in plaats van op basis van (mogelijk onjuiste) aannames te concluderen dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt. Het zou een gotspe zijn als, nadat de Kruisvaartkade is ontwikkeld, de milieuzone moet worden uitgebreid, omdat de luchtkwaliteit is verslechterd. Qua bodem zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk. Qua trillinghinder wordt geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillinghinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw.

4 : Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt er ten onrechte van uitgegaan dat uitgaand ochtendspitsverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan dat het Rabobankkantorverkeer arriveert. Medewerkers van de Rabobank rijden vanaf zeven uur, half 8, 's ochtends al naar hun werk, juist vanwege de slechte bereikbaarheid van hun werkplek. De veronderstelde tijdshift is er in praktijk niet, waarmee een gunstiger beeld van de toekomstige verkeerssituatie wordt geschetst dan gerechtvaardigd is. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt. Het argument dat sprake is van een beperkt verkeerseffect op grotere afstand, omdat een ontwikkeling elders voor nog grotere verkeersproblemen gaat zorgen, is een drogreden. Het zou juist moeten leiden tot extra terughoudendheid waar het het toevoegen van autoverkeersbewegingen betreft. Het omgekeerde is het geval.

5 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde luchtkwaliteit onderzoek is ondeugdelijk. De ontwikkeling wordt aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, omdat minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt berekend wat de planbijdrage is voor stikstofdioxide en fijnstof, maar hierbij worden niet alle relevante verkeersstromen meegenomen. Zo blijven de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. De rechtbank van Den Haag gebood in dit kader op 7 september 2017 de Staat om binnen twee weken na 7 september alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan dat zodanige maatregelen bevat dat op de kortst mogelijke termijn voorspelbaar en aantoonbaar voldaan wordt aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het verbod de Staat daarnaast met onmiddellijke ingang elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Niet uitgesloten is dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan autoverkeer genereert dat leidt tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden. Het RIVM zou hierover om advies moeten worden gevraagd. Hier zijn college en projectontwikkelaar schriftelijk op gewezen en er is schriftelijk om een dergelijke adviesaanvraag verzocht. Dit verzoek is ongemotiveerd afgewezen. Onduidelijk is overigens waarom met stagnatiefactor 0 lijkt te zijn gerekend. En op bladzijde 37 van het onderzoek bevindt zich een kaartje waaruit blijkt dat de jaargemiddelden stikstofdioxide zich op een enkel punt boven de grenswaarde bevindt en op grote delen van de Croeselaan en Van Zijstweg daar vlak onder. Reden te meer om het RIVM om advies te vragen opdat geen maatregel genomen wordt die leidt tot een overschrijding van de grenswaarde. Ten aanzien van fijn fijnstof (PM2.5)

geldt tot slot dat de Europese grenswaarde weliswaar niet wordt overtreden, maar de advieswaarde van de Wereldgezondheidsraad wel.

6 : Binnenstedelijk wonen/verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee stedelijke verdichting) vraag ik mij af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zie ik liever een lagere verdichting.

7 : 25 graden kijk hoek ter hoogte van woonarken op de Kruisvaart.

Ik wil graag aangeven dat deze 25 graden hoek NIET correct is.

Binnen de meting is uitgegaan dat de woonarken niet verder van de aanliggende kade liggen dan 5 meter. (volgens havenatlas) Aangezien dit in de praktijk niet zo is en praktisch ook niet mogelijk dient deze meting (en haalbaarheid) aangepast te worden.

Een ander argument is dat de Kruisvaart ter hoogte van de Revius en Da Costakade recent ca. 1 a 2 meter is versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden. Hier is geen rekening mee gehouden en ook hieromtrent staat deze aangenomen hoek mijn inziens ter discussie.

8 : waterbreedte Kruisvaart

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vraag ik met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk wel mogelijk (en wenselijk), met name voor de direct aanwonenden.

9 : ringpark Co-Creatie / beeld kwaliteit

Het is wenselijk ook de kade/ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost blijken van het project. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen. Afspraken maken wie inspraak heeft in welke mate, woonarkbewoners moeten een zwaardere stem krijgen in het bepalen van de oevers direct tegenover hun ark. (privacy en overlast achtergrond) .

10 : Zonstudie gevolgen door bebouwing

In tegenstelling tot wat eerder werd gesuggereerd zijn de gevolgen wel degelijk van grote impact op de huidige omwonenden . Zeker voor de woonarken, welke op **waterniveau** liggen, zijn de gevolgen jaar dat men gedurende het hele jaar in de op het oosten gerichte woonkamers geen direct zonlicht meer heeft tot 10 uur in de ochtend. Vind de Gemeente dit acceptabel en is er hieromtrent planschade te verhalen?

11 : Balkons aan Kruisvaart zijde / rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel9)

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens aan de Kruisvaart (in relatie tot de postzegel afmetingen die dit gebied heeft) verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte langs de Kruisvaart. Hierover zijn reeds toezeggingen gedaan maar niet vermeld in het voorliggende plan.

12 : Onderzoek, de gevolgen voor de directe omgeving op het gebied van inijk en privacy

Er is op dit punt geen aanvullend onderzoek geweest terwijl er mag worden vastgesteld dat er op dit punt wel degelijk een grote impact is voor de direct aanwonenden. Waarom is dit onderzoek (nog?) niet gedaan, en hoe wordt de privacy geborgd of in het plan uitgewerkt?

13 :Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde)

Er is geen onderzoek gepleegd aangaande de akoestische gevolgen in het binnen gebied met als thema water als geluidsdrager. De focus ligt nu met name op de spoorzijde als het gaat om geluidsoverlast. Gezien de ervaringen van de huidige bewoners van de Kruisvaart fungeert de watergang Kruisvaart als "klankkast" voor de omgeving, waarom heeft men hier geen aanvullend onderzoek op gedaan? Zeker gezien de mogelijke horeca die wellicht wordt toegestaan?

14 : Windhinder

In het windhinder onderzoek is gebleken dat met name in het zuidelijk deel de classificatie van matig tot slecht krijgen door de nieuwe bebouwing,
(• In het algemeen wordt de uitbreiding van de Kruisvaart gekarakteriseerd door windklasse B en C. De zones met windklasse C bevinden zich voornamelijk in het zuidelijke deel. Dit komt overeen met een windcomfortniveau van matig tot slecht voor langdurig zitten en goed tot matig voor slenteren. Er wordt gesuggereerd om speciale maatregelen te nemen om een hoger niveau van windcomfort te garanderen)

Voor woonarkbewoners is juist deze zijde de buitenruimte om buiten te verblijven! Welke maatregelen is men voornemens te realiseren en comfort te garanderen?

15 : Bouwoverlast / schade aan woonarken (motie ingediend)

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor, deze trillingen kunnen resulteren

in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren kan dit gevolgen hebben voor schade aan de woonarken. Er zal een nul meting moeten worden uitgevoerd voor en na de werkzaamheden. **Het is echter technisch bij een nul meting niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen.**

Een standaard nulmeting voldoet in deze situatie dus niet. Aangezien de nul meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden. Wij willen graag weten op welke wijze dit gaat worden gerealiseerd en welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer) en hoe deze partij deze overlast gaat compenseren.

Al met al mogen we vaststellen dat er sprake is van een onzorgvuldig planproces en een prematuur ontwerpbestemmingsplan, op basis van onzorgvuldig en ondeugdelijk onderzoek in opdracht van en betaald door de projectontwikkelaar.

Dit grenst aan onbehoorlijk bestuur en ik verzoek u dan ook met klem het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat bovengenoemde punten zijn opgehelderd en hebben geleid tot aanpassingen.

De schade die ik als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijd, zal ik op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar.

Mocht deze brief aanleiding zijn tot vragen, dan ben ik vanzelfsprekend bereid deze te beantwoorden. Ook tot een toelichting in bredere zin ben ik altijd bereid.

Hoogachtend,

The signature and name of the sender are redacted with black boxes.



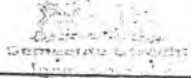
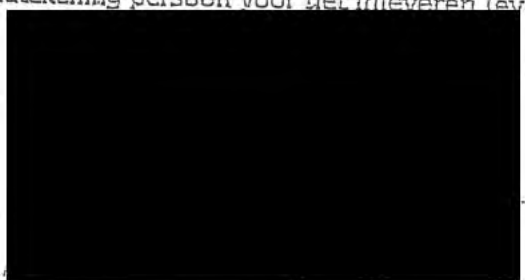
Ingekomen PLC d.d.

04 DEC 2017

Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

hiervoor Kraasvaart ontwerp bestemmingsplan en
ontwerp-besluit hogere waarden Kraasvaart kwartier

Datum van inleveren (stempel)	 4 - DEC 2017
Naam afdeling voor adressering	O.O.R. Omgevingsrecht
Naam receptiemedewerker	
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel) 

Gemeenteraad Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
(menswijze kruisvaant ontwerpkeuringplan
en ontwerp besluit hogere waarde kruisvaantkeuring)

Ingekomen PLC d.d.

04 DEC 2017



Utrecht 26 november 2017

Aan: de gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

01 DEC 2017

Betreft: bezwaren bestemmingsplan Kruisvaartkwartier

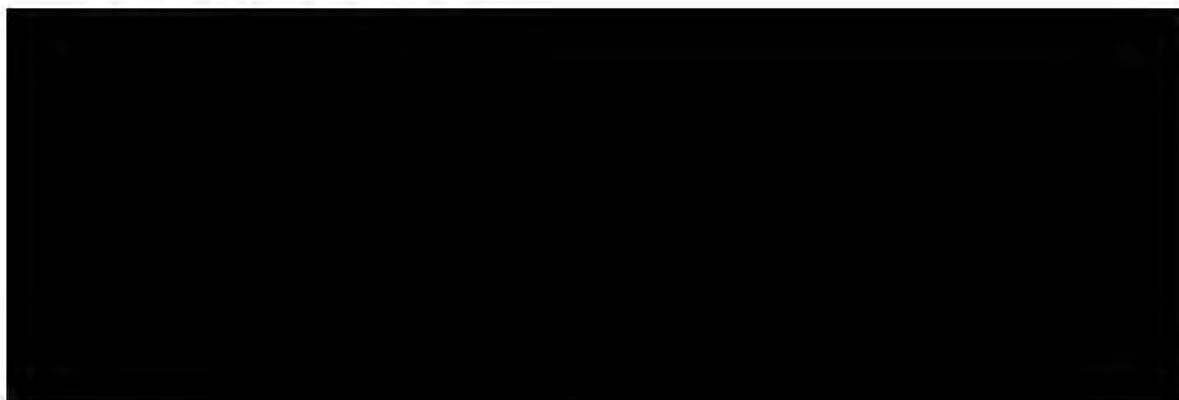
1. bomen

Onder punt 5.12 opent de 2^e alinea "Het plan krijgt nadrukkelijk een groen karakter". Dit groene karakter wordt in het hele bestemmingsplan benadert, hetgeen ik een positieve bijdrage vindt aan ontwikkeling in de stad. Er is een inventarisatie gemaakt en er zijn momenteel 160 bomen in het plangebied aangetroffen. Ik geniet zelf enorm van de majestueuze bomen in het gebied. Het lijkt mij, zeker in het licht van de Iepenziekte, dat iedere boom gespaard moet worden. Ik vind het dan ook onbegrijpelijk dat er 111 bomen in dit gebied gekapt gaan worden. Graag hoop ik op een herziening van dit plan.

2. geluid

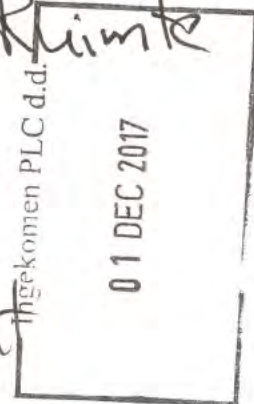
Ik ben een uitgebreid geluidsonderzoek tegen gekomen. Echter in de plannen staan nu wandelpaden en vlonders over de Kruisvaart. Wanneer toekomstige bewoners deze gaan gebruiken voor feestjes, bbq's en picknick zal dit gepaard gaan met veel geluid door het wateroppervlak ver zal dragen. Als bewoner aan de Catsstraat vrees ik dat mijn woongenot ernstig zal komen te leiden door het lawaai dat zo geproduceerd zal worden. Ik ben helemaal voor een ringpark, maar een wandelroute langs de Kruisvaart is toch heel iets anders dan een vertier- en hangplek. Ik zou graag zien dat ook een onderzoek komt naar deze potentiële geluidsoverlast.

In afwachting van uw respons,



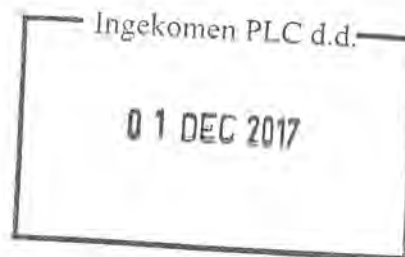


de gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



N13CC #8221X0X#00#0000#





Aan:
de Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 23 november 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier
Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Geachte heer, mevrouw,

Bij deze wil ik graag mijn bezwaren uiten over het ontwerp bestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Mijn woning bevindt zich vlakbij het plangebied. Het ontwerp plan voorziet in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Dit bouwplan leidt tot aantasting van mijn woongenot. Ik vrees dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Daarnaast vrees ik dat de rustige, besloten sfeer in de straat en mijn privacy worden aangetast. Hieronder licht ik de bezwaren puntsgewijs toe.

Geluids- en verkeersoverlast

Ik vrees geluids- en verkeersoverlast te ondervinden van dit plan vanwege de geringe afstand tot mijn woning. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een forse toename van het aantal wijkbewoners en auto's met alle geluidsoverlast van dien. Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Parallel aan de nieuw aangelegde busbaan komt nog een extra straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd. Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan Van Foreestlaan ligt dichtbij mijn woning, waardoor ik veel meer geluids- en verkeersoverlast zal ondervinden ten opzichte van de huidige situatie.

Op grond van de CROW- publicatie 317, mag het bouwplan van maximaal 600 woningen en maximaal 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Voor realisatie van de overige 169 woningen en/of de bijzondere functies bestaat een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid. Deze afwijking kan alleen worden verleend wanneer het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal, niet wordt overschreden.

Uit het plan blijkt dat de berekening van de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerp plan voorziet echter in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeersbewegingen is komen vast te staan dat de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen, kan onmogelijk staande worden gehouden dat het gehele plan aan de norm voldoet.

Er zijn momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreestlaan. De verkeersdruk zal door de komst van de bewoners dan ook fors toenemen. Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen, dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen. Het plan zorgt namelijk voor meer bewoners en meer auto's.

De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreesstraat. Ik verzoek u daarom om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van alternatieve ontsluitingswegen. Eenrichtings ontsluiting over de Jan van Foreeststraat in combinatie met geluidsschermen is een besprekbare optie, mits er voldoende aan mijn overige bezwaren tegemoet gekomen wordt.

Privacy

In het huidige bestemmingsplan "Actualisering Diverse Gebieden stad 2014" heeft het terrein de bestemming "bedrijventerrein met een maximaal toegestane bouwhoogte van 20 meter". Het plan beschrijft de bouw van een appartementencomplex met bouwhoogtes van 12 tot 41 meter tegenover mijn woning. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit deze appartementen in mijn woning. Dit komt doordat de woningen zeer hoog worden. Dat vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is een ernstige aantasting van mijn privacy. Ik verzoek u dan ook om de bouwhoogte van de woontorens aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park. Op deze manier kan het effect beperkt worden en ben ik bereid mijn zienswijze m.b.t. privacy in te trekken.

Planschade

Ik vrees dat dit plan de waardeontwikkeling van mijn woning negatief beïnvloedt. Dit komt doordat direct tegenover mijn woning 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt met dit plan bovendien meer en hogere woningen mogelijk gemaakt. Hierdoor zullen de geluidsoverlast en de verkeersdruk fors toenemen. Omdat bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, dient dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk te worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

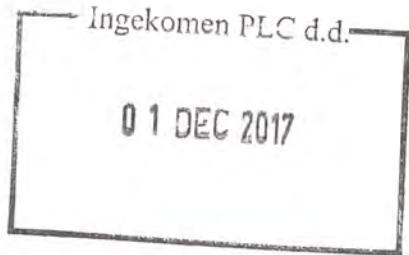
Verzoek

Ik wil u bij deze vragen om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel mijn verzoeken in overweging te nemen en het plan conform de zienswijze aan te passen. Neem gerust contact met mij op indien u vragen heeft. U kunt mij bereiken via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,



December 2015



GEMEENTERAAD VAN UTRECHT
T.A.V. ONTWIKKELINGSORGANISATIE
RUIMTE ONGEVINGSRECHT
POSTBUS 16200
3500 CE UTRECHT

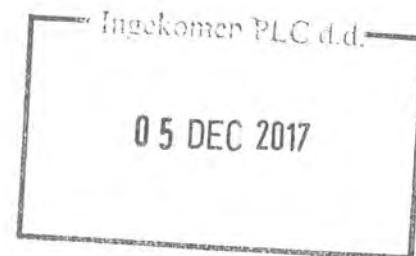
N12VV #8221XDX#00#00000#

151-152



Aan de gemeenteraad van Utrecht

Utrecht, 29 november 2017



Betreft: zienswijze Ontwerp –bestemmingsplan, Kruisvaartkwartier.

Geachte mensen,

Vooraf:

Met complimenten en waardering voor uw planontwikkeling. Hierbij de bezwaren via de zienswijze. Beschouw deze zienswijze niet als klacht, maar als een pleidooi voor verbeteringen en suggesties, conform de participatieprocessen:

Mijn woning bevindt zich in het plangebied. Het ontwerp plan voorziet in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Dit plan aan 'De Overkant' leidt tot aantasting van het woongenot: Ik vrees dat de geluid en verkeersoverlast zal toenemen, vanwege de geringe afstand van de bebouwing. De komst van het bouwplan van woningen leidt tot een forse toename van het aantal wijkbewoners en auto's met alle geluidsoverlast. Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Bij de nieuw aangelegde busbaan komt nog een extra straat voor auto's en langzaam verkeer, waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat waarop binnen het plangebied een 30 km/u regiem gaat gelden wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft een voor auto's doodlopende weg, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd.

Zienswijze: Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan van Foreeststraat ligt dichtbij, waardoor veel meer geluid- en verkeersoverlast ontstaat. Zie ook verdere zienswijze over Jan van Foreeststraat

Op grond van de CROW- publicatie 317 mag het bouwplan van max. 600 woningen en max. 1.800 verkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Voor realisatie van de overige 169 woningen en/ of de bijzondere functies bestaat een – binnenplanse - afwijkmogelijkheid. Deze afwijking kan alleen worden verleend wanneer het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet wordt overschreden. Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeer bewegingen is komen vast te staan dat de verwezenlijking van het 'gehele' plan aan het maximum kan voldoen, kan onmogelijk staande worden gehouden dat het plan aan de norm voldoet. Er zijn momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreeststraat. De verkeersdruk zal door de komst van de nieuwe bewoners fors toenemen.

Zienswijze: Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximum aantal autoverkeersbewegingen /per etmaal heeft nagelaten, kan

vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen. Het plan zorgt namelijk voor meer bewoners en meer auto's.

De Jan van Foreeststraat:

Aangezien naast het Kruisvaartkwartier (TNT postgebouw) momenteel nog 200 woningen worden gerealiseerd, zal de verkeersdruk enorm toenemen. Welke functie krijgt het oude REMU terrein (eigenaar RABO). Uit de berekening van de autoverkeersbewegingen blijkt niet dat rekening is gehouden met deze omstandigheid van TNT woongebouw. De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige bouwverkeersweg van de Jan van Foreeststraat.

Zienswijze: Vriendelijk verzoek de verkeersontsluiting te onderzoeken en aan te passen d.m.v. alternatieven. Of evt. eenrichtingsverkeer in combinatie met geluidsschermen, mits natuurlijk aan de overige bezwaren voldoende tegemoet gekomen wordt.

Privacy /aanlegsteigers:

In het huidige bestemmingsplan 'Actualisering Diverse Gebieden stad 2014' heeft het NS terrein de bestemming "bedrijventerrein met een max. toegestane bouwhoogte van 20 meter". Het plan beschrijft de bouw van een appartementencomplex met bouwhoogten van 12 tot 41 mtr. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit deze appartementen op woningen en woonboten.

Zienswijze: Derhalve het verzoek om de bouwhoogten van het complex aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook, die aansluit op het park met bomen en sportattributen (outdoor). Verder vraag ik u concreet aangeven hoe rekening gehouden kan worden met de karakteristieke toekomst van de Dichterswijk.

Yard 2.0/ skatebaan:

Er is een grootstedelijke functie die aanvaardbaar is op het terrein van de Dichterswijk, na tien jaar wachten, actievoeren en verbouwen: De skatebaan heeft een grote meerwaarde voor de stad.

Zienswijze: Vriendelijk verzoek om aandacht te besteden aan het verwezenlijken van plannen en condities voor de skatebaan YARD 2.0.

Goede balans voor langzaam verkeer en natuur:

Waar worden rietkragen geplaatst en de bomen geplant die de hitte en de stormachtige stortregens opvangen? Er moet een goede balans gevonden worden tussen de hoeveelheid openbaar groen tussen de bouwcomplexen en aan de oevers en in de plantsoenen t.o. v. de gewenste verdichting.

Zienswijze: Geen aanlegsteigers en geen uit - stekende balkons. Zie ook zienswijze waterbreedte (hiernavolgend)

Respect voor infrastructuur:

Er is een wildgroei van de hoeveelheid verdichtingen in het kader van de Ruimtelijke Strategie Stad Utrecht (RSU), vastgesteld in 2016. d.i. Bouwprojecten voor woningen in het stedelijk gebied. Het is teleurstellend te signaleren dat naast de woningen, bedrijven, retail, ondernemingen, vastgoed, etc. er weinig aandacht is voor het openbaar vervoer voor ouderen en voor mensen met beperkingen. Vanzelfsprekend zijn er snelle en slimme busbanen en HOV projecten, en genoeg nachtbussen voor jongeren en jong volwassenen. Budgetten voor specifiek ov voor overdag, voor zg. bus sprinters in de nieuwe wijken, ontbreken. OV in de wijken zoals bv. in Merwedekade zone, in Veilinghavenkade- zone en aan 'De Overkant' van de Kruisvaartkade op het NS terrein wordt geweerd. Waarom vallen deze kwesties buiten het ontwerp – bestemmingsplannen o.m. Kruisvaartkade?

Zienswijze: De provincie- d.i. de OV opdrachtgever - zal door de gemeente Utrecht gewezen moeten worden op de consequenties van de verdichting, zodat de OV infrastructuur een goede basis blijft voor een leefbare omgeving in de stad en in de wijken. Graag beantwoording en visie over de functie van een bestemmingsplan.

Waterbreedte en uitstekende balkons. In het ontwerp –bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Er komen aanlegsteigers en er komt een muur van bebouwing, direct aan de overkant. Verdichting is prima , maar verstikking onwenselijk.

Zienswijze:

De aanlegsteigers niet toestaan. En de breedte van de Kruisvaart minimaal te waarborgen op de huidige breedte. De eventuele uit - stekende balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy, met name ter hoogte van de Reviuskade. Zie ook privacy – zienswijze en waterbreedte zienswijze

Plan- en bouwschade

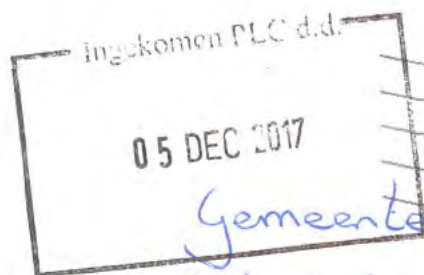
Vragen

1. Welke middelen worden ingezet om schade te voorkomen, zoals haarscheuren in materialen, barsten in betonnen bakken, etc.? Uit onze ervaringen blijkt, dat de schade door het intrillen vaak niet meer te herleiden is. Het een en ander kan grote gevolgen hebben.
2. Welke boven – wettelijke zekerheden creëren de gemeente en de NS? ;
3. Wie is voor de planschade en de bouwoverlast verantwoordelijk.

Verder verzoek ik u de huidige geluidsmuur zo lang mogelijk te handhaven.

Ik verneem graag. Mocht u vragen hebben, ik ben op onderstaande contactgegevens bereikbaar.



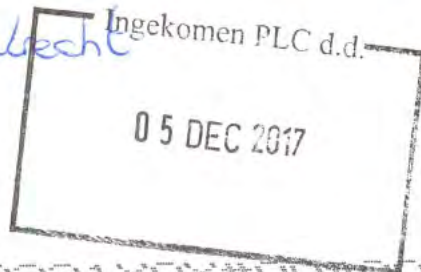


05 DEC 2017

Gemeente Wleecht

L.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte Angevingsrecht
Postbus 16200

3500 CE Wleecht



05 DEC 2017



M10CC #8221XDX#DD#5000#

onder vermelding van: zienswijze ontwerpbestemmingsplan
en ontwerpbesluit Hoge Wouden
kennis van kwaliteit

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit Hogere waarden
Kruisvaartkwartier

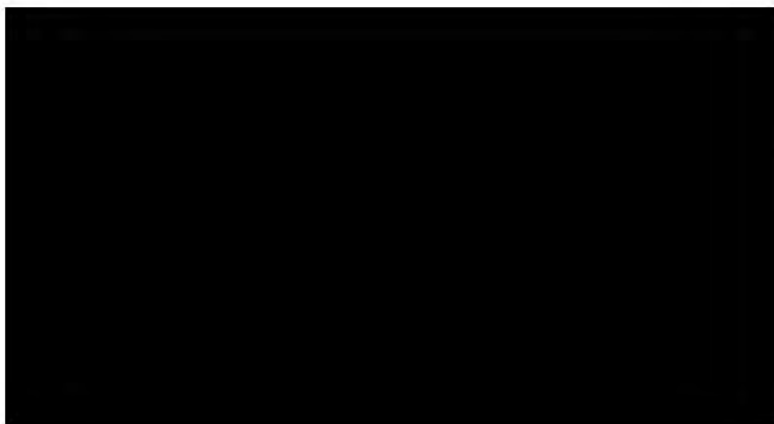
Utrecht, 2 december 2017

Geachte heer, mevrouw,

Ondergetekenden maken nadrukkelijk bezwaar tegen het kappen van 111 bomen zoals in bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan staat voor Ringpark Utrecht.

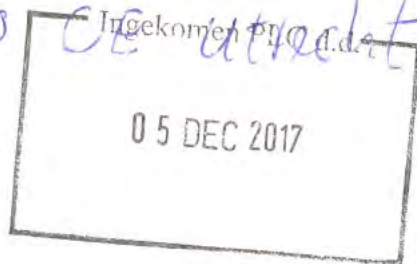
Een plan ontwikkelen met een "nadrukkelijk groen karakter" en in dat plan 111 van de 174 bomen kappen in het plangebied. Dat valt aan niemand uit te leggen.

We verzoeken u dan ook nadrukkelijk van dat voornemen en zo'n groot aantal bomenkap af te zien.

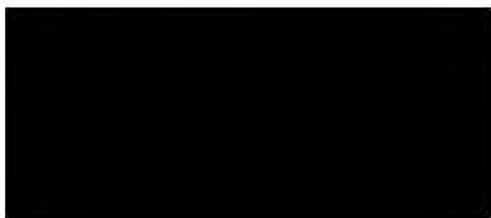


Gemeente Utrecht
Ontwikkelingsruimte
Postbus 16200

3500 CE Utrecht



N1000 #8221X0X#00#0000#



06 DEC 2017

Aan:

De Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 26 november 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier
Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Geachte heer, mevrouw,

Bij deze wil ik graag mijn bezwaren uiten over het ontwerp bestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Mijn woning bevindt zich vlakbij het plangebied. Het ontwerpplan voorziet in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Dit bouwplan leidt tot aantasting van mijn woongenot. Ik vrees dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Daarnaast vrees ik dat de rustige, besloten sfeer in de straat en mijn privacy worden aangetast. Hieronder licht ik de bezwaren puntsgewijs toe.

Geluids- en verkeersoverlast

Ik vrees geluids- en verkeersoverlast te ondervinden van dit plan vanwege de geringe afstand tot mijn woning. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een forse toename van het aantal wijkbewoners en auto's met alle geluidsoverlast van dien. Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Parallel aan de nieuw aangelegde busbaan komt nog een extra straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd. Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan Van Foreestlaan ligt dichtbij mijn woning, waardoor ik veel meer geluids- en verkeersoverlast zal ondervinden ten opzichte van de huidige situatie.

Op grond van de CROW- publicatie 317, mag het bouwplan van maximaal 600 woningen en maximaal 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Voor realisatie van de overige 169 woningen en/of de bijzondere functies bestaat een binnenplanse afwijkmogelijkheid. Deze afwijking kan alleen worden verleend wanneer het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal, niet wordt overschreden.

Uit het plan blijkt dat de berekening van de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerpplan voorziet echter in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Aangezien niet in het onderzoek naar de autoverkeersbewegingen is komen vast te staan dat

de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen, kan onmogelijk staande worden gehouden dat het gehele plan aan de norm voldoet.

Er zijn momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreestlaan. De verkeersdruk zal door de komst van de bewoners dan ook fors toenemen. Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen, dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen. Het plan zorgt namelijk voor meer bewoners en meer auto's.

De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreeststraat. Ik verzoek u daarom om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van alternatieve ontsluitingswegen. Eenrichtingsontsluiting over de Jan van Foreeststraat in combinatie met geluidsschermen is een besprekbare optie, mits er voldoende aan mijn overige bezwaren tegemoet gekomen wordt.

Privacy

In het huidige bestemmingsplan "Actualisering Diverse Gebieden stad 2014" heeft het terrein de bestemming "bedrijventerrein met een maximaal toegestane bouwhoogte van 20 meter". Het plan beschrijft de bouw van een appartementencomplex met bouwhoogtes van 12 tot 41 meter tegenover mijn woning. In de nieuwe situatie kijkt men vanuit deze appartementen in mijn woning. Dit komt doordat de woningen zeer hoog worden. Dat vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is een ernstige aantasting van mijn privacy. Ik verzoek u dan ook om de bouwhoogte van de woontorens aan het spoor te verlagen en de rij woningen aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park. Op deze manier kan het effect beperkt worden en ben ik bereid mijn zienswijze m.b.t. privacy in te trekken.

De rustige, besloten sfeer in de Reviuskade zal verdwijnen

Ik woon in een rustige wijk zonder hoogbouw, die is afgeschermd van alle drukte van het spoor door een kunstwerk. Hierdoor staat mijn woning op een unieke, besloten locatie. Na voltooiing van de plannen, heb ik direct zicht op de enorme massa van het bouwproject met bijbehorende verkeersoverlast. Hierdoor verdwijnt de rust en besloten sfeer in de Reviuskade. Dit vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is voor mij een onaanvaardbare beperking.

Planschade

Ik vrees dat dit plan de waardeontwikkeling van mijn woning negatief beïnvloedt. Dit komt doordat direct tegenover mijn woning 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt met dit plan bovendien meer en hogere woningen mogelijk gemaakt. Hierdoor zullen de geluidsoverlast en de verkeersdruk fors toenemen. Omdat bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, dient dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk te worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar

andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Bouwschade

Ik vrees dat er trillingschade zal ontstaan aan mijn woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Hierbij maak ik melding van het feit dat ik de aanvrager zal aanschrijven en een bouwexploit zal uitbrengen om te voorkomen dat tijdens de bouwwerkzaamheden schade aan mijn woning wordt toegebracht.

Verzoek

Ik wil u bij deze vragen om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel mijn verzoeken in overweging te nemen en het plan conform de zienswijze aan te passen. Neem gerust contact met mij op indien u vragen heeft. U kunt mij bereiken via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,

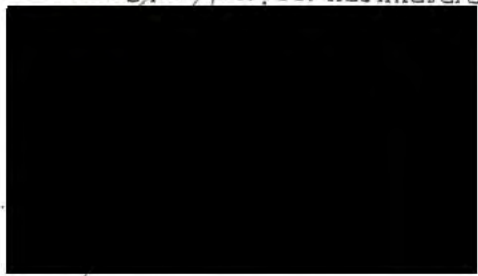




Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Bezwaarschrift kruisvaart bouwplan
+ m. 6-12 inleveren naar per aangek. tussen Sinterklaas
gedichten terecht gekomen

Datum van inleveren (stempel)	
Naam afdeling voor adressering tav. Ontwikkeling Ruimte, omgevingsrecht	
Naam receptiemedewerker 	
Handtekening medewerker voor ontvangst 	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel) 



Ingekon

061

Gezondheids-
dienst
Gemeente Utrecht

6 - DEC 2017

De Gemeenteraad Utrecht

taw Ontwikkelorg. Ruimte, Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht





Gemeente Utrecht

aan Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsrecht

Postbus 16200

3500 CE UTRECHT

Aan:
de Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

Utrecht, 4 december 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier
Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Geachte heer/ mevrouw,

Bij deze wil ik graag mijn bezwaren uiten over het ontwerp bestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Mijn woning aan de [REDACTED] bevindt zich vlakbij het plangebied. Het ontwerpplan voorziet in het realiseren tot 600 woningen. Dit bouwplan leidt tot aantasting van mijn woongenot. Ik vrees dat de geluids- en verkeersoverlast zal toenemen. Daarnaast vrees ik dat de rustige, besloten sfeer in de straat en mijn privacy worden aangetast. Tevens heb ik mijn ernstige twijfels over enkele analyses en aannames in het plan. Hieronder licht ik de bezwaren puntsgewijs toe.

Bouwhoogte en stadsaangezicht

In het huidige bestemmingsplan "Actualisering Diverse Gebieden stad 2014" heeft het terrein de bestemming "bedrijventerrein met een maximaal toegestane bouwhoogte van 20 meter". Het plan beschrijft de bouw van een appartementencomplex met bouwhoogtes van 12 tot 41,5 meter tegenover mijn woning.

Ik heb mijn ernstige twijfels hoeverre deze hoogbouw past bij het stadsaangezicht. Utrecht is geen Amsterdam, Rotterdam of Den Haag waar midden-hoogbouw tot hoogbouw de regel vormt. In het plan vind ik niet terug dat het is goedgekeurd door de welstandscommissie of dat door een andere daartoe bevoegde instantie beoordeeld is of de plannen passend zijn in de omgeving.

Afstand bebouwing tot omwonenden

Uw nieuwe bestemmingsplan laat niet exact zien wat de breedte is/ wordt van de Kruisvaart. Graag zie ik dat vast komt te staan dat de Kruisvaart niet versmald wordt. Daarnaast staat (de resten van) de huidige bebouwing op circa vier meter afstand van de rand van het bouwvlak. Het is mij niet duidelijk tot welke afstand van de Kruisvaart in het nieuwe bestemmingsplan gebouwd mag worden. Mogelijk neemt de afstand naar omwonenden ernstig af met alle geluid en licht overlast van dien.

Privacy

In deze nieuwe situatie met de hoge huizen en appartementen dicht op de Kruisvaart kijkt men vanuit de nieuw te bouwen huizen rechtstreeks in mijn woning. Tevens nemen de nieuw te bouwen woning veel licht weg. Dat vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is een ernstige aantasting van mijn privacy. Ik verzoek u dan ook om de bouwhoogte van de woontorens alsmede de woningrij aan het spoor te verlagen en de woningrij aan het water te vervangen door een groenstrook die aansluit op het park. Op deze manier kan het effect beperkt worden.

Toename verkeersbewegingen

Ik vrees zeer ernstig geluids- en verkeersoverlast te ondervinden van dit plan vanwege de geringe afstand tot mijn woning, de eenzijdige ontsluiting van de Kruisvaartkade en het matige verkeersbeleid. Zo leidt de komst van het bouwplan tot een forse toename van het verkeer. Uit het plan blijkt dat nieuwe ontsluitingswegen worden gerealiseerd. Parallel aan de nieuw aangelegde busbaan komt nog een extra straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten.

Met uw plan tot 600 woningen met in het plan geprognoseerd 1440 bewoners zal het huidige aantal verkeersstromen toenemen met nog eens circa 1000 extra bewegingen per dag.

Geluidsoverlast

Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd. Deze dubbele verkeersontsluiting op de Jan Van Foreestlaan ligt dichtbij mijn woning, waardoor ik veel meer geluids- en verkeersoverlast zal ondervinden ten opzichte van de huidige situatie.

Verkeersoverlast

Op grond van de CROW- publicatie 317, mag het bouwplan van maximaal 600 woningen en maximaal 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal genereren. Uit de toelichting van het plan blijkt dat de ontwikkeling van 431 woningen onder deze norm blijft. Voor realisatie van de overige 169 woningen en/of de bijzondere functies bestaat een binnenplanse afwijkmogelijkheid. Deze afwijking kan alleen worden verleend wanneer het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal, niet wordt overschreden.

Niet representatieve beoordeling huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituaties

- De verkeersstroom analyse, calculaties en beoordeling bij uw bestemmingsplan zijn beoordeeld op de situatie en berekeningen van 2014 en 2016. Hierbij is uitgegaan van een intensiteitenset dat op dat moment vingerend was. Bij deze vereenvoudigde rekentool is wel uitgegaan van "het Nieuwe Centrum" maar niet van de sindsdien toegenomen economische situatie met bijbehorende toegenomen verkeersdruk. Hierdoor is dit plan niet meer representatief om voldoende consequenties aan te verbinden.
- De verkeersstroom analyse is deels gebaseerd op een verkeerde aanname in het plan. In paragraaf 3.1 van de verkeersanalyse van Bijlage 2 (Uitgangspunten parkeren en verkeer - Witteveen-Bos) staat vermeld dat slechts een beperkte hoeveelheid ander verkeer (dan vanuit het Kruisvaartkwartier) via de Van Zijstweg zal rijden. Behalve het merendeel van het Rabobank verkeer zal circa de helft van de Dichterswijk verkeer ook gebruik maken van de van Zijstweg. De aanname dat de Balijelaan voor de Dichterswijk een logischere en snellere keuze is, is volledig afhankelijk van de bestemming van het verkeer en de verkeerslicht dosering en bijbehorende doorstroming. Gezien de vele verkeerslichten en de beperkte doorstroom van verkeer vanuit de Dichterswijk naar de A12 is de aansluiting op de A2 een minstens net zo snelle of logische keuze. Dit geldt niet alleen voor al het verkeer naar het noorden, maar ook voor verkeer naar de A2 richting zuiden en de A12 richting het westen. De aanname dat de Balijelaan daarmee de eerste keuze is voor het verkeer van de Dichterswijk is daarmee niet juist.

- Bij het opstellen van het plan was het exacte aantal en type woningen nog niet bekend. Het type woningen dat in het plan vermeld staat zijn woningen uit de hogere oppervlakte- en prijscategorieën. Het is bewezen dat het gemiddeld aantal auto's per woning in deze categorieën is hoger dan bij een meer modale prijscategorie. Zodoende is de aanname dat bewoners dat slechts beperkt zal kiezen voor een auto niet meer representatief. Tevens voldoet een deelauto-parkeerplaats, die vier reguliere autoparkeerplaatsen vervangt, daarmee niet meer voldoende in de parkeerbehoefte van bewoners. Hiermee is deze oplossing niet meer toereikend en zal herzien moeten worden. Om tot een passend parkeerbehoefte te komen is mijn voorstel om het aantal woningen sterk te reduceren.
- Er is een contradictie te vinden in de aannames voor verkeersoverlast voor omwonenden. Een van de uitgangspunten is dat "er niet wordt gerekend met het gebruik van parkeerplaatsen op (grotere) loopafstand", aldus paragraaf 2.2 van bijlage 2. Echter, in paragraaf 2.4 wordt gesteld dat "nog bewezen moet worden dat alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Gebruikers van de ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning." Er is op loopafstand een parkeerzone B2 (geen vergunning) beschikbaar in de dichte nabijheid (op en rondom de Croeselaan). Bewoners kan het bezit van een auto niet worden ontzegd. Het ontmoedigingsbeleid in het plan voor het aantal parkeerplaatsen per woning is niet haalbaar met deze B2 zone. Hiermee is het een grootse illusie om te denken dat dit ontmoedigingsbeleid succesvol zal zijn en geen extra overlast voor omwonenden gegarandeerd kan worden.
- Er zijn momenteel weinig tot geen autoverkeersbewegingen op de Jan van Foreestlaan. De verkeersdruk zal door de komst van de bewoners dan ook fors toenemen. Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen, dient de gemeente alle feiten en omstandigheden in haar beslissing mee te nemen. Aangezien de gemeente een onderzoek naar het maximaal aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van het "gehele" plan heeft nagelaten, kan vastgesteld worden dat dit besluit onzorgvuldig is genomen.
- Uit het plan blijkt dat de berekening van de autoverkeersbewegingen gebaseerd is op de komst van 431 woningen. Het ontwerpplan voorziet echter in het realiseren van 450 tot 600 woningen. Hierdoor moet een volledige herberekening van de doorstroming van verkeer plaatsvinden op basis van de actuele plannen.
- De vraag rijst of de toenemende verkeersdruk in de praktijk daadwerkelijk kan worden opgevangen in de nu nog rustige Jan van Foreeststraat. Aangezien het onderzoek met twijfelachtige aanname is gedaan en niet naar alle autoverkeersbewegingen is gekeken, is niet komen vast te staan dat de verwezenlijking van het "gehele" plan aan het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal kan voldoen. Hierdoor kan onmogelijk staande worden gehouden dat het gehele plan aan de norm voldoet.

Ik verzoek u daarom om de verkeersontsluiting aan te passen door middel van meerdere ontsluitingswegen, maar vooral door een aanpassing van het plan naar minder woningen dat nodig is om aan de eisen van toekomstige parkeerfaciliteiten en verkeerdoorstroming te kunnen voldoen.

De rustige, besloten sfeer in de Reviuskade zal verdwijnen

Het plan laat een opening tussen de gebouwen zien exact tegenover de Stalpart van der Wielenstraat (halverwege de Reviuskade). Wat zijn hier de ideeën of mogelijk toekomstige plannen voor een brugverbinding voor langzaam verkeer? Ter voorkoming van toekomstig overlast zie ik graag dat een beperking opgenomen wordt waarbij een dergelijke verbinding uitgesloten wordt.

Ik woon op de Reviuskade in een rustige wijk zonder hoogbouw, die is afgeschermd van alle drukte van het spoor door een kunstwerk, een groenstrook en lage bebouwing. Hierdoor staat mijn woning op een unieke, besloten locatie. Na voltooiing van de plannen, heb ik direct zicht op de enorme massa van het bouwproject met bijbehorende verkeersoverlast. Hierdoor verdwijnt de rust en besloten sfeer in de Reviuskade. Dit vormt een grote inbreuk op de bestaande situatie en is voor mij een onaanvaardbare beperking.

Planschade

Ik vrees dat dit plan de waardeontwikkeling van mijn woning negatief beïnvloedt. Dit komt doordat direct tegenover mijn woning 450 tot 600 woningen worden gebouwd in de vorm van woontorens, wat de besloten sfeer in de straat en de privacy zal aantasten. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt met dit plan bovendien meer en hogere woningen mogelijk gemaakt. Hierdoor zullen de geluidsoverlast en de verkeersdruk fors toenemen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het nadeel voor omwonenden waar mogelijk te worden beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties of een andere opzet van het plan, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Bouwschade

Ik vrees dat er trillingschade zal ontstaan aan mijn woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Hierbij maak ik melding van het feit dat ik de aanvrager zal aanschrijven en een bouwexploit zal uitbrengen om te voorkomen dat tijdens de bouwwerkzaamheden schade aan mijn woning wordt toegebracht.

Verzoek

Ik wil u bij deze vragen om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, dan wel mijn verzoeken in overweging te nemen en het plan conform de zienswijze aan te passen. Neem gerust contact met mij op indien u vragen heeft. U kunt mij bereiken via onderstaande contactgegevens.

Met vriendelijke groet,





Gemeente Utrecht
Ingekeken d.d.

6 - DEC 2017

Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

2 lenswyze Kruisvaant kwartier

Datum van inleveren (stempel)	
Naam afdeling voor adressering	Ontwikkelorganisatie Ruimte, Omgevingsaanl.
Naam receptiemedewerker	[REDACTED]
Handtekening medewerker voor ontvangst	[REDACTED]

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte en Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

Datum: 5 december 2017

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte heer/ mevrouw,

Met deze zienswijze willen wij onze bezwaren en bedenkingen kenbaar maken met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier en dus op het ontwerpbestemmingsplan en een ontwerpbesluit van hogere (geluid)waarden.

Wij wonen aan de [REDACTED], tegenover het parkje, het hondentoiletveld, de kruisvaart en het groen daarachter. We grenzen dus direct aan het plangebied.

In het algemeen willen wij allereerst stellen dat de plannen niet gestoeld zijn op volwaardig en onafhankelijk onderzoek (bijvoorbeeld verkeer, milieu, geluid, overlast); een heleboel onderzoeken ontbreken, de cohesie tussen onderzoeken ontbreekt, de onderzoeken zijn door belanghebbenden uitgevoerd, of waarden die gebruikt worden in de onderzoeken zijn op basis van aannames die niet getoets zijn. Ter illustratie: de gemeente bestempelt een MER-onderzoek als onnodig en het RIVM wordt niet geraadpleegd als onafhankelijk orgaan voor toetsing.

Daarnaast willen wij kenbaar maken dat de massale bouwplannen, dus ook buiten het plangebied Kruisvaartkade aan deze zijde van de stad, ons zorgen baart. We zien een enorme verstedelijking op ons afkomen die we als verstikkend ervaren. We maken ons zorgen over de beleving van groen, over het kunnen bereiken van ons huis, over de luchtkwaliteit, over geluidsoverlast, of anders gezegd: over de leefbaarheid van het gebied.

Inhoudelijk zullen we onderstaand puntsgewijs onze bezwaren en bedenkingen toelichten.

1. Groener in plaats van verstedelijking

Wij willen u wijzen op de uitslag van het referendum (Masterplan Stationsgebied) op 15 mei 2002, hierbij gaven de bewoners van Utrecht massaal aan een groenere stad te willen (Visie A – Stadshart Verruimd), in plaats van verstedelijking (Visie 1). Het plan Kruisvaartkade gaat lijnrecht in tegen de wens van de bewoners van Utrecht: wat nu een groene strook is en waar een mooi park/ hoogwaardig groen van gemaakt zou kunnen worden, gaat verloren in verstedelijking.

2. **De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier is strijdig met de hoogbouwvisie**

De hoogtes van de bouwblokken staan niet in verhouding tot de omgeving:

- Aan de spoorzijde is momenteel geen enkele bebouwing.
- Het naastgelegen spoorwegemplacement is vlak.
- Aan de Reviuskade tweelaagsbebouwing met een schuin dak.
- De woonboten zijn een tot anderhalf laags.
- Aan de Da Costakade: een parkje en hondentoilet (vlak) met daarachter drielaagsbebouwing met een plat dak.

De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

3. **De ontwikkeling van de Kruisvaartkade draagt niet bij aan een gezonde verstedelijking**

De leefomgeving voor nieuwe bewoners in het plan Kruisvaartkade is ongezond. Het gebied ligt naast het spoorwegemplacement (zie 5A en 11). Zij zullen te maken krijgen met geluid- en trillinghinder.

Ook de leefomgeving van bestaande bewoners wordt ongezonder:

- De groene kwaliteit ervan daalt.
- De luchtkwaliteit verslechtert door een toenemend aantal motorvoertuigbewegingen (zie punten hierop volgend).
- De autobereikbaarheid van de woningen neemt fors af.
- De parkeerdruk stijgt.
- Bomen (aantal: 111) en ander groen verdwijnen.
- Het aantal zonuren daalt.
- Zicht op de Domtoren verdwijnt.
- Het aantal (langzaam)verkeersbewegingen in de wijk zelf neemt fors toe.
- Voor de woonbootbewoners dreigt er geluidoverlast door steigers, pleziervaart en balkons.

4. **Van het plan Kruisvaartkade wordt ten onrechte gesteld dat er geen nadelige (milieu)effecten zullen zijn (zie aansluitend punt 4)**

Luchtkwaliteit:

- a) De gemeente vindt luchtkwaliteit belangrijk. Daarom heeft zij een milieuzone ingesteld. In deze zone liggen de waardes van de luchtkwaliteit tegen het overschrijdingspunt aan en wil de gemeente 'de luchtkwaliteit verbeteren'. Het plangebied bevindt zich deels in de milieuzone van Utrecht.
Op dit moment stelt de gemeente dat "het plan niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit". Dit is echter zeer de vraag en niet onderbouwd door gedege, onafhankelijk en overstijgend onderzoek.
Een volwaardig luchtonderzoek zou daarom onderdeel moeten zijn van de planbeoordeling: Wat zijn de werkelijke effecten van de nieuwe woningbouw? En dan niet als op zichzelfstaand plan, maar gezien vanuit de combinatie van de verschillende gebiedsontwikkelingsplannen: Merwedekanaalzone, Rotsoord Tolsteeg, Defentierrein, Nieuwe centrum/ Stationsgebied, etcetera.
- b) Het verkeer dat door deze specifieke ontwikkeling zal worden aangetrokken, zal rijden via de Graadt van Roggweg en de Europalaan. Dit zijn potentiële overschrijdingspunten.

- i) Allereerst vinden wij het onacceptabel en is het onbehoorlijk bestuur om de grenswaarden van de luchtkwaliteit niet serieus te nemen, om in de toekomst noodgrepen te moeten doen (zoals het uitbreiden van de milieuzone) omdat de luchtkwaliteit door een bewuste keuze is verslechterd.
- ii) Ten tweede stellen we dat de verwachtingen van het RIVM mee genomen moeten worden in de besluitvorming rondom het plangebied Kruisvaartkade. De Staat zal de ontwikkeling stil (doen) leggen wanneer het RIVM statistisch verwacht dat door de ontwikkeling van de Kruisvaartkade grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zullen worden overschreden (op basis van de uitspraak van de rechtbank in Den Haag op 7 september 2017).

Bodemkwaliteit:

Het bodemonderzoek is niet sluitend. Er is daarom aanvullend bodemonderzoek nodig op basis waarvan noodzakelijke saneringsmaatregelen genomen kunnen worden.

Trillingswaarden:

Er is geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillingshinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw. Onacceptabel vinden wij het om van eigen regelgeving af te wijken.

5. **Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde luchtkwaliteit onderzoek is ondeugdelijk**

De ontwikkeling wordt aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging, omdat minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt berekend wat de planbijdrage is voor stikstofdioxide en fijnstof, maar hierbij worden niet alle relevante verkeersstromen meegenomen. Zo blijven de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. De rechtbank van Den Haag gebood in dit kader op 7 september 2017 de Staat om binnen twee weken na 7 september alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan dat zodanige maatregelen bevat dat op de kortst mogelijke termijn voorspelbaar en aantoonbaar voldaan wordt aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het verbod de Staat daarnaast met onmiddellijke ingang elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Niet uitgesloten is dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan autoverkeer genereert dat leidt tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden. Het RIVM zou hierover om advies moeten worden gevraagd. Hier zijn college en projectontwikkelaar schriftelijk op gewezen en er is schriftelijk om een dergelijke adviesaanvraag verzocht. Dit verzoek is ongemotiveerd afgewezen. Onduidelijk is overigens waarom met stagnatiefactor 0 lijkt te zijn gerekend. En op bladzijde 37 van het onderzoek bevindt zich een kaartje waaruit blijkt dat de jaargemiddelden stikstofdioxide zich op een enkel punt boven de grenswaarde bevindt en op grote delen van de Croeselaan en Van Zijstweg daar vlak onder. Reden te meer om het RIVM om advies te vragen opdat geen maatregel genomen wordt die leidt tot een overschrijding van de

grenswaarde. Ten aanzien van fijn fijnstof (PM2.5) geldt tot slot dat de Europese grenswaarde weliswaar niet wordt overtreden, maar de advieswaarde van de Wereldgezondheidsraad wel.

6. **Van het plan Kruisvaartkade wordt ten onrechte gesteld dat uitgaand ochtendspitsverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan dat het Rabobankkantoorverkeer arriveert**
Medewerkers van de Rabobank rijden vanaf 7.00/7.30 uur naar hun werk; juist vanwege de slechte bereikbaarheid van hun werkplek. De veronderstelde tijdshift is er in praktijk niet, waarmee een gunstiger beeld van de toekomstige verkeerssituatie wordt geschetst dan gerechtvaardigd is. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt. Het argument dat sprake is van een beperkt verkeerseffect op grotere afstand, omdat een ontwikkeling elders voor nog grotere verkeersproblemen gaat zorgen, is een drogreden. Het zou juist moeten leiden tot extra terughoudendheid waar het het toevoegen van autoverkeersbewegingen betreft. Het omgekeerde is het geval.
7. **Langzaamverkeersbrug ter hoogte van Da Costakade/ Anna Maria van Schurmanstraat**
In de klankbordgroep is toegezegd dat de langzaamverkeersbrug zal gaan lopen over het hondentoilet en het terrein van het Trimbos Instituut. In de ontwerp bestemmingsplan is deze afspraak niet zwart op wit terug te vinden. Graag ontvangen wij hiervan bevestiging.
8. **Ringpark Co-Creatie/ beeld kwaliteit**
Het is wenselijk om de kade en het ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark, de oevers, het parkje aan de Da Costakade, de kano-te-water-laatplek/vissteiger, het hondentoilet en overige belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost blijken van het project. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen.
9. **Verwijderen tijdelijke woonboot Da Costakade 99**
Eerder heeft de gemeente toegezegd om de in het bezit van de gemeente zijnde woonboot op de Da Costakade 99 (met tijdelijke vergunning), te zullen verwijderen zodat het zicht op het water vanaf het parkje aan de Da Costakade zal worden herstelt. De kosten hiervoor wil de gemeente niet zelf opbrengen, zij wil de kosten op het plan Kruisvaartkade verhalen. Wij ontvangen graag een bevestiging dat u dit heeft opgenomen in de plannen en dat deze verwijdering in een zo vroeg mogelijk stadium zal plaatsvinden. Nog voordat het verwijderen van de boot een sluitpost zal blijken te worden van het project.
10. **Herplaatsen van hondentoilet**
Graag verzoeken wij u om het hondentoilet op de Da Costakade niet te doen laten vervallen. Dit hondentoilet wordt veelvuldig gebruikt. Graag behouden wij een ruime strook naast de langzaamverkeersbrug en ontvangen wij uw bevestiging dat u dit heeft opgenomen in de plannen.
11. **Herstel kano-ter-water-laat-plaats en vissteiger in parkje Da Costakade**
Zowel Maud Schimmel als Loog Landaal hebben toegezegd om in het plan kruisvaartkade een vissteiger en kano-ter-water-laat-plaats te laten opnemen. Deze steiger is eerder verwijderd bij het destijds illegaal plaatsen van de woonboot. Deze woonboot heeft nu een

tijdelijke bestemming (Da Costakade 99) (zie ook HZ_WABO-13-00650). Graag verzoeken u te bevestigen dat u dit heeft opgenomen in de plannen.

12. Onderzoek de gevolgen voor de directe omgeving op het gebied van inkijk en privacy

Er is op dit punt geen aanvullend onderzoek geweest terwijl er mag worden vastgesteld dat er op dit punt wel degelijk een grote impact is voor de direct aanwonenden. Waarom is dit onderzoek (nog?) niet gedaan, en hoe wordt de privacy geborgd of in het plan uitgewerkt? Wat zijn de gevolgen van de daktuin op de toren tegenover de Da Costakade? Zullen we inkijk in ons huis/ op ons dak krijgen?

13. 25 graden kijkhoek ter hoogte van woonarken op de Kruisvaart

De 25 graden hoek waarvan wordt uitgegaan in het plan is niet correct. Binnen de meting is ervan uitgegaan dat de woonarken niet verder van de aanliggende kade liggen dan 5 meter. De Havenatlas en de praktijk wijken van elkaar af. De meting en de haalbaarheid dienen te worden aangepast.

Daarnaast is de Kruisvaart ter hoogte van de Revijs en Da Costakade recent ca. 1 a 2 meter versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden. Deze veranderingen zijn niet meegenomen in de berekeningen en de kijkhoek staat hiermee ter discussie.

14. Waterbreedte Kruisvaart

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vraag ik met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk wel mogelijk en wenselijk.

15. Zonstudie gevolgen door bebouwing

In tegenstelling tot wat eerder werd gesuggereerd zijn de gevolgen wel degelijk van grote impact op de huidige omwonenden.

16. Balkons aan Kruisvaart zijde/ rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9)

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens aan de Kruisvaart (in relatie tot de postzegel afmetingen die dit gebied heeft) verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte langs de Kruisvaart.

Hierover zijn reeds toezeggingen gedaan maar niet vermeld in het voorliggende plan.

17. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde)

Er is geen onderzoek gepleegd aangaande de akoestische gevolgen in het binnen gebied met als thema water als geluidsdrager. De focus ligt nu met name op de spoorzijde als het gaat om geluidsoverlast. Gezien de ervaringen van de huidige bewoners van de Kruisvaart fungeert de watergang Kruisvaart als "klankkast" voor de omgeving, waarom heeft men hier geen aanvullend onderzoek op gedaan? Zeker gezien de mogelijke horeca die wellicht wordt toegestaan?

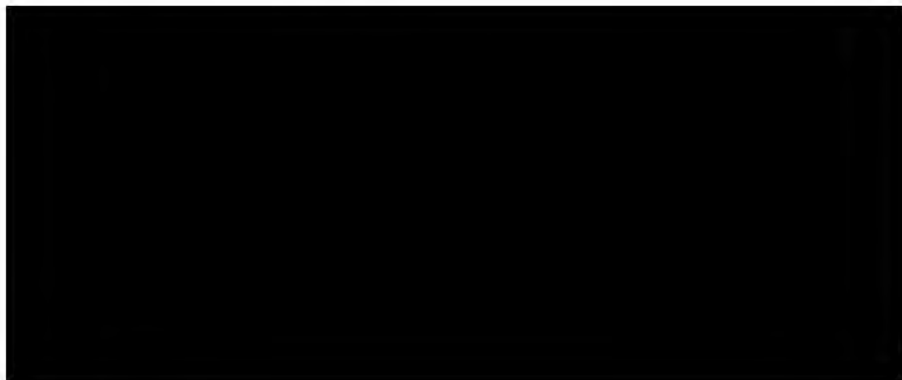
Al met al mogen we vaststellen dat er sprake is van een onzorgvuldig planproces en een prematuur ontwerpbestemmingsplan, op basis van onzorgvuldig en ondeugdelijk onderzoek in opdracht van en betaald door de projectontwikkelaar.

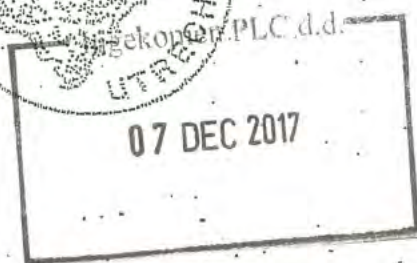
Dit grenst aan onbehoorlijk bestuur en wij verzoeken u dan ook met klem het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat bovengenoemde punten zijn opgehelderd en hebben geleid tot aanpassingen.

De schade die wij als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijden, zullen wij op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar.

Indien er onduidelijkheden of vragen bij u zijn naar aanleiding van deze zienswijze, dan zijn wij natuurlijk bereid deze te beantwoorden. Graag ontvangen wij uw antwoorden op onze vragen.

Met vriendelijke groet,





Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze kruisvaartkade/kwartier

Datum van inleveren (stempel) 6 december 2017	
Naam afdeling voor adressering Gemeenteraad Utrecht Ontwerporganisatie Ruimte en omgevingsrecht	
Naam receptiemedewerker 	
Handtekening medewerker voor ontvangst 	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel) 

Ingekomen d.d.

6 - DEC 2017

Gemeenteraad v Utrecht
Ontw. org Ruimte Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

af2

Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 5 december 2017

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit Hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geacht college,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het
ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning voor Hogere waarden
Kruisvaartkwartier.

Ondergetekenden zijn eigenaar en bewoners van de [REDACTED]
gelegen recht tegenover het te realiseren project en zijn daarom als belanghebbenden
aan te merken.

Na bestudering van het ontwerpplan en alle bijlagen komen wij tot de conclusie dat het
indienen van een zienswijze noodzakelijk is.

Inhoud:

1. Leefbaarheid
 - 1.1 Bebouwing
 - 1.2 Groen
 - 1.3 Geluidshinder
 - 1.4 Hittestress
 - 1.5 Windhinder
 - 1.6 Wateroverlast
2. Klimaatbestendigheid
3. Flora en fauna
4. Parkeren
5. Langzaamverkeerbrug
6. Bouwschade

1. Leefbaarheid

1.1 Bebouwing

1.1.1 Verhouding tot huidige bestemmingsplan

In het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Da Costakade, hierna te noemen "zuidelijk deel", met de vigerende bestemming "Verkeer-railverkeer", voorziet het ontwerpplan in een maximaal toegestaan bouwvolume van circa 152.000 m³. Het huidige bestemmingsplan, conform Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden stad 2014 - Hoofdstuk 2- Artikel 9.2, voorziet slechts in een maximaal bouwvolume van 6.000 m³ voor in de bestemming passende bouwwerken, onder de volgende voorwaarden:

- a. de bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter;
- b. het gezamenlijk oppervlak bedraagt niet meer dan 500m².

Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Verkeer-railverkeer" ruimte biedt aan een toename van het maximaal toegestane bouwvolume met een factor 25 (2500%). Daarnaast is in het ontwerpbestemmingplan een 10% marge gereserveerd en zou het totale bouwvolume in dit deel zelfs tot circa 167.200 m³ mogen oplopen. Het is aannemelijk dat de projectontwikkelaar op deze locatie het maximale volume zal proberen te behalen.

In het deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier tegenover de Reviuskade, hierna te noemen "noordelijk deel", met de vigerende bestemming "Industrie", voorziet in een maximaal toegestaan bouwvolume van 361.000 m³. Het ontwerpplan staat voor dit noordelijk deel van het Kruisvaartkwartier slechts een maximaal bouwvolume van circa 120.000 m³ toe. Dit betekent dat het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier ten opzichte van het maximale bouwvolume toelaatbaar met de vigerende bestemming "Industrie" het maximaal toegestane bouwvolume meer dan gehalveerd wordt.

Het totale volume in het gehele gebied gaat van 126.000 m³ naar 361.000m³ dit is een verdrievoudiging. Echter de verdeling over de deelgebieden is erg nadelig voor bewoners van de Da Costakade. Dit komt ons voor als een onevenwichtige verdeling. Da Costakade wordt buitenproportioneel belast met deze bebouwing/verdichting op deze locatie, terwijl een meer evenwichtige verdeling over de gehele locatie meer voor de hand ligt. Gezien de hierna volgende punten van zorg omtrent de leefbaarheid in dit gebied, zijn wij van mening dat op dit punt geen zorgvuldige besluitvorming heeft plaatsgevonden door de gemeenteraad omtrent de verdeling van bouwvolumes in het ontwerpbestemmingsplan.

1.1.2 Schaalvergroting en aanpassingen sinds januari 2017

Toen wij onze ark kochten in januari 2017, wisten wij dat er aan de overkant gebouwd zou worden. Op de website van de ontwikkelaar hebben we plattegronden en deze bijbehorende visual getroffen:



Hierop is te zien dat er een duidelijke scheiding is tussen de grondgebonden woningen en de toren die de zuidkant markeert, middels de voetgangersbrug. Op dit plan hadden wij geen bezwaar en zagen geen reden af te zien van de koop. Immers, de zichtlijnen waren bepaald middels doorsnedes en de arken aan de DaCostakade zouden geen hoogbouw voor de deur krijgen.

Echter, sinds het stedenbouwkundig plan van eisen van juni 2017, is die scheiding vervallen en is de voetgangersburg verplaatst naar het zuidelijkste uiteinde. Op de plattegrond die ter inzage ligt is nu te zien dat de toren is geïncorporeerd in het blok grondgebonden woningen en de zuidpunt groen blijft. Dit heeft tot gevolg dat de hoogbouw veel dichterbij ons is komen te liggen en de doorsnedes en zichtlijnen niet meer accuraat zijn. Wij krijgen, volgens de plattegrond, met de 4 zuidelijkste arken, de gebouwen van 33 en 39 meter hoogte recht in onze zichtlijn, in plaats van de 25 meter (nu 20,5 meter) die de grondgebonden woningen aan de spoorzijde maximaal zouden worden. Dat de woningen aan de Kruisvaartzijde - volgens afspraak - niet hoger dan 12 meter worden, is een erg kleine pleister op een gapende wond.

Daar komt nog bij dat de birdview die zowel in het SPvE als in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen geen accurate weergave is van de plattegrond; in de plattegrond is het meest zuidelijke blok veel noordelijker gelegen dan in de birdview. Tevens zijn de ingetekende gebouwen niet de hoogte die ze volgens de plattegrond worden. Met andere woorden: De birdview geeft een veel gunstiger beeld dan de werkelijkheid zal worden. Bij verdere uitwerking van de plattegrond zal dit wederom op grote weerstand stuiten bij bestaande bewoners en de indruk wekken dat er opzettelijk een ander beeld is geschetst.

Bovenstaande wijzigingen zorgen voor een onevenredig zware belasting voor veel huidige bewoners. Als wij in januari hadden geweten dat het binnen het plan toegestaan was om in onze directe leefomgeving/uitzicht zo hoog te bouwen, hadden wij afgezien van de koop. In plaats van een levendige woonwijk, vrezen wij voor een buitenproportioneel bouwvolume en komt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het geding.

1.2 Groen

In punt 5.12 van het plan staat te lezen: "Het plan krijgt een nadrukkelijk groen karakter". Wij maken ons zorgen over de uitvoerbaarheid van deze claim. Er wordt gesproken over "urbaan groen" en "kleinere groenvolumes". Voorts worden er 111 bomen gekapt en er wordt niet gesproken over het planten van nieuwe bomen.

Het Ringpark, dat zou worden gecompleteerd, is aan de zuidelijke kant van het gebied slechts een paadje geworden, ten faveure van (de tuinen van) de nieuw te bouwen woningen. Volgens het groenstructuurplan van 2007 moet er in 2030 in elke wijk één of meerdere grote groene stadsparken zijn. Het beoogde Ringpark was daar een perfecte oplossing voor, door de ringvorm werd recreëren mogelijk binnen de urbane omgeving. Echter is dit park nu zo uitgekleeft dat er in deze wijk niet te spreken is van een 'groot groen stadspark' en dus niet voldoet aan de groenvisie.

Er wordt in het plan specifiek gesproken over een groene karakteristiek op de binnenterreinen en overgang naar de busbaan. Aan de waterkant, waar wij op uitkijken, is daar niets van te zien. Op de plattegrond is duidelijk te zien dat er op *die* plekken ook bijzonder weinig ruimte is voor substantieel groen.

Aangezien er niets in het plan is opgenomen over *substantieel* groen, voorzien wij dat er straks geen ruimte is daarvoor en de groenclaim zonder resultaat blijft.

Niet in het minst omdat de ontwikkelaar een maximale "waterbeleving" beoogt voor nieuwe bewoners.

Bovenstaande punten beschrijven de onevenredig slechte invloed op de leefbaarheid voor huidige bewoners, zich uitende in onder meer deze gevolgen:

- toenemende hevige regenval kan niet verwerkt worden door beton en steen. Meer groen is absoluut noodzakelijk voor een klimaatbestendige stad van de toekomst.
- aanzienlijke achteruitgang van de luchtkwaliteit; 650 woningen ten koste van het huidige bosplantsoen.
- aan de DaCostakade worden alle essen gekapt vanwege de essentaksterfte. Ondanks de wens van de gemeente om nieuwe jonge bomen aan te planten, is dat geen garantie dat dit gebeurt en bovendien zal het jaren duren voor deze bomen een substantiële omvang hebben. Dit betekent dat er in de nieuwe situatie de eerste jaren nauwelijks bomen in de wijk zullen staan.
- teloorgang van privacy van huidige bewoners
- slechtere akoestiek buitengebied door weerkaatsend steen en beton

Wij vinden dat het college voorwaardelijke verplichtingen voor substantieel groen dient op te nemen in het plan om de landschappelijke inpassing te waarborgen. Echter, meer (substantieel) groen mag nooit ten koste gaan van de breedte van de kruisvaart.

1.3 Geluidshinder

1.3.1. In het akoestisch onderzoek wordt de bouw van de woningen beschreven als "positief" voor de ervaring van geluidshinder in de Dichterswijk en specifiek voor de woonboten in de Kruisvaart. Er zou een daling van 10dB in de geluidsbelasting plaatsvinden, omdat de woningblokken dienen als geluidsscherm. In de huidige situatie zou er een gemiddelde geluidbelasting (Lden) van tussen de 50 en 60 dB bestaan; een dieprode vlek is er te zien over de gehele kruisvaart in de visuele weergave van de geluidbelasting.

Wij hebben grote vraagtekens bij de betrouwbaarheid van de resultaten van dit onderzoek, en daarom bezwaar tegen bovenstaande conclusie, want:

- In het akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de aanleg van de Dichtersbaan, verricht door Movares en uitgegeven op 29 januari 2013, zijn hele andere resultaten te lezen voor exact hetzelfde gebied. Kijkt u graag even mee naar bijlagen IV en IIa, bijgevoegd aan dit schrijven. Hierin is te zien dat ná aanleg van de busbaan er een gemiddelde geluidbelasting van 40dB zou bestaan op ons adres (DaCostakade 107). Ver onder de voorkeurswaarde van 48dB.
- Dit komt overeen met eigen onderzoek wat wij afgelopen week hebben uitgevoerd bij de woonarken van 105 en 107 op diverse tijdstippen: een geijkte decibelmeter mat tussen de 38 en 44 dB en het maximaal gemeten geluid was 45 dB. Dit terwijl er geen blad aan de bomen aan de overkant zit en geluid van het spoor en de busbaan redelijk vrij doorstroomt naar onze ligplaats.
- Wij *ervaren* onze woonplek namelijk ook als een oase van rust. Zeker in de zomer, horen wij nooit bussen, zelden treinen (dan moet de wind precies goed staan) en wij kunnen ons dan ook absoluut niet vinden in die dieprode lawaaige vlek waar wij nu zouden wonen.

Wij twijfelen aan de objectiviteit van het onderzoek en vragen u hier nader naar te kijken.

1.3.2. In hoofdstuk 4 *Cumulatie* is in tabel 4.1 te zien dat de gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen aan de spoorzijde 64 dB wordt. Een ruime overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55dB en maar nauwelijks onder de maximaal te ontheffen geluidbelasting. Overeenkomstig tabel 4.3 is dat geluidsklasse 'luid'. Reden voor het college om over het geheel hogere waarden te verlenen. Er is echter in de conclusie ons inziens te weinig rekening gehouden met de ruimte tussen de te realiseren woningblokken. Diverse ligplaatsen liggen recht voor zo'n opening. Hier kan het geluid vrijuit tussendoor, en via het water komt dat rechtstreeks bij de woonboten terecht. Wij maken ons zorgen over die 64 dB die zonder tussenkomst bij ons terecht komt, zoals figuur 5.2 van het onderzoek illustreert. Door de hoge bebouwing zijn wij er geenszins van overtuigd dat dat geluid ergens ander naartoe gaat dan via de smalle openingen het water over. Bij de nieuw te bouwen woningen aan de spoorzijde wordt daar rekening mee gehouden door het realiseren van 'dove gevels', echter onze woonarken hebben geen dove gevels. Niet voor niks vallen ligplaatsen woonschepen volgens de wet geluidhinder (bijlage I.1 van het akoestisch onderzoek) onder 'gevoelige bestemmingen'.

1.4 Hittestress

In de stad Utrecht treedt het zogenoemde hitte-eilandeffect op, hetgeen blijkt uit het onderzoek Natuur en Milieu Utrecht. Hittestress is een term waarmee wordt bedoeld: het optreden van een sterk verhoogde gevoelstemperatuur, die onaangenaam en mogelijk ernstige gezondheidsrisico's voor mensen met zich brengt. Dit blijkt onder andere uit onderzoek van het RIVM (Effecten van klimaat op gezondheid: Actualisatie voor de Nationale Adaptatiestrategie (2016), RIVM-rapport 2014-0044, zie p. 41). Gezien de meest actuele klimaatscenario's van het KNMI zal als gevolg van hogere temperaturen in de toekomst hittestress nog verder toenemen (zie de klimaatscenario's op: <http://www.klimaatscenarios.nl/>).

In de toelichting op het bestemmingsplan zijn enkele passages geweid aan dit gezondheidsrisico:

- Toelichting, paragraaf 5.13: In het voorliggende plan is rekening gehouden met wateroverlast (zie 'wateropgave'), hittestress en droogte. Hittestress tijdens tropische dagen kan bij het project Kruisvaartkade verminderd worden door

toepassen groene daken, groene gevels, groene woonomgeving, waterpartijen, fonteinen, etc. Tijdens het ontwerp van de bebouwing wordt onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn voor groene daken en gevels. Naast verminderen van hitte in de gebouwen geeft ook een juiste inrichting van de buitenruimte mogelijkheden om hittestress te verminderen. De aanwezigheid van het Ringpark met de bomen, het aanwezige water van de Kruisvaart en de groene inrichting van de daktuinen zijn hiervoor goede elementen om de temperatuur tijdens tropische omstandigheden met enkele graden te verlagen.

- Toelichting, par. 5.16: Hittestress. Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan erbuiten. In het plangebied is dit nu al merkbaar, de ligging van het plangebied aan de spoorbaan maakt het extra gevoelig voor hittestress. Door de ontwikkeling zal dit effect af moeten nemen. Dit is met de toevoeging van bebouwing geen eenvoudige opgave. Maar door toevoeging van groen, ook in de bebouwing, is dit mogelijk. Er worden geen harde eisen gesteld aan de temperatuurverlaging.

Het is voor ons als bewoners onbegrijpelijk dat er geen duidelijke eisen worden gesteld in het bestemmingsplan aan de uiteindelijke invulling. Er wordt in mogelijkheden gesproken om de temperatuur te verlagen hetgeen geen enkele garantie geeft op een hittestress-bestendige uitwerking door de projectontwikkelaar. Hiermee wordt de gezondheid van toekomstige bewoners en van omwonenden op het spel gezet, mede nu klimaatscenario's uitwijzen dat er (aanzienlijk) hogere temperaturen te verwachten zijn in de toekomst.

Op dit punt zijn wij van mening dat er in het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen dienen te worden met betrekking tot het treffen van maatregelen om hittestress tegen te gaan, dan wel te verminderen. Nu dat niet is gedaan, veroorzaakt dit ontwerpbestemmingsplan een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, althans er bestaat geen enkele waarborg dat dit wordt voorkomen.

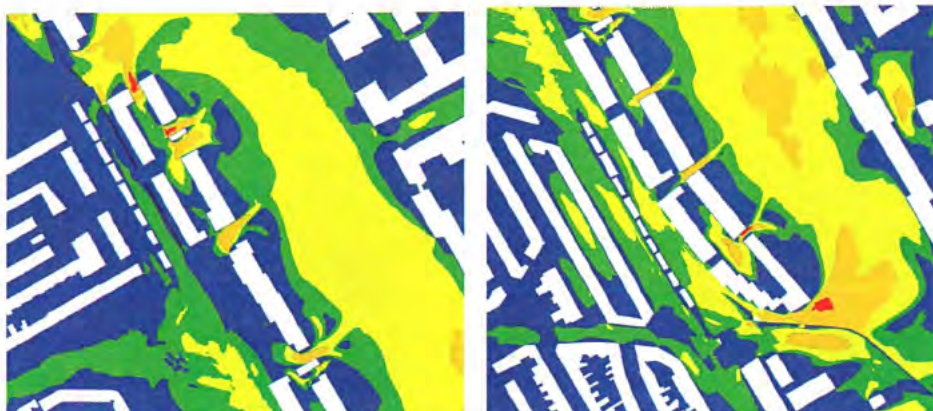
Luchtkwaliteit en hittestress

Uit eerder genoemd onderzoek over effecten van klimaat op gezondheid van het RIVM (p. 15, 39, 89) wordt een verband gelegd tussen hittestress en luchtkwaliteit en de gevolgen voor de gezondheid (toename van gezondheidsklachten). In de toelichting op het bestemmingsplan is aan dit gezondheidsrisico geen aandacht besteed. Ook in het luchtkwaliteitsonderzoek van LBP Sight is hierover geen passage opgenomen. Conclusie moet dan ook zijn dat dit risico voor bewoners en omwonenden van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier niet is onderkend. Dit duidt op een onvolledige of onjuiste onderbouwing van het bestemmingsplan (zorgvuldigheidsbeginsel).

1.5 Windhinder

In het voorliggende ontwerpplan blijkt uit bijgevoegd windonderzoek Kruisvaartkade te Utrecht [CFD-studie windklimaat AFR-4509 14-9-2017, Versie 1.0] dat er meerdere tuinen en buitenruimtes aan de overzijde van het zuidelijke deel negatief beïnvloed worden doordat dat daarvoor windklasse C zal gaan gelden op basis van het voorgestelde bouwplan conform Ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Bij windklasse C is voor buiten zitten sprake van een slecht leefklimaat en voor slenteren sprake van een matig leefklimaat. Dit betekent dat voor de omwonenden het buiten

kunnen zitten in hun tuinen of op hun vlonders in hoge mate negatief beïnvloed wordt alsmede dat het op straat lopen negatief beïnvloed wordt.



(b) Windhinder: bovenaanzicht ingezoomd op de nieuwbouwlocatie (noordelijkste deel) (c) Windhinder: bovenaanzicht ingezoomd op de nieuwbouwlocatie (zuidelijkste deel)



NEN 8100:2006 geeft een indeling voor windhinder naar kwaliteitsklassen. Deze indeling is terug te vinden in tabel 2.1. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van de locatie wordt een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht.

Tabel 2.1: Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

Overschrijdingskans $P(V_{LOK} > V_{GR,N})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		I. Doorlopen	II. Sienteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 - 5	B	Goed	Goed	Matig
5 - 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 - 20	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 2.2 toont de indeling en kwalificatie voor de kans op windgevaar op vergelijkbare wijze als voor windhinder wordt gedaan. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor activiteitsklassen II. en III. zelfs een beperkt risico al onacceptabel is. Voor deze activiteitsklassen geldt dat enkel $p \leq 0.05$ acceptabel is. Een gevaarlijk windklimaat moet te allen tijde worden vermeden.

Op basis van de bevindingen van de onderzochte windhinder heeft het ontwerpplan Kruisvaartkwartier een zodanige verslechtering van de woon- en leefomgeving van de omwonenden tot gevolg dat deze als onaanvaardbaar dient te worden aangemerkt.

In het ontwerpplan wordt melding gemaakt dat er adequate voorzieningen zullen worden getroffen voor het beperken van de negatieve invloed van de bebouwing op het woon- en leefklimaat binnen het Kruisvaartkwartier. Echter, het effect op maaiveldniveau van windklasse C en D moet, op basis van bovenstaande niet beperkt worden tot op de bebouwing van het Kruisvaartkwartier, maar ook als voorwaardelijke verplichting opgenomen worden om de windklasse voor de omwonenden voor het zuidelijke deel van het Kruisvaartkwartier minimaal terug te brengen tot het huidige niveau.

1.6 Wateroverlast

Korte, hevige buien zullen naar verwachting steeds vaker voorkomen. Dit klimaateffect heeft een grote impact in stedelijk gebied. Wateroverlast is bij deze extreme buien niet te voorkomen. Het is daarom niet de vraag of, maar vooral waar de wateroverlast zal optreden, en welke gevolgen te verwachten zijn.

Ten tijde van de vervanging van de beschoeiing aan de Da Costakade-zijde van de Kruisvaart in 2010, zijn de bestaande vlonders en water overhangende bouwwerken, niet zijnde gebouwen dan wel woonboten, vergund maar ook nadrukkelijk door het Waterschap beperkt tot deze, zie de vergunning van 13 november 2012, met kenmerk 577859 - V van de Dijkgraaf en hoogheemraden van de Stichtse Rijnlanden. Dit in verband met de waterbergingscapaciteit en de negatieve invloed op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart. Uitbreiding van de toentertijd vergunde vlonders e.d. is voor de bestaande vergunde vlonders, conform bovenstaande, niet toegestaan.

In het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier wordt melding gemaakt van het aanbrengen van vlonders/steigers voor de woningen die direct gelegen zijn aan de Kruisvaart. Dit heeft een directe beperking van de waterafvloeiende en –bergingscapaciteit van de Kruisvaart en een ongewenst negatief effect op het onderwaterklimaat van de Kruisvaart, hetgeen in strijd komt met het bepaalde in art. 2.1 Waterwet. Tevens is dit volledig in tegenspraak met het vigerend beleid van het Waterschap.

Uitbreiding van enige water overhangende bouwwerken, waaronder vlonders, dienen getoetst te worden aan het beleid van het Waterschap. De afname van de wateroppervlakte dat het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt, is ons inziens niet in overeenstemming met het beleid van het Waterschap.

2. Klimaatbestendigheid

Conform Rijksbeleid dienen klimaatbestendigheid en waterveiligheid uiterlijk in 2020 volwaardig zijn meegenomen in ruimtelijke plannen voor de openbare ruimte. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte stelt de gemeente Utrecht dat:

"Waar mogelijk probeert Utrecht vooruitlopend hierop haar klimaatbeleid te verankeren in de verschillende beleidsvelden.....Zo is het beleid om wateroverlast door extreme neerslag tegen te gaan vastgelegd in het [Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019](#)Maatregelen om groen te gebruiken tegen hittestress en voor meer recreatie krijgen een plek in het binnenkort te actualiseren Groenstructuurplan. Zowel in de prioritaire ontwikkelgebieden als in de wijken met een herstructureringsopgave wil de gemeente Utrecht klimaatadaptatie toepassen. Belangrijkste opgaves hierbij zijn:

- bestaande wateroverlast oplossen*
- regenwater vasthouden in het gebied*
- verharding verminderen en groen (en waar nodig water) toevoegen*
- waterberging op maaiveldniveau minimaal gelijk houden en waar mogelijk vergroten*
- temperatuurstijging ten opzichte van de omgeving beperken*
- recreatiemogelijkheden in groen en water verbeteren*

In de [Coalitie Ruimtelijke Adaptatie Regio Utrecht](#) zijn daarvoor afspraken gemaakt..... De coalitie heeft de volgende doelen:

- uiterlijk in 2020 worden alle ruimtelijke ingrepen integraal getoetst op hun klimaatbestendigheid*
- ook in 2050 is Utrecht een aantrekkelijke stad om gezond te leven*
- de tijd tot 2020 benutten we voor een aanpak om dit te realiseren."*

Conform de geplande bouwfase zal het Kruisvaartkwartier (start begin 2019 en doorlooptijd 14-16 maanden) opgeleverd zijn in 2020. Dit ontwerpbestemmingsplan zou dan ook logischerwijs al integraal getoetst moeten worden op klimaatbestendigheid.

Onderdelen 1.4 en 1.6 van deze zienswijze bevestigen het vermoeden dat een dergelijke toets niet of niet voldoende heeft plaatsgevonden. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt niet waarom er van dit beleid van de gemeente op deze locatie zo sterk is afgeweken.

3. Flora en fauna

Een groot deel van het Kruisvaart kwartier (met name het gebied met de vigerende bestemming "Verkeer-Railverkeer" = zuidelijk deel) heeft zich in de afgelopen decennia autonoom en onbelemmerd kunnen ontwikkelen tot een boszone. Naast een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor de bewoners is er een biotoop ontstaan voor flora en fauna met wettelijk beschermde soorten. Daarnaast heeft dit gebied een positief effect ten aanzien van luchtkwaliteit, hittestress en wateroverlast voor de binnenstad van Utrecht.

Het ontwerpplan voorziet in het amoveren van dit biotoop zonder dat mitigerende of compenserende maatregelen zijn voorgeschreven. In het biotoop staan onder meer wilgen van meer dan 20 cm doorsnede en foerageren op de Kruisvaart beschermde soorten als ijsvogel, aalscholver, meerkoet en waterhoen.

Ook in stedelijk gebied dienen beschermde soorten beschermd te blijven. Naar onze mening kan een redelijke compensatie, voor flora, fauna en mens, bestaan uit het handhaven van een bosachtige zone van minstens 10 meter breed direct langs de Kruisvaart. Dit zorgt tenminste voor een marginale overlevingskans voor de aanwezige flora- en faunasoorten.

Recent is, door bewoners, op het terrein nagegaan in hoeverre Bijlage 5- Bomeninventarisatie van het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met de werkelijkheid. Onderstaand is opgesomd wat er in dit verband is geïnventariseerd. In het zuidelijke deel van het plangebied bevindt zich een lint van >20 wilgen parallel aan de waterkant, waarvan minimaal 2 beschermde treurwilgen en 1 knotwilg met een stamdikte van >15 cm op een hoogte van 1,30 vanaf het maaiveld. Daarnaast staat er minimaal 1 berk met een stamdikte van >15 cm op een hoogte van 1,30 vanaf het maaiveld in het zuidelijke deel van het plangebied. Deze zijn allen niet opgenomen in bovengenoemde Bijlage van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier en zijn, conform gemeentelijk beleid, omgevingsvergunningsplichtig dan wel dienen, conform het gemeentelijke herplantingsbeleid, minimaal voor elke boom (>15 cm op maaiveldniveau +1,30 en/ of >50 jaar oud) een boom herplant te worden. Deze ommissie in bovengenoemde bomeninventarisatie dient minimaal gecorrigeerd te worden en dientengevolge ook gecorrigeerd te worden in Bijlage 6: Overzicht te handhaven Bomen van het ontwerpbestemmingsplan. Alleen al op grond van de vorenvermelde actualisering dient het ontwerpplan te worden gewijzigd.

In het zuidelijke deel van de Kruisvaart en in en langs het Kruisvaartkwartier wordt met grote regelmaat ijsvogels, aalscholvers, waterhoenen en vleermuizen gezien. In het ontwerpplan wordt geen melding gemaakt van deze beschermde vogelsoorten die met regelmaat en al jarenlang in dit gebied verblijven. De gemeente dient er zorg voor te dragen dat deze vogels in het gebied kunnen blijven door ervoor te zorgen dat het ontwerpplan voldoende leefgebied laat bestaan voor deze vogels. Het foerageergebied van de bovengenoemde beschermde vogelsoorten (ijsvogel en aalscholver) wordt aanzienlijk verkleind door het ontwerpplan Kruisvaartkwartier en ook diens rust zal dusdanig verstoord worden, dat dit aanmerkelijk zal leiden tot verdwijnen van deze vogelsoorten in dit gebied. Dit geldt tevens voor de aanwezige vleermuizen die

weldegelijk boven de Kruisvaart en het Kruisvaartkwartier foerageren, in tegenstelling tot wat er wordt beschreven in hoofdstuk 5.11 Natuurbescherming. Wij verwachten dat de omissie van het opnemen van de ijsvogel en de aalscholver in de fauna-analyse minimaal wordt hersteld en dat het ontwerpplan wordt aangepast ten gunste van de beschermende diersoorten (o.a. ijsvogel, aalscholver, meerkoet, vleermuis). Duurzame instandhouding van een strook van het bestaande groen in de vorm van bomen en hooggaande struiken ter breedte van tenminste 10 meter aan waterkant van de Kruisvaart in het zuidelijk deel is de minimale voorwaarde om voldoende biotoop voor voornoemde soorten te behouden.

Wateroppervlakte Kruisvaart

Tijdens de vernieuwing van de kadewand van de Kruisvaart in 2012 zijn alle bestaande vlonders en steigers gelegaliseerd door het Waterschap. Het toevoegen van nieuwe vlonders en steigers zal leiden tot een groter deel van het wateroppervlak dat bedekt is hetgeen afbreuk doet aan het noodzakelijk behoud van biotoop voor in het voorgaande genoemde beschermde diersoorten en is derhalve onaanvaardbaar.

4. Parkeren

Het gebied aanpalend aan het zuidelijk deel van het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier (Croeselaan - Jacob Catstraat - DaCostakade - Anna Maria Schurmanstraat) is momenteel een "vrij parkeren" zone. Bewoners van dit gebied ondervinden al jaren parkeerproblemen vanwege het parkeren van niet-vergunde auto's van de nieuwbouw in de Dichterswijk aan de overzijde van de Croeselaan (Bestemmingsplan Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (Geconsolideerd 3)) en door bezoekers van de Jaarbeurs en omringende bewoners uit een betaald parkeren zone. Dagelijks zijn wij, als bewoners van Croeselaan - Jacob Catstraat - DaCostakade - Anna Maria Schurmanstraat er getuige van dat personen met behulp van een (vouw-) fiets dan wel lopend van buiten het bovengenoemde gebied bij hun auto in deze straten komen en daarmee gebruik maken van deze uitzonderlijke mogelijkheid om gratis te parkeren. Dit heeft ons inziens een direct verband met het parkeerontmoedigingsbeleid van de gemeente Utrecht.

In de (direct) aanpalende gebieden van bovengenoemd gebied geldt al ettelijke jaren een bewoners-/ bezoekersvergunningbeleid die overeenkomst met het beperkende parkeerbeleid van de gemeente. De beperkte parkeerfaciliteiten en het ontmoedigingsbeleid van de gemeente van autoverkeer in de binnenstad leidt nu tot onvoldoende parkeergelegenheid, waardoor auto's in de genoemde straten (Croeselaan - Jacob Catstraat - DaCostakade - Anna Maria Schurmanstraat) op de stoep wordt geparkeerd en/of bewoners noodgedwongen hun auto in een parkeervergunningsgebied moeten parkeren waarvoor de bewoner geen vergunning heeft.

In het huidige ontwerpplan Kruisvaartkwartier is een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier beschikbaar in het kader van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente. Wij als bewoners steunen het beleid van de gemeente om een ontmoedigingsbeleid te voeren.

De geplande langzaamverkeerverbinding geeft toekomstige bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier eenvoudig, op loopafstand, toegang tot een gebied waar zij vrij kunnen parkeren (Croeselaan - Jacob Catstraat - DaCostakade - Anna Maria Schurmanstraat). Het is dus zeer aannemelijk, dat door de langzaamverkeerverbinding er extra parkeerdruk oftewel parkeerproblematiek voor de bewoners in het aanpalende gebied van het zuidelijke deel ontstaat.

Het gemeentelijke ontmoedigingsbeleid van auto's in de binnenstad voor het Kruisvaartkwartier gaat ten koste van de leefbaarheid van de bewoners van de "vrij parkeren" zone door de effecten van het ontmoedigingsbeleid van de gemeente af te wentelen op de omwonenden van het Kruisvaartkwartier.

5. Langzaamverkeerbrug

Voor de woonboten aan de Reviuskade en de Da Costakade heeft de gemeente ten tijde van de realisering van het Station Vaartse Rijn zeer zorgvuldig gehandeld en maatregelen getroffen om een vrije uit- en doorgang aan de woonboten te garanderen.

Voor de langzaamverkeerverbinding tussen het zuidelijke deel van het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade is momenteel niets vastgelegd in het ontwerpplan over een dergelijke garantie.

Indien er een langzaamverkeerverbinding gerealiseerd wordt in het zuidelijk deel van het Kruisvaartkwartier mag deze geen belemmering vormen voor de uit- en ingang van de aanwezige woonboten gelijk aan de bepaling voor de bruggen over Kruisvaart bij bovengenoemde inrichting Station Vaartse Rijn. Deze verbinding mag dan ook op geen enkele wijze beperkingen op leggen voor de doorvaart van een woonboot van 18 meter lang, 5 meter breed en 4 meter hoog vanaf de waterlijn en 1 meter diepgang.

De gemeente dient voor het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier voor de langzaamverkeerverbinding een voorwaardelijke verplichting op te nemen zodat voor woonboten in de Kruisvaart vrije doorvaart gegarandeerd blijft.

6. Bouwschade

De betonnen bakken van woonboten zijn gevoelig voor trillingen. Deze kunnen dus op korte en lange termijn schade oplopen ter gevolge hiervan. Om die reden verwachten de woonbootbewoners dan ook een voor-, periodieke- en eindinspectie van de status van de boven-, als onderwaterstaat van de woonboten. Boren ipv heien lijkt ons een betere werkwijze en zal mogelijke schade aan de woonboten voorkomen.

Het geluid van heien is naar verwachting ook zeer hinderlijk doordat dit geluid door water wordt versterkt.

Ondergetekenden vertrouwen erop dat het plan zodanig wordt bijgesteld dat instellen van beroep niet nodig wordt en er ook geen schadeclaims zullen hoeven volgen.

Wij verzoeken u vriendelijk ons een schriftelijke reactie op deze zienswijze te geven en gaan ervan uit dat u ons, als directe belanghebbenden, van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.



Bijlage IIa, Resultatentabel aanleg HOV busbaan
inclusief 5 dB aftrek conform art 110g

wnp	adres	wnh [m]	Voorkeurs- waarde [dB]	Tijdelijk situatie 2016 - 2018 [dB]	Toename	Hogere waarde	Definitieve situatie 2026 [dB]	Vershil (2026 - Tijdelijk)
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	4.5	48	39	-	-	36	-2.2
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	7.5	48	40	-	-	37	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	48	37	-	-	35	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	48	38	-	-	36	-2.2
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	48	39	-	-	37	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	48	37	-	-	34	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	48	37	-	-	35	-2.2
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	48	38	-	-	36	-2.2
142	Asselijnstraat 27	1.5	48	35	-	-	33	-2.2
142	Asselijnstraat 27	4.5	48	36	-	-	34	-2.2
142	Asselijnstraat 27	7.5	48	37	-	-	35	-2.2
82	Asselijnstraat 29	1.5	48	35	-	-	33	-2.2
82	Asselijnstraat 29	4.5	48	36	-	-	34	-2.2
82	Asselijnstraat 29	7.5	48	37	-	-	35	-2.2
143	Asselijnstraat 29	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
143	Asselijnstraat 29	4.5	48	41	-	-	38	-2.2
143	Asselijnstraat 29	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	1.5	48	39	-	-	37	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
78	Da Costakade 100-100B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
134	Da Costakade 101	2	48	40	-	-	38	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	1.5	48	39	-	-	36	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
151	Da Costakade 102-102B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
2	Da Costakade 103	2	48	40	-	-	38	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
79	Da Costakade 104-104B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
29	Da Costakade 105	2	48	40	-	-	38	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
80	Da Costakade 106-106B	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
3	Da Costakade 107	2	48	40	-	-	38	-2.2
81	Da Costakade 108	1.5	48	38	-	-	35	-2.2
81	Da Costakade 108	4.5	48	39	-	-	37	-2.2
81	Da Costakade 108	7.5	48	40	-	-	38	-2.2
152	Da Costakade 108	1.5	48	38	-	-	36	-2.2
152	Da Costakade 108	4.5	48	40	-	-	38	-2.2
152	Da Costakade 108	7.5	48	41	-	-	39	-2.2
135	Da Costakade 109	2	48	40	-	-	38	-2.2
4	Da Costakade 111	2	48	40	-	-	38	-2.2
30	Da Costakade 113	2	48	40	-	-	38	-2.2
5	Da Costakade 115	2	48	40	-	-	38	-2.2
136	Da Costakade 117	2	48	40	-	-	38	-2.2
31	Da Costakade 119	2	48	40	-	-	38	-2.2
6	Da Costakade 121	2	48	40	-	-	38	-2.2
44	Da Costakade 16	1.5	48	30	-	-	28	-2.2
44	Da Costakade 16	4.5	48	32	-	-	30	-2.2
44	Da Costakade 16	7.5	48	33	-	-	31	-2.2
45	Da Costakade 18	1.5	48	32	-	-	30	-2.2
45	Da Costakade 18	4.5	48	33	-	-	31	-2.2
45	Da Costakade 18	7.5	48	34	-	-	32	-2.2
46	Da Costakade 20	1.5	48	33	-	-	30	-2.2
46	Da Costakade 20	4.5	48	33	-	-	31	-2.2
46	Da Costakade 20	7.5	48	34	-	-	32	-2.2
47	Da Costakade 22	1.5	48	33	-	-	31	-2.2
47	Da Costakade 22	4.5	48	34	-	-	31	-2.2

Bijlage IV Overzicht geluidbelastingen in keuzevariant

Geluidscherm van 1.5 meter en een absorberende keerwand

Geluidbelastingen inc aftrek 110g (5 dB)

wnp	adres	wnh	Tijdelijk situatie 2016 - 2018 [dB]	Definitieve situatie 2026 [dB]	Vershil (2026 - Tijdelijk) [dB]	Vondellaan 2026 [dB]
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	1.5	37.83	35.64	-2.19	25.76
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	4.5	38.95	36.76	-2.19	26.31
156	Anna Maria van Schurmanstraat 2	7.5	39.87	37.68	-2.19	26.79
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	1.5	37.94	35.75	-2.19	30.43
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	4.5	38.94	36.75	-2.19	28.02
132	Anna Maria van Schurmanstraat 4	7.5	39.83	37.64	-2.19	29.58
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	1.5	37.81	35.62	-2.19	29.89
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	4.5	38.63	36.44	-2.19	27.36
157	Anna Maria van Schurmanstraat 6	7.5	39.55	37.36	-2.19	29.41
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	37.26	35.07	-2.19	25.11
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	38.01	35.82	-2.19	26.33
133	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	38.98	36.79	-2.19	28.37
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	1.5	36.55	34.36	-2.19	25.69
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	4.5	37.2	35.01	-2.19	26.93
158	Anna Maria van Schurmanstraat 8	7.5	38.2	36.01	-2.19	28.79
142	Asselijnstraat 27	1.5	35.25	33.06	-2.19	20.96
142	Asselijnstraat 27	4.5	36.16	33.97	-2.19	23.39
142	Asselijnstraat 27	7.5	37.18	34.99	-2.19	24.66
82	Asselijnstraat 29	1.5	34.99	32.8	-2.19	14.89
82	Asselijnstraat 29	4.5	36.21	34.02	-2.19	19.59
82	Asselijnstraat 29	7.5	37.21	35.02	-2.19	21.94
143	Asselijnstraat 29	1.5	38.42	36.23	-2.19	27.14
143	Asselijnstraat 29	4.5	40.51	38.32	-2.19	28.16
143	Asselijnstraat 29	7.5	41.41	39.22	-2.19	28.42
78	Da Costakade 100-100B	1.5	38.56	36.37	-2.19	34.78
78	Da Costakade 100-100B	4.5	40.19	38	-2.19	34.86
78	Da Costakade 100-100B	7.5	41.03	38.84	-2.19	33.5
134	Da Costakade 101	2	40.13	37.94	-2.19	30.66
151	Da Costakade 102-102B	1.5	38.53	36.34	-2.19	34.53
151	Da Costakade 102-102B	4.5	40.2	38.01	-2.19	34.26
151	Da Costakade 102-102B	7.5	41.02	38.83	-2.19	32.91
2	Da Costakade 103	2	40	37.8	-2.2	34.64
79	Da Costakade 104-104B	1.5	38.32	36.13	-2.19	33.42
79	Da Costakade 104-104B	4.5	40.14	37.95	-2.19	34.06
79	Da Costakade 104-104B	7.5	40.97	38.78	-2.19	32.99
29	Da Costakade 105	2	39.93	37.74	-2.19	35.97
80	Da Costakade 106-106B	1.5	38.44	36.25	-2.19	33.24
80	Da Costakade 106-106B	4.5	40.16	37.97	-2.19	34.04
80	Da Costakade 106-106B	7.5	41.04	38.85	-2.19	32.48
3	Da Costakade 107	2	40.03	37.84	-2.19	34.77
81	Da Costakade 108	1.5	37.58	35.39	-2.19	19.13
81	Da Costakade 108	4.5	39.34	37.15	-2.19	18.26
81	Da Costakade 108	7.5	40.31	38.12	-2.19	20.02
152	Da Costakade 108	1.5	38.2	36.01	-2.19	32.86
152	Da Costakade 108	4.5	40.07	37.88	-2.19	33.37
152	Da Costakade 108	7.5	40.96	38.77	-2.19	31.78
135	Da Costakade 109	2	40.04	37.85	-2.19	34.25
4	Da Costakade 111	2	40.09	37.9	-2.19	33.07
30	Da Costakade 113	2	40.21	38.02	-2.19	32.91
5	Da Costakade 115	2	40.33	38.14	-2.19	32.62
136	Da Costakade 117	2	40.34	38.15	-2.19	32.2
31	Da Costakade 119	2	40.37	38.18	-2.19	31.56
6	Da Costakade 121	2	40.31	38.12	-2.19	33.14
44	Da Costakade 16	1.5	29.25	27.06	-2.19	47.61
44	Da Costakade 16	4.5	30.55	28.36	-2.19	48.56



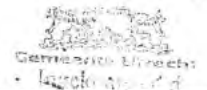
Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

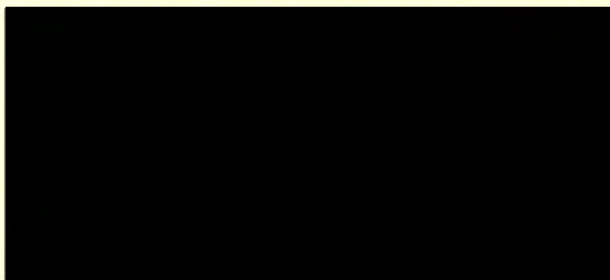
Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Lienswijze ontwaardebedrijvingsplan kruisvaak

Datum van inleveren (stempel)	 6 - DEC 2017
Naam afdeling voor adressering	Gemeenteraad Ontwikkelorganisatie Ruimte
Naam receptiemedewerker	
Handtekening medewerker voor ontvangst	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)
	

betreft: zierswijze ontwerpbestemmingsplan kruisvaart
afzender:



ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
omgevingrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze Kruisvaartkwartier ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden
6-12-2017

Geachte gemeenteraad,

Hierbij geven we als Stichting Vrienden van het Ringpark Dichterswijk onze Zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier.

Inleiding

In 2014 is er een burgerinitiatief gestart voor de realisering van het Ringpark-Dichterswijk. Het burgerinitiatief heeft inmiddels geleid tot de Stichting Vrienden van het Ringpark met diverse actieve en enthousiaste werkgroepen.

Het Ringpark bestaat uit een route die verspreid liggende pleinen en parkjes in Dichterswijk met elkaar verbindt. Het park zorgt voor een aantrekkelijk ommetje van drie kilometer door de wijk en geeft bewoners ademruimte.

De ontbrekende schakel voor het Ringpark is de wandelroute langs de Kruisvaart, binnen de grenzen van het Kruisvaartkwartier. Al jarenlang zetten bewoners van de wijk zich in om hier een wandelpad te krijgen.

Zienswijze

Het Ontwerpbestemmingsplan houdt te weinig rekening met de ontwikkeling van openbaar groen. De opzet met binnenhoven zorgt voor een smalle strook langs de Kruisvaart voor de route van het Ringpark en leidt tot binnenhoven met een breedte van 10 m (!); dat is een hele smalle woonstraat. Alleen ten noorden van de hefbrug wordt een strook openbaar groen toegevoegd, maar met onvoldoende maat voor sport of spel.

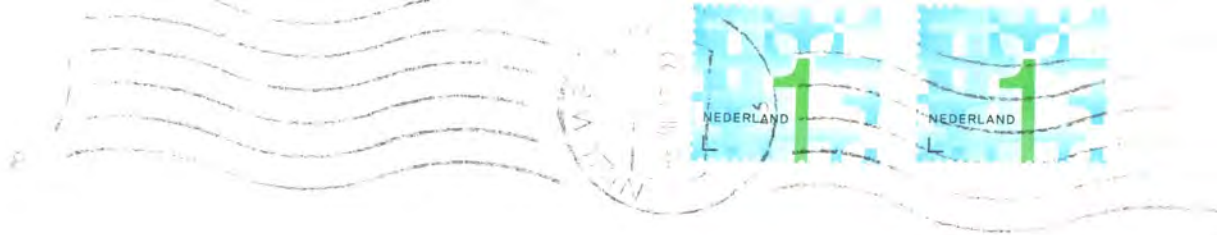
Een locatie waar de hoge bebouwingsdichtheid in het bijzonder knelt, is de omgeving van het Trimbosinstituut. De opgenomen bouwvolumes in het ontwerpbestemmingsplan met bouwhoogtes van respectievelijk 17,5 meter en 44,0-46,5 zijn erg massief voor deze locatie, die grenst aan oude stadswijken met een aanzienlijk groentekort. Juist op deze plek is in het Ringpark een publiek parkje voorzien.

Kortom, de nieuwe wijk voegt weinig publiek groen toe en voert de druk op bestaande voorzieningen alleen maar op.

De Stichting vrienden van het Ringpark Dichterswijk verzoekt het college om het oppervlak voor het openbaar groen te vergroten, de bouwvolumes in het Kruisvaartkwartier terug te brengen en het Ringpark-Dichterswijk de ruimte te geven.

Met vriendelijke





Ingekomen PLC d.d.

07 DEC 2017

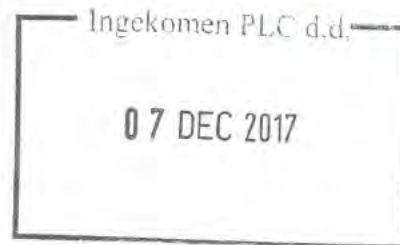
DE GEDEENTE RAAD VAN UTRECHT
ONTWIKKELORGANISATIE Ruimte
Omgevingsrecht
PB 16200
3500 CE UTRECHT

Vrienden van het Ringpark



1

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Datum:	Onze referentie:	Uw referentie:	Contactpersoon:
5 december 2017	17.254 MdK/mb		

Betreft:

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit Hogere waarden Kruisvaartkwartier

Aan de gemeenteraad van Utrecht.

Edelachtbare vrouwe/heer,

Met belangstelling heeft de Raad van Bestuur van het Trimbos-instituut de planvorming omtrent het Kruisvaartkwartier gevolgd. Wij hebben kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan. Middels deze brief willen wij onze vragen verwoorden en onze opvattingen en zienswijze weergeven.

Het Trimbos-instituut is het Nederlands instituut voor de geestelijke volksgezondheid en verslavingszorg. Het Trimbos-instituut wil de geestelijke gezondheid verbeteren door het delen van kennis. Wij leveren maatschappelijke en economische meerwaarde vanuit kennis over geestelijke gezondheid en het (voorkomen van) gebruik van tabak, alcohol en drugs teneinde de kwaliteit van leven te bevorderen.

De nadruk in ons werk ligt op het vergaren van (wetenschappelijke) kennis en het verspreiden daarvan. Een goede en rustige werkomgeving is essentieel voor onze medewerkers die vooral 'met het hoofd' werken; aandacht, concentratie en rust zijn belangrijk.

Te realiseren brug en fiets- en voetpad op gemeentegrond?

In de afgelopen periode is er met Trimbos-instituut gesproken over het aanleggen van een brug ter ontsluiting van het fiets- en voetgangersverkeer. Zo zijn er gesprekken gevoerd met de projectontwikkelaars Jan Thijs Klaassen MRP Development en Lex van Dop Objectum BV. Ook is er contact geweest met Loog Landaal, ambtenaar van de gemeente Utrecht, Wijkadviseur Rivierenwijk en Dichters-wijk, alsmede is er kennis gemaakt met Maud Schimmel, projectleider gemeente Utrecht.

Het bestemmingsplan voorziet in het voornemen om een fietsroute aan te leggen tussen Het Laantje gevormd door de bomen ter hoogte van het plantsoen aan de Da Costakade. Daarbij is aangegeven dat dergelijke infrastructuur vanwege de publieke functie moet worden gerealiseerd op gemeentegrond. Een van de brughoofden zou echter landen op grond waarvan Trimbos-instituut eigenaar is. In het concept bestemmingsplan staat niet duidelijk aangegeven of dit nog steeds de bedoeling is of dat het plan inmiddels zodanig is aangepast dat het brughoofd niet meer op grond van Trimbos-instituut aanlandt. Naar onze mening zou het plan daar duidelijkheid over moeten geven. Indien voorzien is dat de gemeente grond wil verwerven om de brug mogelijk te maken dan zou Trimbos-instituut daarvan in kennis moeten worden gesteld. Dat is tot op heden niet gedaan. Hierdoor wordt er naar de mening van het Trimbos-instituut gehandeld in strijd met artikel 3.8, lid 1c Wet Ruimtelijke Ordening.

Bovendien zijn - in tegenstelling tot hetgeen staat verwoord in paragraaf 1.3. van de Toelichting van het ontwerp bestemmingsplan - er geen onderhandelingen gaande tussen de initiatiefnemer en het Trimbos-instituut. In deze paragraaf staat echter het volgende: *"Hierbij is ook een klein deel van het terrein van het Trimbosinstituut meegenomen. De initiatiefnemer is in onderhandeling met het instituut om het betreffende perceelsgedeelte te verwerven, ten behoeve van de aanleg van een langzaamverkeersverbinding tussen het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade. Mocht de grondtransactie niet rond komen dan wordt deze verbinding iets noordelijker gerealiseerd.* Tot op heden zijn er geen onderhandelingen aangevangen althans is er geen concreet bod uitgebracht aan Trimbos - instituut danwel anderszins concreet kenbaar gemaakt dat initiatiefnemer grond van Trimbos-instituut wenst te verwerven.

Hoogte van de gebouwen.

In het stedenbouwkundigplan is voorzien om aan beide uiteinden van het plan Kruisvaartkwartier hoogbouw te realiseren van om en nabij de 39 meter hoog. Aan de Oostzijde van het plan komt een flatgebouw pal achter het Trimbos-instituut te staan. De hoogte van de bebouwing wordt in paragraaf 4.1.2 onderbouwd met het argument dat de hoogte 'aansluit op haar omgeving en in evenwicht is met de met de aanliggende buitenruimten.'

Dit argument gaat wellicht op voor de uiteinde bij het station, waar diverse grote gebouwen waaronder dat van de Rabobank zijn gesitueerd. Echter 1 kilometer verderop is de situatie totaal anders en kan niet gesteld worden dat de bebouwing qua hoogte 'aansluit bij zijn omgeving'. Integendeel, het zal ter plaatste verreweg het hoogste gebouw zijn. Hierdoor is het Trimbos-instituut van mening dat een flatgebouw achter het instituut in strijd is met het uitgangspunt dat "hoogbouw altijd in verhouding gezien wordt met de omgeving" zoals verwoord in de Hoogbouwvisie: "Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht (2005)", Zie par. 2.3.12. Bovendien wordt de vrije ligging en de rust die het Trimbos-instituut nodig heeft voor haar medewerkers daardoor belemmerd.

Keerlus.

Ter hoogte van het Trimbos-instituut wordt aan de overzijde van de Kruisvaart (vanaf het Trimbos-instituut gezien) een keerlus aangelegd. Alle verkeer dat het Kruisvaartkwartier inrijdt, moet via deze keerlus weer terug. Dit betekent dat bovenop de 500- tot 1000 stadsbussen die dagelijks al over de busbaan rijden er nog eens veel auto's tot bij het Trimbos-instituut rijden, de rotonde nemen en weer terug draaien.

Waarom voorziet de gemeente Utrecht in het plan niet in een tweede keerlus, halverwege het plan? Een tweede keerlus leidt tot minder gereden kilometers binnen het plan Kruisvaartkade, minder geluidsoverlast en minder uitlaatgassen en fijnstof. Daarmee maakt de gemeente Utrecht ook beter de ambitie waar die is neergelegd in het Actieland luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor Ambitie.' In de toelichting op het bestemmingsplan (p. 25) staat weliswaar vermeldt dat vanwege omwonenden de tweede keerlus is komen te vervallen maar de motivering daarvan ontbreekt. Trimbos - instituut verzoekt rekening te houden met eveneens de belangen van Trimbos- instituut en verzoekt om een onderbouwing of en welke belangenafweging is toegepast althans voor een ander alternatief zorg te dragen dan die door Trimbos - instituut is aangedragen.

Voetgangers en fietsers op 5 meter van de zijgevel.

Bij realisatie van de nieuwe brug is er een regelmatige stroom van voetgangers en fietsers op korte afstand (5 meter) van de zijgevel van het Trimbos-instituut. Onduidelijk is hoe de gemeente de huidige stilte en rust denkt te kunnen waarborgen die nodig is voor Trimbos-instituut om het werk goed te kunnen doen om welke reden Trimbos- instituut onder andere voor de huidige locatie heeft gekozen.

Bovendien verandert de veiligheidssituatie. Bij realisatie van het fiets- en voetpad tussen de bomen van Het Laantje in het plantsoen aan de Da Costakade, is duidelijk dat het huidige hekwerk zal verdwijnen. Onduidelijk is wat er voor terug komt en hoe de gemeente denkt te waarborgen dat het gebouw en terrein van Trimbos-instituut niet onveiliger wordt.

Bereikbaarheid per auto.

Bezoekers van het Trimbos-instituut klagen over de slechte bereikbaarheid van het centrum van Utrecht en van het Trimbos-instituut. In het plan wordt in paragraaf 4.2.1.3 aangenomen dat 431 extra woningen in het Kruisvaartkwartier niet zullen leiden tot meer dan 1800 verkeersbewegingen per etmaal. Het Trimbos-instituut heeft bedenkingen bij deze aanname die onder meer lijkt in te houden dat wordt aangenomen dat bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier slechts beperkt zullen kiezen voor de auto. Het Trimbos-instituut zou graag nader onderbouwd zien of de berekening die als bijlage bij de toelichting is gevoegd, uitgaat van deze aanname en of de berekening derhalve anders zal zijn wanneer niet wordt uitgegaan van deze aanname?

Naar de mening van het Trimbos-instituut neemt de bereikbaarheid van het Trimbos-instituut juist verder af en vreest dat niet zal worden voldaan aan de norm van maximaal 1800 verkeersbewegingen per etmaal. Bij parkeerdruk op Kruisvaartkade is het te verwachten dat automobilisten op de Da Costakade gaan parkeren. Dicht bij de nieuw te realiseren voetgangersbrug bij het instituut.

Bovendien is het aantal van 1800 autobewegingen gebaseerd op 431 woningen. Maar het plan heeft het over 450-600 woningen. (zie paragraaf 4.1.1.) Aangegeven wordt dat 1800 de bovengrens is, maar onduidelijk is hoe geborgd wordt dat bij realisatie van 600 woningen (40% meer) het aantal autobewegingen beperkt blijft tot 1800? In paragraaf 5.7. luchtkwaliteit wordt weliswaar duidelijk gesteld dat nog aangetoond zal moeten worden dat bij realisatie van meer dan 431 woningen, de verkeer aantrekkende werking van het totaal niet groter zal zijn dan 1800 verkeersbewegingen per etmaal. Het is derhalve opmerkelijk dat in paragraaf 4.2.1.3. kennelijk wordt uitgegaan van een aanname dat bij extra woningen de norm niet zal worden overschreden. Het Trimbos-instituut verzoekt derhalve het plan te wijzigen in die zin dat het aantal woningen maximaal 431 woningen zal bedragen, nu een berekening voor een hoger aantal woningen ontbreekt en niet zonder meer uitgegaan kan worden van uitsluitend een aanname dat de norm van 1800 verkeersbewegingen niet zal worden overschreden.

Parkeerdruk.

Hoe denkt de gemeente te waarborgen dat het Trimbos-instituut bereikbaar zal blijven en dat de parkeerdruk niet toeneemt?

In paragraaf 4.2.2. wordt gesteld dat het aantal benodigde parkeerplaatsen niet vast staat wat afhankelijk is van het te realiseren woningbouwprogramma. Niet goed te begrijpen valt hoe het aantal autobewegingen binnen de 1800 per etmaal blijft en de lage parkeernorm aan te houden valt zonder nadere onderbouwing. Met name daar het aantal voertuigen op dit moment niet te bepalen is want afhankelijk van het aantal te realiseren woningen dat niet aan een maximum is gebonden? Het Trimbos-instituut zou hier een nadere onderbouwing van willen zien.

Geluidshinder.

Paragraaf 5.3, geluidshinder, neemt als uitgangspunt de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. Dat gaat voorbij aan het feit dat het Trimbos-instituut voor diens medewerkers een werkomgeving is waar gewerkt wordt tussen 08.00 uur en 17.00 uur. Is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de reeds gevestigde bedrijven en instellingen zoals het Trimbos-instituut, dat het in hoge mate moeten hebben van rust en stilte om geconcentreerd te kunnen werken aan wetenschappelijk onderzoek en publicaties ten behoeve van het maatschappelijk belang? En wat is de maximale ontheffingswaarde waaraan het Trimbos-instituut als een geluidsgevoelig object of terrein mag worden blootgesteld?

De conclusie dat als de in het akoestisch onderzoek toegepaste maatregelen worden toegepast en hogere grenswaarden zullen worden verleend, dat er dan geen belemmeringen zijn voor wat betreft geluid, gaat voorbij aan de belangen van het Trimbos-instituut. Het hierboven gedane voorstel van een tweede keerlus zal tevens een positieve invloed hebben op de mate van geluidshinder die Trimbos-instituut zal ondervinden.

Openbaar vervoer.

Onduidelijk is of het plan er toe leidt dat de aansluiting op het OV verbetert door het plan Kruisvaartkwartier. Komt er een kortere route vanaf de Da Costakade naar het Centraal Station dan via de Croeselaan?, met een toegang tot de stationshal? Komen er bushaltes middenin of achteraan de Kruisvaartkade zodat de bereikbaarheid per OV verbetert?

Luchtkwaliteit.

In paragraaf 5.7 wordt gesteld dat wanneer het terrein wordt gebruikt voor meer dan maximaal 431 woningen dat nog aangetoond moet worden dat de verkeer aantrekkende werking beperkt blijft tot maximaal 1800 verkeersbewegingen per etmaal. Het Trimbos-instituut zou op dit moment reeds een nadere motivering verlangen.

Tevens is onduidelijk of er beleid is dat bepaalt dat bijv. na 1 tot 5 jaar na realisatie van het plan geëvalueerd wordt of de verkeersbewegingen inderdaad beperkt blijven en welke instrumenten er eventueel zijn om deze, indien dat nodig is, terug te dringen. Welke maatregelen zal de gemeente in dat geval treffen om de verkeersbewegingen terug te dringen?

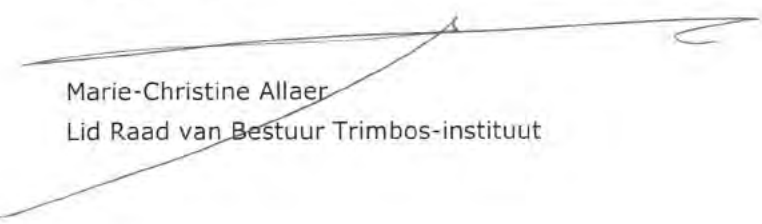
Niet gesprongen explosieven.

In de Tweede Wereldoorlog zijn spoorwegemplacements vaak gebombardeerd. Er is een gerede kans dat niet gesprongen explosieven worden gevonden (paragraaf 5.8). Indien het Trimbos-instituut 1 dag niet bereikbaar zou zijn voor de medewerkers vanwege ruimingswerkzaamheden kost dat € 128.500 per dag aan declarabele uren. In het geval dat er een explosie is kan dat leiden tot schade. Uit het plan valt niet op te maken hoe de gemeente en/of bouwers instaan voor deze kosten. Of er bijvoorbeeld een verzekering is afgesloten en welke dekking deze dan biedt. Op voorhand stelt het Trimbos derhalve de gemeente Utrecht hiervoor - zover nodig - reeds aansprakelijk voor de schade die zij in de toekomst eventueel zal lijden als gevolg van de doorvoering van dit onderhavige bestemmingsplan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maakt het Trimbos-instituut bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Kruisvaartkwartier. Naar aanleiding van het voorgaande verzoekt het Trimbos instituut u met inachtneming van deze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de hoogte van de flat, gelegen achter het Trimbos - instituut op maximaal 15 m te stellen, door te bepalen dat een tweede keerlus wordt gerealiseerd alsmede dat het aantal woningen maximaal 431 zal bedragen althans dat - alvorens het plan vast te stellen - nader onderbouwd zal zijn dat te allen tijde de norm van 1800 verkeersbewegingen per etmaal niet zal worden overschreden, en de normen van geluid niet te wijzigen. Het Trimbos- instituut gaat ervan uit dat u het Trimbos-instituut van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Onder voorbehoud van alle rechten, verblijf ik,

Hoogachtend,



Marie-Christine Allaer
Lid Raad van Bestuur Trimbos-instituut



Trimbos
instituut

Netherlands Institute of Mental Health and Addiction
Postbus 725, 3500 AS Utrecht

PostNL
Afz. 3500 AS 725



€1,44

NEDERLAND

06.12.17

NetSet FM 114421



11200 #8221X0X#00#00000#

07 DEC 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Onderwerp: **zienswijze ontwerpbestemmingsplan**

Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Utrecht, 5 december 2017

Geachte heer/ mevrouw,

Bij deze stuur ik u mijn zienswijze ten aanzien van 10 punten in het bestemmingsplan kruisvaartkwartier. U kunt deze zienswijzen zien als een bezwaar en wij vragen u om reactie.

1. Het ontwerp in het algemeen:

'Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaart kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart. Dit wordt verder uitgewerkt door de initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd'.

De zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven (blz 21).

Zienswijze:

Kunt u concreet aangeven hoe rekening gehouden wordt met de woonboten en de karakteristiek van de Dichterswijk? De groene daken worden beschreven maar hoe wordt concreet rekening gehouden met de beeldkwaliteit van de woonarken? De groenbeleving die er nu is, verdwijnt. Deels komt er op de zuidzijde iets terug, maar aan de noordzijde niet. De bebouwing wordt niet 4 meter trapsgewijs verhoogd, maar 12 meter aan de waterlijn. Wij vragen om deelname aan het ontwikkelen van het beeldkwaliteitsplan.

2. Waterbreedte Kruisvaart (artikel, regel).

Onderwerp

In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot onze woonboten. In het kader van de Havenverordening zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja, onder welke condities, blz 26.

Zienswijze

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vragen wij met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk mogelijk en wenselijk, met name voor de direct omwonenden. Indien de damwand 0,5 meter naar binnen komt, is er geen ruimte voor zowel steigers, aangemeerde boten en doorvaart op het huidige stuk water aan de Reviuskade. Wij vragen nadrukkelijk om geen steigers te plaatsen tenzij de vaart verbreed wordt.

3. Balkons aan Kruisvaartzijde /rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9).

Onderwerp

Er komt een muur van bebouwing direct aan de overkant van de Reviuskade. In plaats van 4 meter kijken de woonarken straks tegens 12 meter bebouwing aan. Met balkons. Indien wij onze gordijnen openen, kijken de toekomstige bewoners direct, met een hoek van kleiner dan 25 graden, bij de woonarken naar binnen. Verdichting is prima maar verstikking is onwenselijk.

In eerder bestemmingsplannen is nooit gesproken over balkons en werd de bebouwing trapsgewijs verhoogd richting het spoor. Dit gaf meer ruimtegevoel dan het huidige plan.

Zienswijze

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens, verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart met name ter hoogte van de Reviuskade. Binnen de meting is uitgegaan dat de woonarken niet verder van de aanliggende kade liggen dan 5 meter. (volgens havenatlas) Aangezien dit in de praktijk niet zo is en praktisch ook niet mogelijk dient deze meting (en haalbaarheid) aangepast te worden. Een ander argument is dat de Kruisvaart ter hoogte van de Revius en Da Costakade recent ca. 1 a 2 meter is versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden. Hier is geen rekening mee gehouden en ook hieromtrent staat deze aangenomen hoek mijn inziens ter discussie.

4. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde).

Onderwerp

De Reviuskade heeft sinds lange tijd last van geluidsoverlast door bouw- en spoorwerkzaamheden. Daarnaast draagt water, geluiden ver, waardoor dit als overlast wordt ervaren. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuidwest en de NS samengewerkt om deze overlast te beperken. De aanleiding was het braakliggende terrein aan de overkant waar nu een skatepark is gebouwd. Skatepark De Yard heeft een inmiddels een geluidswal aangelegd en de NS heeft de waterkant aan Reviuskade afgesloten. Nu blijkt dat er voor de toekomst geen akoestisch onderzoek is gedaan daar waar overlast te verwachten is. Niet omtrent de komende bouw dan wel het geluid van een nieuwe wijk. Wij hebben de gemeente en de NS meermaals gevraagd het overlastgebied uit te breiden, zodat compensatie mogelijk zou worden.

Zienswijze

Wij vragen om akoestisch onderzoek en praktisch plan hoe omgegaan kan worden met de te verwachte bouwgeluidsoverlast en de komst van een nieuwe wijk. De focus ligt nu met name op de spoorzijde als het gaat om geluidsoverlast. Gezien de ervaringen van de huidige bewoners van de Kruisvaart fungeert de watergang Kruisvaart als "klankkast" voor de omgeving. Daarnaast vragen wij om een vast aanspreekpunt waar geluidshinder gemeld kan worden en een procedure waarmee geluidshinder aangepakt kan worden.

5. Woonarken en bouwschade.

Onderwerp

Enige jaren geleden is de kruisvaart uitgediept en zijn er damwanden geslagen. Hiervoor moesten de woonboten tijdelijk worden verplaatst. Het verplaatsen van woonarken is een operatie an sich. Niet alleen stroom, gas en water maar ook riolering moet afgesloten en afvalwater pompen ondervinden storingen en continuïteit storingen door veranderende rioolbuis druk. Ten minste 1 rioolpomp is destijds 10 weken na verplaatsing stukgegaan waarbij niet meer te achterhalen was of de verplaatsing deze schade heeft berokkend. Daarnaast zijn arken beschadigd door werkbotten. Haarscheuren en barsten in betonnen bakken zijn achteraf geconstateerd maar de schade is niet meer te herleiden naar de brouwwerkzaamheden van toen. Onze woonarken worden niet verplaatst zonder uitgebreide garanties.

Zienswijze

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor. Deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren, kan dit gevolgen hebben voor de woonarken. Dit vraagt om een 0-meting bij aanvang. Het is echter niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen. Aangezien een 0-meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden.

Vraag bij zienswijze : Wij willen graag weten welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer, hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

6. Woonarken/ bouwoverlast.

Onderwerp

De Reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Nog geen jaar geleden is er veel te doen geweest om een overslagplek van bouwmaterialen voor het spooreplacement. I.s.m. het wijkbureau en de aannemer is de overlast iets verminderd, maar het geluid draagt nog altijd ver in een betonnen ondergrond. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuid West en NS samengewerkt om overlast te beperken. Zo heeft de Yard (skatebaan) een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant Reviuskade afgesloten. De huidige muur aan de waterkant zorgt momenteel voor enige demping.

Zienswijze

Wij willen dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlastmomenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook willen wij garanties dat er alleen doordeweeks wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 08.00 uur starten (wat inhoudt dat de werklui al om 07.30 te horen zijn) en dat de bouw om 17.00 uur ophoudt. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang als mogelijk staan. Een aantal van ons werken thuis. Voor hen vragen wij een compensatieregeling zoals die in andere belaste gebieden ook gegeven wordt.

7. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Onderwerp:

Er wordt gesproken over een hotelfunctie. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

Zienswijze:

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee gepaarde verdichting) vragen wij ons af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zien wij liever een lagere verdichting. In eerder bouwplannen zijn toezeggingen gedaan over maximaal 258 woningen, i.p.v. meer dan 600.

8. Ringpark Co-Creatie / beeld kwaliteit

Onderwerp:

In het bestemmingsplan wordt gesproken over het Ringpark een wijkgestuurd groenontwerp en dat dit is opgenomen in de plannen. Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd. Door initiatiefnemer is een bezonningsstudie uitgevoerd met een eerder plan om de effecten in beeld te brengen. Hieruit blijkt geen onoverkomelijke hindersituatie voor de omgeving door schaduwval.

Zienswijze:

Het Ringparkconcept voor het EPK terrein wordt gereduceerd tot een rietkraag en looppad aan de overzijde van de Da Costakade. Het is daarom wenselijk de kade/ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost van het project worden. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen.

De hoogbouw aan de Reviuskade zal er toe leiden dat de Reviuskade in zijn algemeenheid donker wordt. Dit heeft gevolgen voor de woningen en de woonarken. U schrijft "geen onoverkomelijke hindersituatie". Wat bedoelt u met niet onoverkomelijk? Welke normen worden daarvoor gehanteerd? Wordt dit gerekend onder planschade en kan er naar andere oplossingen worden gekeken?

Wij vragen u de hoogte van de bouw aan te passen waardoor de gevolgen zoals beschreven in de zonnestudie worden beperkt.

9. Verlichting en water algemeen.

Onderwerp: In het ontwerp wordt niet duidelijk hoe rekening gehouden wordt met verlichting en hoe deze op de waterlijn weerkaatst.

Zienswijze:

Wij vragen rekening te houden met verlichting die 24-uur aan zal moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in een garages, niet te plaatsen op hoogte van de waterlijn. Hierdoor wordt voorkomen dat de verlichting weerkaatst en als overlast wordt ervaren omdat zij bij de woonarken naar binnen schijnt.

10. Verkeer en ontsluiting:

Onderwerp: Ten noorden van het Kruisvaartkwartier zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw. De Jan van Foreeststraat is de enige ontsluiting van de nieuwe wijk. "en er is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding naar de binnenstad", blz 26.

Zienswijze:

Doordat de functie is veranderd, en doordat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen die over de Jan van Foreeststraat zal gaan komen, vragen wij om nieuw onderzoek. Wij vragen om rekening te houden met de nieuwe situatie en met het feit dat de nieuwe wijk alleen ontsloten kan worden via de noordzijde en dat er nu geen tot nauwelijks verkeer voorbij komt. Welke maatregelen neemt de gemeente om ervoor te zorgen dat de extra geluidshinder van het verkeer over de brug naar de Jan van Foreestraat tegen gegaan wordt. Kunt u aangeven of dit ook onder planschade voor de direct omwonende valt? Welke ruimte is gereserveerd voor een verbinding naar de binnenstad en waar gaat die verbinding precies lopen? Kunt u mij vertellen op welke termijn deze verbinding er komt en welke gevolgen dit heeft voor de direct omwonenden? Indien dit onder planschade valt, waar kan die verhaald worden en op welk moment?

De schade die ik als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijd, zal ik op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar.

In afwachting van uw reactie,





De gemeenteraad v. Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Postbus 162 00

3500 CE Utrecht

N13ww #5221X0X#00#0000#



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Onderwerp: **zienswijze ontwerpbestemmingsplan**

Kenmerk: NL.IMRO.0344.BPKRUISVAARTKWARTI-ON01

Utrecht, 5 december 2017

Geachte heer/ mevrouw,

Bij deze stuur ik u mijn zienswijze ten aanzien van 10 punten in het bestemmingsplan kruisvaartkwartier. U kunt deze zienswijzen zien als een bezwaar en wij vragen u om reactie.

1. Het ontwerp in het algemeen:

'Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaart kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart. Dit wordt verder uitgewerkt door de initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd'.

De zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven (blz 21).

Zienswijze:

Kunt u concreet aangeven hoe rekening gehouden wordt met de woonboten en de karakteristiek van de Dichterswijk? De groene daken worden beschreven maar hoe wordt concreet rekening gehouden met de beeldkwaliteit van de woonarken? De groenbeleving die er nu is, verdwijnt. Deels komt er op de zuidzijde iets terug, maar aan de noordzijde niet. De bebouwing wordt niet 4 meter trapsgewijs verhoogd, maar 12 meter aan de waterlijn. Wij vragen om deelname aan het ontwikkelen van het beeldkwaliteitsplan.

2. Waterbreedte Kruisvaart (artikel, regel).

Onderwerp

In het bestemmingsplan wordt niet eenduidig vastgesteld dat de waterbreedte gehandhaafd blijft. Met name het verplaatsen van de damwand en het toestaan van steigers en boten aan het water beperkt de afstand tot onze woonboten. In het kader van de Havenverordening zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja, onder welke condities, blz 26.

Zienswijze

Aangezien de waterbreedte al niet breed is en de Gemeente hecht aan waterbeleving en natuurlijke oevers, vragen wij met klem de huidige breedte van de Kruisvaart minimaal te borgen op de huidige breedte. Binnen de bebouwingsplannen is dit namelijk mogelijk en wenselijk, met name voor de direct omwonenden. Indien de damwand 0,5 meter naar binnen komt, is er geen ruimte voor zowel steigers, aangemeerde boten en doorvaart op het huidige stuk water aan de Reviuskade. Wij vragen nadrukkelijk om geen steigers te plaatsen tenzij de vaart verbreed wordt.

3. Balkons aan Kruisvaartzijde /rooilijn en 10% bebouwingsmarge (artikel 9).

Onderwerp

Er komt een muur van bebouwing direct aan de overkant van de Reviuskade. In plaats van 4 meter kijken de woonarken straks tegens 12 meter bebouwing aan. Met balkons. Indien wij onze gordijnen openen, kijken de toekomstige bewoners direct, met een hoek van kleiner dan 25 graden, bij de woonarken naar binnen. Verdichting is prima maar verstikking is onwenselijk.

In eerder bestemmingsplannen is nooit gesproken over balkons en werd de bebouwing trapsgewijs verhoogd richting het spoor. Dit gaf meer ruimtegevoel dan het huidige plan.

Zienswijze

Aangezien altijd gesproken is over een harde bebouwingsgrens, verzoeken wij de reguliere marge niet toe te passen aan de Kruisvaart en daarmee de mogelijkheid tot uitstekende balkons te voorkomen. Deze eventuele balkons geven een negatief effect op de beleving van ruimte en privacy langs de Kruisvaart met name ter hoogte van de Reviuskade. Binnen de meting is uitgegaan dat de woonarken niet verder van de aanliggende kade liggen dan 5 meter. (volgens havenatlas) Aangezien dit in de praktijk niet zo is en praktisch ook niet mogelijk dient deze meting (en haalbaarheid) aangepast te worden. Een ander argument is dat de Kruisvaart ter hoogte van de Revius en Da Costakade recent ca. 1 a 2 meter is versmald door het plaatsen van een nieuwe kade/damwanden. Hier is geen rekening mee gehouden en ook hieromtrent staat deze aangenomen hoek mijn inziens ter discussie.

4. Akoestisch onderzoek voor het binnen gebied (niet spoorzijde).

Onderwerp

De Reviuskade heeft sinds lange tijd last van geluidsoverlast door bouw- en spoorwerkzaamheden. Daarnaast draagt water, geluiden ver, waardoor dit als overlast wordt ervaren. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuidwest en de NS samengewerkt om deze overlast te beperken. De aanleiding was het braakliggende terrein aan de overkant waar nu een skatepark is gebouwd. Skatepark De Yard heeft een inmiddels een geluidswal aangelegd en de NS heeft de waterkant aan Reviuskade afgesloten. Nu blijkt dat er voor de toekomst geen akoestisch onderzoek is gedaan daar waar overlast te verwachten is. Niet omtrent de komende bouw dan wel het geluid van een nieuwe wijk. Wij hebben de gemeente en de NS meermaals gevraagd het overlastgebied uit te breiden, zodat compensatie mogelijk zou worden.

Zienswijze

Wij vragen om akoestisch onderzoek en praktisch plan hoe omgegaan kan worden met de te verwachte bouwgeluidsoverlast en de komst van een nieuwe wijk. De focus ligt nu met name op de spoorzijde als het gaat om geluidsoverlast. Gezien de ervaringen van de huidige bewoners van de Kruisvaart fungeert de watergang Kruisvaart als "klankkast" voor de omgeving. Daarnaast vragen wij om een vast aanspreekpunt waar geluidshinder gemeld kan worden en een procedure waarmee geluidshinder aangepakt kan worden.

5. Woonarken en bouwschade.

Onderwerp

Enige jaren geleden is de kruisvaart uitgediept en zijn er damwanden geslagen. Hiervoor moesten de woonboten tijdelijk worden verplaatst. Het verplaatsen van woonarken is een operatie an sich. Niet alleen stroom, gas en water maar ook riolering moet afgesloten en afvalwater pompen ondervinden storingen en continuïteit storingen door veranderende rioolbuis druk. Ten minste 1 rioolpomp is destijds 10 weken na verplaatsing stukgegaan waarbij niet meer te achterhalen was of de verplaatsing deze schade heeft berokkend. Daarnaast zijn arken beschadigd door werkboden. Haarscheuren en barsten in betonnen bakken zijn achteraf geconstateerd maar de schade is niet meer te herleiden naar de brouwwerkzaamheden van toen. Onze woonarken worden niet verplaatst zonder uitgebreide garanties.

Zienswijze

Bij het slopen van de huidige harde kade / terrein en het eventueel intrillen van damwanden komen zeer sterke trillingen voor. Deze trillingen kunnen resulteren in haarscheuren in materialen zoals gevel en/of wandbeplating binnen en buiten, steen, beton etc. Aangezien dit op zeer korte afstand van de woonarken gaat gebeuren, kan dit gevolgen hebben voor de woonarken. Dit vraagt om een 0-meting bij aanvang. Het is echter niet mogelijk vast te stellen of de betonnen bak van de woonarken aan de onderzijde of onder de waterlijn haarscheuren vertonen. Aangezien een 0-meting dus niet voldoet dienen de arken tijdelijk een andere ligplaats te krijgen ten tijde van deze werkzaamheden.

Vraag bij zienswijze : Wij willen graag weten welke partij hiervoor verantwoordelijk is (gemeente/ontwikkelaar/aannemer, hoe deze partij de overlast gaat compenseren en op welke wijze alle verzekeringsorganisaties op dit onderwerp denken te gaan samenwerken.

6. Woonarken/ bouwoverlast.

Onderwerp

De Reviuskade heeft al sinds lange tijd last van geluidsoverlast omdat geluid over water ver draagt. Nog geen jaar geleden is er veel te doen geweest om een overslagplek van bouwmaterialen voor het spooreplacement. I.s.m. het wijkbureau en de aannemer is de overlast iets verminderd, maar het geluid draagt nog altijd ver in een betonnen ondergrond. Afgelopen jaren is met het wijkbureau Zuid West en NS samengewerkt om overlast te beperken. Zo heeft de Yard (skatebaan) een geluidswal aangelegd en heeft de NS de waterkant Reviuskade afgesloten. De huidige muur aan de waterkant zorgt momenteel voor enige demping.

Zienswijze

Wij willen dat er nagedacht wordt over een (schade) compensatie regeling voor piek overlastmomenten tijdens de diverse bouwfasen. Ook willen wij garanties dat er alleen doordeweeks wordt gebouwd en geluiden niet eerder dan 08.00 uur starten (wat inhoudt dat de werklui al om 07.30 te horen zijn) en dat de bouw om 17.00 uur ophoudt. Indien mogelijk blijft de huidige muur zo lang als mogelijk staan. Een aantal van ons werken thuis. Voor hen vragen wij een compensatieregeling zoals die in andere belaste gebieden ook gegeven wordt.

7. Binnenstedelijk wonen en verdichten in relatie tot hotelfunctie.

Onderwerp:

Er wordt gesproken over een hotelfunctie. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

Zienswijze:

Er is sprake van een hotelfunctie (short of long stay) aangezien dit niets bijdraagt in de aantallen woningen voor bewoning (en de daarmee gepaarde verdichting) vragen wij ons af of dit een serieuze overweging is. In plaats van de eventuele hotelfunctie zien wij liever een lagere verdichting. In eerder bouwplannen zijn toezeggingen gedaan over maximaal 258 woningen, i.p.v. meer dan 600.

8. Ringpark Co-Creatie / beeld kwaliteit

Onderwerp:

In het bestemmingsplan wordt gesproken over het Ringpark een wijkgestuurd groenontwerp en dat dit is opgenomen in de plannen. Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m² recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd. Door initiatiefnemer is een bezonningsstudie uitgevoerd met een eerder plan om de effecten in beeld te brengen. Hieruit blijkt geen onoverkomelijke hindersituatie voor de omgeving door schaduwval.

Zienswijze:

Het Ringparkconcept voor het EPK terrein wordt gereduceerd tot een rietkraag en looppad aan de overzijde van de Da Costakade. Het is daarom wenselijk de kade/ringpark aan de Kruisvaart al in een vroeg stadium (december 2017) deel uit te laten maken van het algemene beeld kwaliteitsplan. Dit om te voorkomen dat het ringpark en oevers, belangrijke elementen voor de oude en nieuwe buurtbewoners, straks de sluitpost van het project worden. Door dit gelijk te laten lopen met het beeldkwaliteitsplan van de woningen voorkomen wij dit fenomeen.

De hoogbouw aan de Reviuskade zal er toe leiden dat de Reviuskade in zijn algemeenheid donker wordt. Dit heeft gevolgen voor de woningen en de woonarken. U schrijft "geen onoverkomelijke hindersituatie". Wat bedoelt u met niet onoverkomelijk? Welke normen worden daarvoor gehanteerd? Wordt dit gerekend onder planschade en kan er naar andere oplossingen worden gekeken?

Wij vragen u de hoogte van de bouw aan te passen waardoor de gevolgen zoals beschreven in de zonnestudie worden beperkt.

9. Verlichting en water algemeen.

Onderwerp: In het ontwerp wordt niet duidelijk hoe rekening gehouden wordt met verlichting en hoe deze op de waterlijn weerkaatst.

Zienswijze:

Wij vragen rekening te houden met verlichting die 24-uur aan zal moeten zijn, zoals bijvoorbeeld in een garages, niet te plaatsen op hoogte van de waterlijn. Hierdoor wordt voorkomen dat de verlichting weerkaatst en als overlast wordt ervaren omdat zij bij de woonarken naar binnen schijnt.

10. Verkeer en ontsluiting:

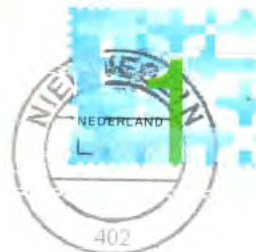
Onderwerp: Ten noorden van het Kruisvaartkwartier zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw. De Jan van Foreeststraat is de enige ontsluiting van de nieuwe wijk. "en er is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding naar de binnenstad", blz 26.

Zienswijze:

Doordat de functie is veranderd, en doordat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het aantal verkeersbewegingen die over de Jan van Foreeststraat zal gaan komen, vragen wij om nieuw onderzoek. Wij vragen om rekening te houden met de nieuwe situatie en met het feit dat de nieuwe wijk alleen ontsloten kan worden via de noordzijde en dat er nu geen tot nauwelijks verkeer voorbij komt. Welke maatregelen neemt de gemeente om ervoor te zorgen dat de extra geluidshinder van het verkeer over de brug naar de Jan van Foreestraat tegen gegaan wordt. Kunt u aangeven of dit ook onder planschade voor de direct omwonende valt? Welke ruimte is gereserveerd voor een verbinding naar de binnenstad en waar gaat die verbinding precies lopen? Kunt u mij vertellen op welke termijn deze verbinding er komt en welke gevolgen dit heeft voor de direct omwonenden? Indien dit onder planschade valt, waar kan die verhaald worden en op welk moment?

De schade die ik als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijd, zal ik op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar.





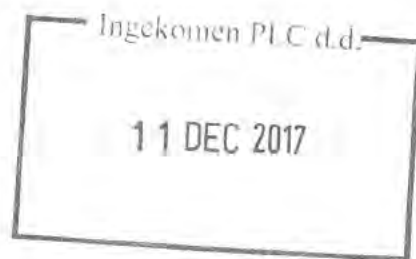
De gemeenschap v. Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 162 00
3500 CE Utrecht



NX2HV #8221X0X#00#0000#

Aan :

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte gemeenteraad,

Middels deze brief wens ik mijn bedenkingen kenbaar te maken over de voorgenomen ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Momenteel ligt hiervoor een ontwerpbestemmingsplan en een ontwerpbesluit hogere (geluid)waarden ter inzage. Deze brief dient u te beschouwen als zienswijze hierop. Ik ben al 23 jaar woonachtig aan de [REDACTED] met gezin. Wij wonen met veel plezier hier, mede omdat Utrecht zo'n groene stad is (was?) en dat wij hier in een groene omgeving wonen en toch dicht bij het centrum. Deze groene woonomgeving wordt echter steeds kleiner. Allereerst door de aanleg van het station Vaartse Rijn en ten tweede door de aanleg van de busbaan naar het station. En nu ten derde door de aanleg van een nieuwe woonwijk. Al kon je er niet makkelijk komen (deed ik wel met een bootje), geeft deze strook langs het spoor lucht aan de Dichterswijk. De laatste 5-10 jaar worden er van onze groene omgeving flinke stroken groen afgehaald ten behoeve van spoor of asfalt.

En met de aanleg van het Kruisvaartkwartier, wordt nogmaals een stuk groen in onze omgeving afgehaald. Dit terwijl er een ambitie ligt om in 2030 klimaatneutraal te worden al gemeente. Met de regelmatige overschrijding van de EU luchtkwaliteitsnorm op veel plekken in Utrecht, had het van meer duurzame politiek getuigd als deze strook grond langs het spoor was ontwikkeld als groene long van de stad Utrecht, bijvoorbeeld met een park, veel bomen waardoor ook de slechte luchtkwaliteit kan verbeteren. Dit is ook beter voor het klimaat en het koelend- en waterbergend vermogen.

Eerder heb ik al een keer o.a. een zienswijzen ingediend tegen de busbaanaanleg en de verbreding van de A27. In mijn ogen heeft het indienen van een zienswijze weinig zin, omdat er vervolgens middels een twee-kolommenstuk een soort ongrijpbaar antwoord wordt geformuleerd waar je als bewoner niet veel mee kan. Bezwaren worden verbaal weggemasseerd en verwachte overschrijdingen van bv luchtkwaliteits- of geluidnormen (zie meetnet) worden via theoretische modelberekeningen overtroefd. Het is algemeen bekend dat middels modelberekeningen alle (voor de gemeente en ontwikkelaar) gewenste uitkomsten uit de berekeningen kunnen komen. Immers, niemand heeft de kennis om dit goed te testen. En diegene die bepaalt wat erin gaat qua

data, bepaalt ook de uitkomst. En uiteindelijk wijzigt er nooit iets in het plan, maar kan wel een vinkje gezet worden op het onderwerp "inspraak". Dit geldt ook voor de klankbordgroep. De wensen van de buurt zijn hierin mondjesmaat meegenomen. Net als bij de busbaan heb ik het gevoel dat je als buurt mee mag denken over de kleur van de bakstenen van de geluidswal, dat niveau. De extra druk om meer woningen te bouwen draagt niet bij aan het gevoel dat de gemeente bijdraagt aan de leefbaarheid van de toch al dichtbebouwde stad Utrecht. Een serieuze omarming van het plan voor het Ringpark heeft de gemeente hierbij laten liggen. Dit plan zal met deze opgave niet worden gerealiseerd, verwijzingen naar dit plan en draagvlak vanuit de buurt zijn niet correct.

De gemeente geeft geen blijk te kiezen voor mij als huidige inwoner en ze behartigd mijn belangen niet goed, door te kiezen voor veel meer steen, meer wegen en meer infrastructuur in de toch al volgebouwde stad. Dat vind ik zacht gezegd erg jammer.

Hieronder licht ik mijn meer gedetailleerde bezwaren puntsgewijs toe.

1 : De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier voldoet niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking: voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen, waarvan 22.750 in stedelijk gebied, waarvan ongeveer de helft (11.500) in Leidsche Rijn en de andere helft in diverse kleinere en grotere projecten. Die andere helft betreft ca. 11.250 woningen, op basis van de genoemde andere aantallen. 11.250 woningen worden alleen al in de Merwedekanaalzone voorzien (10.000 tot 12.000). Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het Beurskwartier (3.600), en het voormalig Defensieterrein (600) waardoor het totaal aantal woningen « anders dan in Leidsche Rijn » al uitkomt op 14.200 tot 16.200. Daarmee is de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier onnodig en niet duurzaam. De bewoners ervan zullen te maken krijgen met een zeer ongezond leefklimaat, dat gekenmerkt wordt door geluid- en trillinghinder. Ik kom daar hieronder op terug, onder meer onder 5A en 11.

2 : De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier is strijdig met de hoogbouwvisie. De hoogtes van de bouwblokken staan niet in verhouding tot de omgeving : aan de spoorzijde is momenteel sprake van geen enkele bebouwing en een naastgelegen vlak spoorwegemplacement ; aan de Kruisvaartzijde is sprake van tweelaagsbebouwing met een schuin dak (Reviuskade), een plantsoen, en vierlaagsbebouwing met een plat dak (Da Costakade). De genoemde basismaten voor de ontwikkeling (15 of 30 meter) en de accenten (30 tot 60 meter) tasten het kleinschalige karakter van de bestaande Dichterswijk aan en gaan ten koste van de zichtlijnen op de Dom.

3 : **Verlechtering van leefbaarheid:** De ontwikkeling van de Kruisvaartkade draagt niet bij aan een gezonde verstedelijking. De leefomgeving van bestaande

bewoners wordt ongezonder en de hoeveelheid groen in de directe leefomgeving en de kwaliteit ervan daalt: we krijgen te maken met viezere lucht door een toenemend aantal motorvoertuigbewegingen (zie 5B en 10), bomen (111) en ander groen verdwijnt, het aantal zonuren daalt, en we verliezen het zicht op de Domtoren.

4 : Bij de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is ten onrechte gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 en/of uitgegaan van de categorieën 'centrum' en 'zeer sterk stedelijk'. Het plangebied ligt niet in het stadscentrum, maar is daarvan gescheiden door het spoorwegemplacement. Dit blijft ook zo, want de enige verkeersverbinding naar het stadscentrum die er het komende decenium misschien bijkomt, is een fietstunnel. Daarmee blijft het plangebied – net als de aanpalende Dichterswijk – meer een schil om het centrum, dan onderdeel van het centrum. Volgens CROW genereert een woning in een schil rondom een centrum meer verkeer en parkeerders dan een woning in een centrum. Op basis van het maximum dat gesteld is aan het aantal verkeersbewegingen, zouden uitgaande van de juiste CROW-categorie minder woningen gebouwd kunnen worden daar waarvan nu wordt uitgegaan. De veronderstelling dat de nabijheid van het centraal station en station Vaartsche Rijn maakt dat niet alle bewoners en bezoekers met de auto komen, lijkt verder niet gebaseerd op onderzoek. De Jaarbeurs ligt op 250 meter afstand van het centraal station: toch komt een groot deel van de bezoekers met de auto. Als een ontwikkeling van 431 woningen er voor zorgt dat het aantal autoverkeersbewegingen immer onder de 1800 blijft, dan zou de ontwikkeling ook op dat aantal woningen gemaximeerd moeten worden. Een eventueel overig programma als aangetoond is dat het maximum aantal verkeersbewegingen niet wordt overschreden (door wie ? hoe ?) zorgt voor onnodige risico's, al helemaal als hierbij opnieuw wordt uitgegaan van de verkeerde CROW-aannames. Want nogmaals : uitgaande van de juiste CROW-aannames kunnen maximaal 1800 verkeersbewegingen niet leiden tot de voorgenomen aantallen woningen.

5 : Luchtkwaliteit en Geluidshinder zullen verder stijgen Van de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade wordt ten onrechte gesteld dat belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten. Die belangrijke negatieve effecten zijn er namelijk wel met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit.

5A : Qua geluid is sprake van zeven verschillende geluidbronnen die maken dat de ontwikkeling niet mogelijk is zonder voor een deel van de te bouwen woningen en appartementen hogere geluidgrenswaarden vast te stellen. De Wet geluidhinder biedt die mogelijkheid, maar gek is het wel : want de gemeente houdt zich alleen aan die wet, door gebruik te maken van de nooduitgang in diezelfde wet. Voldaan wordt alleen door een overschrijding van het geluidplafond te faciliteren. Dit staat haaks op de stelling dat (nieuwe) bewoners te maken krijgen met een gezonde leefomgeving. De gemeente verdedigt dit door te wijzen op de afname van geluidhinder die bestaande bewoners van de Dichterswijk zouden ondervinden. Maar dat is een gelegenheidsargument. Als de gemeente die leefomgeving van bestaande bewoners namelijk echt had willen

verbeteren, dan had dat 15 jaar geleden al kunnen gebeuren door het plaatsen van geluidschermen bijvoorbeeld. En dit is niet gebeurd: kennelijk vond het bevoegd gezag de geluidhinder voor bestaande bewoners toen niet zo groot of belangrijk, dat het dergelijke schermen noodzakelijk achtte. Onderzocht is overigens niet welke geluidhinder de huidige bewoners van de Dichterswijk er voor terugkrijgen : welke hinder gaat D2 horeca opleveren en welke spraakmakende horeca? Welke de steigers, welke de balkons ? Onduidelijk is ook welke aanvullende geluidhinder zal optreden in verband met een nog lopende vergunningsaanvraag van ProRail, dat het spoorwegemplacement in Utrecht wil wijzigen. **Kortom : dit belangrijk nadelige effect zou verder onderzocht moeten worden, al dan niet in een volwaardig MER-onderzoek.** Ook al omdat een goede ruimtelijke ordening voorschrijft dat de richtafstand van woningen ten opzichte van een spooreplacement 300 meter is. Het college wil laten bouwen tot een afstand van 50 meter.

5B : Qua luchtkwaliteit kan niet op voorhand redelijkerwijs worden uitgesloten dat **er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit,** evenmin als kan worden aangenomen dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling aan de Kruisvaartkade, zodat geen aandacht hoeft te worden besteed aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is. *Het plangebied bevindt zich deels in de milieuzone van Utrecht, dus om die reden alleen al zou een volwaardig luchtonderzoek onderdeel moeten zijn van de planbeoordeling. Dat van een plan sprake zou zijn dat niet in betekenisvolle mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit is niet relevant, nu de rechtbank van Den Haag de Staat op 7 september 2017 met onmiddellijke ingang verbodt elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zal leiden.* Het verkeer dat middels de ontwikkeling wordt aangetrokken, zal rijden via de Graadt van Roggweg en de Europalaan. Dit zijn potentiële overschrijdingspunten. Als het RIVM statistisch verwacht dat door de ontwikkeling van de Kruisvaartkade grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden, dan is de Staat verplicht de ontwikkeling stil te (doen) leggen. **Er is derhalve meer dan een goede reden om luchtonderzoek te doen, in plaats van op basis van (mogelijk onjuiste) aannames te concluderen dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt. Het zou een gotspe zijn als, nadat de Kruisvaartkade is ontwikkeld, de milieuzone moet worden uitgebreid, omdat de luchtkwaliteit is verslechterd.**

Qua bodem zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk. Qua trillinghinder wordt geconstateerd dat niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor nieuwbouw. Het college is bereid om twee keer zoveel trillingshinder te gedogen, waarmee voldaan zou worden aan de streefwaarden voor bestaande bouw.

6 : Bij de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier wordt er ten onrechte van uitgegaan dat uitgaand ochtendspitsverkeer gemiddeld eerder vertrekt dan dat het Rabobankkantoorverkeer arriveert. Medewerkers van de Rabobank rijden vanaf zeven uur, half 8, 's ochtends al naar hun werk, juist vanwege de slechte bereikbaarheid van hun werkplek. De veronderstelde tijdshift is er in praktijk niet, waarmee een gunstiger beeld van de toekomstige verkeerssituatie wordt geschetst dan gerechtvaardigd is. De conclusie dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan – Van Zijstweg wordt dan ook onvoldoende aannemelijk gemaakt. Het argument dat sprake is van een beperkt verkeerseffect op grotere afstand, omdat een ontwikkeling elders voor nog grotere verkeersproblemen gaat zorgen, is een drogreden. Het zou juist moeten leiden tot extra terughoudendheid waar het het toevoegen van autoverkeersbewegingen betreft. Het omgekeerde is het geval.

7 : De voor de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier opgestelde Kwantitatieve Risicoanalyse is ondeugdelijk. **De risicoberekeningen zijn uitgevoerd op basis van huidige (trein)snellheden (40 km/u), in plaats van op basis van de toekomstige (80 km/u).** De verwachting is dat de toekomstige situatie niet zal zorgen voor een overschrijding van de orientatiewaarde, maar de onderbouwing van deze stelling is een email van een gemeentelijke ambtenaar, waar het onderzoeksbureau uitspreekt dat (aanvullende, rI) risicoberekeningen dit verder moeten uitwijzen. Deze berekeningen dienen eerst te worden uitgevoerd, alvorens het bestemmingsplan goed te keuren. Of er dient een voorbehoud te worden gemaakt bij de vaststelling van het bestemmingsplan, dat nog dient te worden aangetoond dat de toekomstige situatie inderdaad niet zorgt voor een overschrijding van de orientatiewaarde.

8 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde akoestisch onderzoek is ondeugdelijk. Over de Dichtersbaan rijden naast bussen en taxi's ook hulpdiensten. De geluidemissie van taxi's wordt niet meegenomen in de berekeningen, evenmin als die van de hulpdiensten. Met name voor de meest kritisch gelegen woningen waarvoor nu ten hoogste 66 dB wordt berekend kan dit relevant zijn voor de vraag of toch niet de maximaal te ontheffen grenswaarde van 68 dB wordt overschreden. Daarnaast is nog onduidelijk hoe de projectontwikkelaar denkt te gaan voldoen aan de door de gemeente gestelde grenswaarde van 55 dB etmaalwaarde voor het industriegeluid van het nabijgelegen spoorwegemplacement. Voor de busbuffer is ervan uitgegaan dat alle bussen in totaal per etmaal 0,5 minuut stationair draaien. Waar deze aanname op gebaseerd is, is niet duidelijk. Uit waarnemingen ter plekke blijkt dat bussen soms minutenlang stationair draaien, vooral in de winterperiode, omdat de verwarming in de bus het anders niet doet. Het kan dus zo maar zijn dat niet wordt voldaan aan de geluideisen van 50 dB-etmaalwaarde.

9 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde luchtkwaliteit onderzoek is ondeugdelijk. De ontwikkeling wordt aangemerkt als een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging,

omdat minder dan 1500 woningen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt berekend wat de planbijdrage is voor stikstofdioxide en fijnstof, maar hierbij worden niet alle relevante verkeersstromen meegenomen. Zo blijven de verkeersbewegingen die het plan veroorzaakt op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan buiten beeld. Juist op deze wegen is blijkens gegevens van het RIVM nu al sprake van overschrijdingen en bijna overschrijdingen van de Europese normen voor luchtkwaliteit. De rechtbank van Den Haag gebood in dit kader op 7 september 2017 de Staat om binnen twee weken na 7 september alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan dat zodanige maatregelen bevat dat op de kortst mogelijke termijn voorspelbaar en aantoonbaar voldaan wordt aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Het verbod de Staat daarnaast met onmiddellijke ingang elke maatregel te (doen) treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Niet uitgesloten is dat de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier op de Graadt van Roggenweg en de Europalaan autoverkeer genereert dat leidt tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden. Het RIVM zou hierover om advies moeten worden gevraagd. Hier zijn college en projectontwikkelaar schriftelijk op gewezen en er is schriftelijk om een dergelijke adviesaanvraag verzocht. Dit verzoek is ongemotiveerd afgewezen. Onduidelijk is overigens waarom met stagnatiefactor 0 lijkt te zijn gerekend. En op bladzijde 37 van het onderzoek bevindt zich een kaartje waaruit blijkt dat de jaargemiddelden stikstofdioxide zich op een enkel punt boven de grenswaarde bevindt en op grote delen van de Croeselaan en Van Zijstweg daar vlak onder. Reden te meer om het RIVM om advies te vragen opdat geen maatregel genomen wordt die leidt tot een overschrijding van de grenswaarde. Ten aanzien van fijn fijnstof (PM2.5) geldt tot slot dat de Europese grenswaarde weliswaar (net) niet wordt overtreden, maar de advieswaarde van de Wereldgezondheidsraad wel. De vraag is welke modellen hiervoor gebruikt zijn en of de aannames die gedaan zijn wel kloppen (rubbish in – rubbish out). Dit is erg lastig te controleren.

10 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde trillinghinderonderzoek is ondermaats. Geconstateerd wordt dat de norm voor trillinghinder in belangrijke mate wordt overschreden, maar onduidelijk is of tijdens de metingen sprake was van een representatieve bedrijfssituatie. Onduidelijk is ook of in het onderzoek rekening is gehouden met de toekomstige situatie, waarin onder meer goederentreinen met hogere snelheden door Utrecht Centraal zullen rijden. Geconstateerd wordt dat er geen maatregelen genomen kunnen worden om aan de richtlijn streefwaarde te kunnen voldoen. Er worden maatregelen genoemd, waaronder die van een snelheid beperkende. Dat staat haaks op het voornemen om juist met hogere snelheden over het spoor te rijden.

11 : Het ten behoeve van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier uitgevoerde watercompensatieonderzoek is onvoldoende uitgewerkt. Gesproken wordt van een globale berekening, op basis waarvan nog niet gesteld kan worden dat kan worden voldaan aan de gestelde eisen van de gemeente en het waterschap. Daarnaast wordt gesteld dat nader onderzoek nodig is van de doorlatendheid van de grondslag.

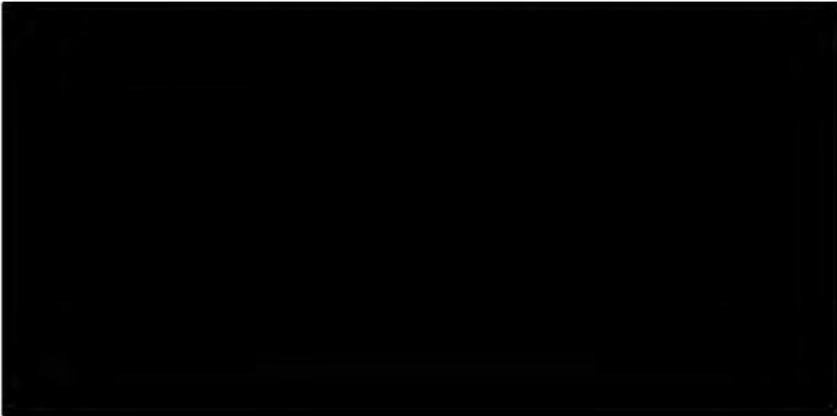
12: De beschrijving in 5.1.7. gaat in op "groen dat een positief effect heeft op de gezondheid en dat er bij voorkeur groen in iedere straat aanwezig moet zijn". Alle weergaves en beschrijvingen over groen, vermijden te zeggen dat het plangebied eerst volledig van al het bestaande groen ontdaan zal worden en dat er nieuwbouw zal komen met nieuw groen. Om die reden is het noemen voor de aansluiting van het Ringpark is zeer misleidend. Immers, het Ringparkplan wilde van dit terrein helemaal groen park maken. Het Ringpark was opgesteld als alternatief voor deze woonwijk. Nu deze woonwijk toch wordt aangelegd, zal het Ringpark niet meer zijn dat wat dunne groene randjes die aan elkaar worden "bedacht" middels uitspraken van de gemeente in de planuitwerking.

Ik zou het beter vinden als de gemeente niet meer rept over het Ringpark . De zin dat "Door het groen in het plangebied zal ook het Ringpark worden versterkt" is een misleidende formulering. Immers, alle groen dat er was en dat onderdeel uitmaakt en nodig is voor het plan van het Ringpark verdwijnt. Juist door de aanleg van deze wijk zal er geen Ringpark meer kunnen komen, behalve wat magere groene strookjes die via stijgers en nieuw aan te planten boompjes aan elkaar geplakt worden. In die zin is er ook bij de tekeningen over deze nieuwe wijk sprake van misleiding omdat er bomen tussen de nieuwbouwblokken ingetekend worden die minimaal 50 jaar oud zijn. Dit is vooral bedoeld om de wijk groener te laten over komen, maar de realiteit is dat een nieuwe boom (ook uit kostenbesparing) in een nieuwe wijk slechts meestal een 10 cm dik armetierig boompje is dat pas na 25-40 jaar een echte boom kan worden genoemd. Het omzagen van alle bestaande bomen wordt lijkt het bewust niet genoemd. Vanuit klimaat, en leefbaarheid zou het ook beter zijn geweest om alle bestaande deze bomen te laten staan.

Al met al is sprake van een onzorgvuldig planproces en een prematuur ontwerpbestemmingsplan, op basis van onzorgvuldig en ondeugdelijk onderzoek in opdracht van en betaald door de projectontwikkelaar. Dit

grenst aan onbehoorlijk bestuur en ik verzoek u dan ook met klem het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat bovengenoemde punten zijn opgehelderd en hebben geleid tot aanpassingen. De schade die ik als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier lijd, zal ik op de gemeente verhalen, ook al heeft deze zich hiervan gevrijwaard door het planschaderisico door te schuiven naar de projectontwikkelaar. Of schade als gevolg van onbehoorlijk bestuur ook voor rekening komt van de projectontwikkelaar is mij overigens niet duidelijk.

Mocht deze brief aanleiding zijn tot vragen, dan ben ik vanzelfsprekend bereid deze te beantwoorden. Ook tot een toelichting in bredere zin ben ik altijd bereid.





11 DEC 2017

Gemeente Utrecht
8 - DEC 2017

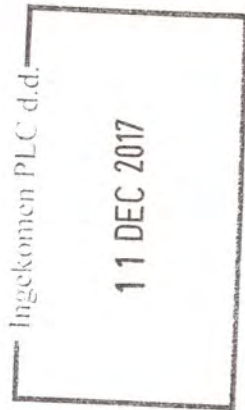
Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze Kruisvaart

Datum van inleveren (stempel)	
Naam afdeling voor adressering Onroerbelorganisatie Ruimte	
Naam receptiemedewerker 	
Handtekening medewerker voor ontvangst 	Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)

Gemeente Utrecht.
Ontwikkelorg. Ruimte
Omgevingsrecht
Zienswijze Kruisvaart



Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier en bijbehorend ontwerpbesluit hogere waarden

Voor het kruisvaartkwartier heeft de gemeente Utrecht recent een aanpassing op het bestaande bestemmingsplan voorgesteld.

Op bestuurlijk niveau heeft de gemeente de ambitie en de wens om meer woningen binnen de bestaande stad te realiseren door verdichting. Dit voornemen vormt de aanleiding voor de aanpassing van het bestemmingsplan voor het plangebied. De hoeveelheid woningen die de gemeente nu wenst te realiseren zijn binnen het bestaande bestemmingsplan niet mogelijk.

De bestaande kwaliteiten van de Dichterswijk worden beïnvloed door iedere nieuwe invulling van het plangebied maar bij de voorgestelde vergroting van het bouwvolume zal de impact aanzienlijk groter zijn. Er komen immers nog meer woningen, nog meer verkeer (dus meer auto's) maar vooral meer mensen die de bestaande voorzieningen moeten gaan delen met de aanwezige bewoners. Ook de nieuwe bewoners van het plangebied ondervinden de nadelen van de voorgestelde schaalvergroting, zij moeten bestaande voorzieningen eveneens gaan delen met meer mensen.

Belangrijke factoren;

- **Grote verschillen in stedenbouwkundige schaal** tussen de bestaande omgeving en de nieuwe invulling van plan gebied. Kleinschaligheid in de omringende wijk tegenover een veel grotere dichtheid en hoogte van de nieuwe bebouwing. Voor de bewoners van de Dichterswijk heeft dit heeft grote invloed op de beleving van hun (stedelijke) omgeving.
- **Veranderende beeldkwaliteit**, vooral voor de bewoners aan de Kruisvaart. Mogelijk grote bouwhoogten op kleine afstand (ca. 50 tot 70m) van de bestaande bebouwing. Dit heeft grote invloed op zaken als daglichttoetreding, bezonning, het uitzicht enz.
- **Parkeerproblemen** door de komst van veel meer auto's en de beperkte toename van het aantal parkeerplekken in verhouding tot het aantal nieuwe woningen. Een deel van de toekomstige bewoners zal bestaan uit jonge, hoog opgeleide tweeverdieners, al dan niet met kinderen. Van deze groep is bekend dat die doorgaans over ten minste 1, maar vaker over 2 auto's beschikt. Dit gaat een groot probleem veroorzaken wanneer er maar 0,7 parkeerplek per woning is voorzien
- De ontsluiting van de nieuwe wijk geeft **nieuwe verkeersstromen** door de bestaande wijk en op de Croeselaan. Dit geeft een aannemelijk risico op de toename van verkeersoverlast en opstoppen.
- **Druk op de bestaande voorzieningen** in de wijk zoals park- en groenvoorzieningen, scholen en speeltuinen.
- De aanzienlijke toename van het autoverkeer zal **de luchtkwaliteit** lokaal negatief beïnvloeden. Dit is in tegenspraak met het streven van de gemeente om de luchtkwaliteit juist verder te verbeteren.



Binnen het bestaande bestemmingsplan is er door de ontwikkelaar eerder een voorstel gedaan voor de invulling van het te bebouwen gebied aan de kruisvaart. Dit voorstel voorzag in een bebouwing van het plangebied met ca. 250 woningen. Dit plan respecteert daarmee de bestaande omgeving in z'n stedenbouwkundige schaal en viel ook in goede aarde bij een deel van de bewoners van de omringende wijk. Het had een kleinschaliger stedelijk en sloot aan de zijde van de kruisvaart wat betreft bouwhoogte en typologie aan op de bestaande omgeving, een jaren 30 wijk met hoofdzakelijk bebouwing in 2 lagen met een zadeldak. Aan de spoorzijde was de bouwhoogte ook beperkt tot maximaal ca. 6 lagen

Het plangebied ligt helemaal ingeklemd tussen het spoorwegemplacement, het Rabobank terrein en de bestaande wijk. Juist daardoor is de impact van iedere nieuwe invulling van het plangebied zo groot op de bestaande wijk, want deze zal door de geïsoleerde ligging noodgedwongen gericht zijn op de bestaande wijk. De kleinschaligheid van deze wijk is juist haar belangrijkste aantrekkingskracht. Door de dreigende toename in stedelijke schaal komt deze kleinschaligheid zwaar onder druk te staan. De schaalsprong van 3 naar misschien wel 10 tot 12 lagen over een afstand van ca. 50 tot 70 meter is bijzonder groot.

Bij het plangebied aan de kruisvaart lijkt deze wens nu prominent voorrang te krijgen op de kwaliteit van de bestaande omgeving. De voorgestelde verdichting is moeilijk te realiseren zonder de kwaliteiten van de bestaande omgeving geweld aan te doen. Zo ontstaat een realistische mogelijkheid dat er door de gemeente woonkwaliteit wordt opgeofferd voor de wens tot het vergroten van het aantal woningen

Deze week heeft de vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) in de media nog een signaal afgegeven mbt. tot de problemen die ontstaan op ondermeer het gebied van infrastructuur bij het realiseren van nieuwe woningen binnen de bestaande stadsgrenzen. die

Zoals het zo mooi staat verwoord in de omschrijving ; " De kwaliteiten van het plangebied worden vooral ingegeven door de centrale ligging in de stad nabij het centrum en de ligging aan de blauw-groene kwaliteiten van de Kruisvaart"

Kennelijk moeten de kwaliteiten van het plangebied worden verkregen uit bestaande elementen; de kruisvaart, het hefbrugpark en de ligging nabij het centrum en niet uit de nieuwe invulling van het gebied.





Ingekomen PLC d.d.

08 DEC 2017

7 - DEC 2017

Ontvangstbewijs afgifte document - balie post stadskantoor

Korte beschrijving van het document:

Reactie op omgevingsvergunning (Zienswijze)

Datum van inleveren (stempel)

7 - 12 - 2017

Naam afdeling voor adressering

Gemeenteraad Utrecht

Ontwikkelings organisatie

Ruimte & Omgevingsred.

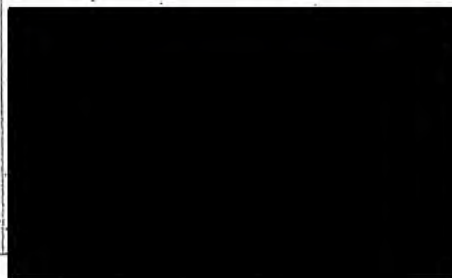
Naam receptiemedewerker



Handtekening medewerker voor ontvangst



Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)



De gemeenteraad van Utrecht.
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht.
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
Stadsplateau 1, Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

08 DEC 2017

Utrecht, 6 december 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit Hogere waarden
Kruisvaartkwartier

Geachte gemeenteraad,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit Hogere waarden Kruisvaartkwartier.

Na bestudering van het ontwerpplan komt ondergetekende tot de conclusie dat het indienen van een zienswijze noodzakelijk is vanwege de omvangrijke verslechtering van het woon- en leefklimaat aan de Da Costakade.

1. Flora, fauna en klimaat

1.1 Impact plan op fauna

Om de impact van het plan op flora en fauna te onderzoeken, heeft de gemeente BK bouw- en milieuadvies een onderzoek laten verrichten welke als bijlage is toegevoegd aan het concept bestemmingsplan. Ondergetekende is na bestudering tot de conclusie gekomen dat dit onderzoek onvolledig is. Zoals vele bewoners kunnen getuigen, komen in het zuidelijke deel van de Kruisvaart ook de ijsvogel, aalscholver en waterhoen voor en hebben mogelijk ook hun broedplaatsen in het gebied.

Met name voor de ijsvogel is het evident dat dat deze zeer hoge eisen stelt aan zijn leefgebied en dat de realisatie van het voorliggende plan met grote mate van zekerheid zal leiden tot het verdwijnen uit het gebied. Ondergetekende verzoekt de gemeente nader onderzoek te doen naar deze soorten en mogelijke andere omissies in het rapport.

1.2 Impact plan op flora

Zoals aangegeven in de toelichting bij het concept bestemmingsplan is het plan een uitwerking van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier 2003. In deze visie wordt aangegeven dat in het gebied geen groen mag verdwijnen (het rapport is niet langer te vinden op de gemeentelijk website waardoor ik niet kan verwijzen naar de juiste paragraaf en tekst). Ondergetekende verzoekt de gemeente nader uitleg hierover aangezien het zuidelijke deel vrijwel geheel een groengebied is met veel struiken en bomen dat vrijwel geheel verloren gaat met de uitvoering van het plan. Het feit dat dit officieel niet te boek staat als groenzone bij de gemeente mag hierbij geen rol spelen.

Hoewel er de ambitie is om de zone in het zuidelijke deel grenzend aan de kruisvaart groen in te richten, wordt er geen concrete en substantiële invulling aan deze ambitie gegeven. Om het gebied daadwerkelijk een groen karakter te geven, verzoekt ondergetekende om een groenstedelijke woonmilieu te creëren met substantieel groen langs de Kruisvaart in het zuidelijke deel (bomen en struiken) in plaats van alleen lage oeverbeplanting (zoals gras en riet). Substantieel groen kan bestaan uit onder andere een bomenrij(en) langs de gehele waterlijn langs de Kruisvaart met een maximale afstand van bijvoorbeeld 8 meter. Alleen met het opnemen van een minimaal aantal bomen en hoge struiken en overig groen in de plannen kan de gemeente de daad bij het woord voegen wanneer geschreven wordt dat de ontwikkeling van de Kruisvaartkade bijdraagt aan de gemeentelijke ambitie voor gezonde verstedelijking met een gezonde leefomgeving en groene kwaliteit.

1.3 Impact op klimaat

1.3.1 Waterafvoer

In het voorliggende plan erkent de gemeente problemen die zullen ontstaan bij hevige regenval zoals deze steeds vaker zal voorkomen. Deze zal (deels) moeten worden opgevangen door het uitlopen in het oppervlaktewater oftewel in de Kruisvaart. Ondergetekende wijst de gemeente erop dat dit gevaarlijke en onaanvaardbare situaties kan opleveren voor de woonarken op de Kruisvaart. Bij de eerdere werkzaamheden aan de Kruisvaart in 2012 (baggeren en kademuren vervangen) zijn de woonarken opnieuw afgemeerd. Dit afmeersysteem is dusdanig aangelegd dat deze slechts een geringe stijging van de waterstand aan kan. Bij stijging van de waterstand van meer dan 10 a 20 cm is de kans groot dat er grote schade zal ontstaan aan de woonarken en het afmeersysteem kan afbreken met gevolgen die niet te overzien zijn. De gemeente dient voorwaardelijke verplichtingen op te nemen met betrekking tot de afvoer van hemelwater en een maximale toelaatbare stijging van de waterstand in de Kruisvaart in de plannen op te nemen. Ondergetekende zal de gemeente verantwoordelijk houden voor schade die ontstaat aan de woonark en het afmeersysteem bij hevige regenval en afvoer van hemelwater op de Kruisvaart als gevolg van de nieuwbouw. Een mogelijke nadelig effect kan ontstaan wanneer de Kruisvaart als gevolg van de nieuwbouw versmald zou worden of minder diep zou worden. Ondergetekende verzoekt de gemeente harde eisen te stellen op dit punt en versmalling van de huidige breedte en diepte niet toe te staan.

1.3.2 Windbelasting

Er is ter plekke van de woning van ondergetekende een toename van windbelasting als gevolg van de nieuwbouw in het kruisvaartkwartier welke leidt tot een aanzienlijke verslechtering van het leefklimaat op dit punt. De windhinder komt op meerdere plekken in de categorie 'slecht' voor buiten zitten. Ondergetekende verwacht dan ook maatregelen van de gemeente om deze verslechtering van het leefklimaat op dit punt tegen te gaan.

1.3.3 Geluid

De nota geluid bevat de regel dat er een goed akoestisch woon- en leefklimaat blijft in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid. In de toelichting op de plannen in het ontwerp bestemmingsplan staat dat de geluidssituatie aanzienlijk wordt verbeterd voor de woningen en woonboten in het gebied als gevolg van de woningbouw.

Als redenatie wordt aangegeven dat dit een gevolg is van de geluidsluwe zone die ontstaat door de nieuwbouw aan het spoor als een geluidsscherm gaat functioneren.

In dit uitgangspunt zit een grote omissie, namelijk het feit dat de nieuwbouw tussenruimtes kent tussen de blokken. Op het zuidelijke deel bevindt zich in de huidige situatie een ononderbroken hoge wal van zand/aarde welke begroeid is met struiken en bomen. Doordat

deze ononderbroken is, fungeert deze over de gehele linie als geluidswal. Wanneer de plannen in de huidige vorm worden uitgevoerd heeft het geluid van het spoor, het spooreplacement en de busbaan, welke boven de toegestane normen is, vrij spel via de tussenruimtes in de bebouwing. Vanwege deze omissie is het niet juist om al te stellen dat de nieuwbouw een positief effect zal hebben op het akoestische leefklimaat voor de woningen en woonboten aan de Da Costakade. Een deel van de woningen en woonboten komen immers in een vrijwel ongehinderde verbinding te staan met het spoor(emplacment) en de busbaan. Daarbij komt dat het geluid dat zal doordringen via de tussenruimtes nog eens wordt weerkaatst tegen de huidige bebouwing van de Da Costakade.

In de plannen worden wel maatregelen afgedwongen voor de nieuw te bouwen woningen, maar niet voor de bestaande woningen en woonboten. Ondergetekende verwacht maatregelen om deze verslechtering van het leefklimaat ongedaan te maken.

1.3.4 Bezinning

Ondergetekende heeft grote bezwaren tegen de conclusie dat er geen grote impact is op het gebied van bezinning. De woonboten zijn gericht op het water en noordoosten en zijn laag gelegen. De woonboten hebben in de huidige situatie daarmee met name bezinning in de ochtenduren aan de waterzijde tot ongeveer 10 uur 's morgens (afhankelijk van het seizoen) welke met de nieuwbouw vrijwel geheel verdwijnt. Bij de bezinningsstudie is ook onvoldoende rekening gehouden met de lage ligging van de woonarken.

2. Verkeer en parkeren

2.1 parkeren

De gemeente hanteert een lage parkeernorm voor de nieuwbouw (A2-zone in het plan Kruisvaartkwartier) om zo min mogelijk verkeersbewegingen te krijgen bij de verdichting van de stad. Daarnaast is het beleid van de gemeente om parkeerdruk niet af te wentelen op de directe omgeving.

De A2-norm kent ruime bandbreedtes van zo'n 50% tussen de minimale en maximale parkeernorm binnen de A2-zone normen. Hierdoor is het te verwachten dat over de hele linie minder dan 1 parkeerplaats per woning gerealiseerd zal worden. In het zuidelijke deel van het plan tegenover de Da Costakade worden met name grote stadswoningen en appartementen gerealiseerd volgens de huidige plannen. Vanwege de grootte van de woningen en het feit dat deze in de hogere prijs categorieën zal vallen, zullen bewoners naar verwachting gemiddeld minimaal 1 auto hebben en is het vrijwel evident dat bewoners auto's waarvoor geen parkeerplek is binnen het plangebied zullen parkeren in het gebied tussen Croeselaan - Jacob Catstraat - Da Costakade - Anna Maria Schurmanstraat waar het vrij parkeren is. Bewoners kunnen immers via de langzaamverkeerbrug op korte loopafstand vrij parkeren. (In de huidige situatie parkeren al velen uit de aanpalende straten waar wel betaald parkeren geldt en het centrum hun auto in het vrij parkeren gebied.) De toename van de parkeerdruk welke nu al zeer hoog is, is onacceptabel en ondergetekende verwacht dan ook maatregelen om deze verslechtering van het woon- en leefklimaat op dit punt.

Hierbij moet in aanmerking genomen worden dat de bewoners in grote meerderheid tegen betaald parkeren stemden in verleden en er geen aanleiding is om te veronderstellen dat deze meerderheid zal kenteren in de toekomst.

2.2 Verkeer

Het is evident dat de bouw van 450 tot 600 woningen en de bijbehorende (1800) verkeersbewegingen een verdere verhoging van de verkeersdruk zal opleveren en daarmee een verslechtering van het leefklimaat door verminderde bereikbaarheid, luchtkwaliteit, etc. Ondergetekende ziet onvoldoende onderbouwing in de plannen om het maximum van 1800

autoverkeersbewegingen te behalen en verzoekt de gemeente het aantal woningen te maximaliseren op 431.

3. Privacy, inijk en uitzicht

De impact van de nieuwbouw is voor de eigenaren van woonboten is zeer fors. Ik heb de woonboot 17 jaar geleden gekocht vanwege het unieke karakter van de plek met vrij uitzicht op het groen. Dat woningbouw op het terrein gaat plaatsvinden is begrijpelijk, maar de mate waarin is buiten proportioneel. De huidige plannen hebben tot gevolg dat het vrije zicht geheel verdwijnt en dat de lucht hooguit nog zichtbaar zal zijn wanneer bewoners van woonboten met hun neus aan het venster staan. In de plannen wordt geen enkele aandacht besteed aan de enorme impact op het gebied van inijk, privacy en uitzicht voor de huidige bewoners.

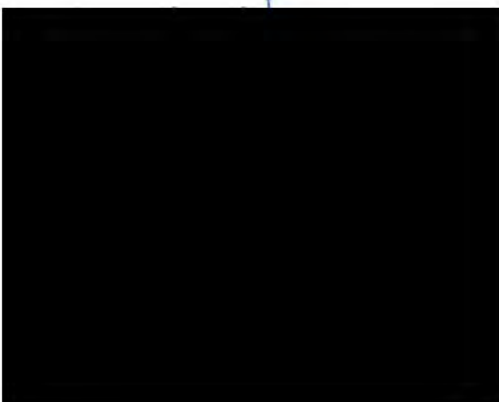
Wel is er een hellingshoek vastgesteld voor de zichtlijn vanuit de woonboten die niet meer mag bedragen dan 25 graden. Daarbij wordt echter voorbijgegaan aan het feit dat de hoogbouw aan de spoorzijde deze grens fors overschrijdt. Ondergetekende maakt hiertegen bezwaar en verzoekt de gemeente het gehele plan dusdanig in te richten dat deze grens nergens wordt overschreden.

Vanwege de enorme impact van de nieuwbouw voor de eigenaren van de woonboten en vanwege het gemeentelijke uitgangspunt dat de nieuwbouw moet aansluiten bij de bestaande bebouwing, verzoekt ondergetekende de bebouwing aan de Kruisvaart te maximaliseren tot 3 woonlagen. Positief neveneffect hierbij is de forse toename op bezonning en licht op het binnenterrein van het plan en de lagergelegen appartementen aan de spoorzijde.

De enorme impact op het gebied van privacy en inijk kan enigszins worden verminderd door het plaatsen van bomen langs de Kruisvaart en het ringpark. Ondergetekende verzoekt de gemeente daarom verplichtingen op te nemen in de plannen voor het planten van bomen en ander substantieel groen langs de Kruisvaart.

Bovenstaande verzoeken zullen bijdragen aan een (meer) acceptabele impact op het gebied van uitzicht voor de huidige bewoners van zowel de woonboten als de huizen aan de Da Costakade en aan het draagvlak onder de huidige bewoners van het gebied.

Al met al is de impact van de nieuwbouw op het woon- en leefklimaat op mijn adres zeer fors en van dien aard dat ondergetekende aanpassingen verwacht op bovenstaande punten. Zonder (voldoende) aanpassingen is ondergetekende voornemens om deze zienswijze als basis te gebruiken voor een planschadeclaim.



Gemeente Utrecht
Burgemeester
Van Oort

7 - DEC 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
omgevingsrecht

Ingekomen PLC d.d.

08 DEC 2017