

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg

November 2017

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN OPAALWEG, AMETHISTWEG, TOLSTEEG	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen.....</i>	<i>4</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING.....	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....	5
2.3.1	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen.....</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Ambtshalve wijziging van de juridische regeling De ambtshalve wijzigingen betreffen de noodzakelijke wijzigingen in de Algemene regels over bouwen en gebruik. De artikelen 8 en 9 van de Algemene regels moesten worden aangepast aan het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik. Daarnaast is het overgangsrecht in artikel 13 ambtshalve aangepast aan de voorgeschreven tekst uit het Besluit ruimtelijke ordening.</i>	<i>5</i>
2.3.3	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen Geen</i>	<i>6</i>
2.3.4	<i>Ambtshalve wijziging van de toelichting.....</i>	<i>6</i>
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	8
	ZIENSWIJZE 1	8
	ZIENSWIJZE 2	9
	ZIENSWIJZE 3	12
	ZIENSWIJZE 4	15
	ZIENSWIJZE 5	20
	ZIENSWIJZE 6	24
	ZIENSWIJZE 7	28
	ZIENSWIJZE 8	28

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg

Het plangebied ligt in Hoograven, Tolsteeg. De grens van het driehoekige plangebied wordt in het zuidwesten gevormd door de Amethistweg parallel aan de Opaalweg en in het zuidoosten door de Waterlinieweg. In het noorden grenst het gebied aan de begraafplaats Tolsteeg.

Het doel van het bestemmingsplan is de bouw van een appartementencomplex ten behoeve van 200 onzelfstandige studentenwoningen juridisch-planologisch mogelijk te maken en de functionele en ruimtelijke structuur vast te leggen. Het plan voor 200 onzelfstandige studentenwoningen aan de Opaalweg vormt een onderdeel van het Actieplan Studentenhuisvesting en helpt mee het tekort hieraan terug te dringen.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 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 zienswijzen behandeld. 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 bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

De bijlage achterin dit document bevat de (geanonimiseerde) zienswijzen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 25 augustus 2017 tot en met donderdag 5 oktober 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 8 zienswijzen ingediend. Twee er van zijn door dezelfde persoon ingediend met dezelfde inhoud. Deze zienswijzen zijn daarom beschouwd als 1 zienswijze.

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.

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

De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen.

Zienswijze 2 is op 5 oktober 2017 via email ingediend. De indiener is in de gelegenheid gesteld om zijn zienswijzen binnen één week als nog per brief in te dienen. De indiener heeft daarvan gebruik gemaakt. Deze zienswijze wordt daarom behandeld.

Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen gaan over de locatie van de studentenwoningen, de bouwhoogte en het aantal studentenwoningen. De indieners zijn bang dat hun rustige omgeving door de komst van studenten wordt verstoord en vrezende overlast in de vorm van verkeer en geluid.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

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

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

Geen.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

De ambtshalve wijzigingen betreffen de noodzakelijke wijzigingen in de Algemene regels over bouwen en gebruik. De artikelen 8 en 9 van de Algemene regels moesten worden aangepast aan het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Daarnaast is het overgangsrecht in artikel 13 ambtshalve aangepast aan de voorgeschreven tekst uit het Besluit ruimtelijke ordening.

2.3.2.1 Aanpassing artikel 8 Algemene bouwregels:

in artikel 8.4 onder b is de zinsnede in de eerste zin van dit lid van het ontwerp: *'met inachtneming van de regel onder c'* verwijderd;

in artikel 8.4 onder c en d is de tekst van het ontwerp:

'c. De toepassing van de regel onder b mag niet tot gevolg hebben dat wordt afgeweken van een regel die op een locatie een maximaal aantal woningen toestaat.

d. De regels onder a en b blijven buiten toepassing, voor zover deze regels in strijd zijn met de regels over woningvorming of omzetting die alleen voor een bepaalde bestemming gelden.' verwijderd.

2.3.2.2 Aanpassing artikel 9 Algemene gebruiksregels:

in artikel 9.2 Gebruiksregel over parkeren is de tekst van het ontwerp:

'a. Het veranderen van het feitelijke gebruik, ook al laten de regels met betrekking tot bestemmingen die verandering toe, is niet toegestaan, als de parkeerbehoefte door het beoogde gebruik toeneemt, zonder dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig

de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, die als bijlage 1 bij de nota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.

b. De onder regel a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.’ verwijderd.

Als gevolg hiervan is artikel 9.3 nu artikel 9.2;

in artikel 9.2 (was in ontwerp 9.3) onder b is de zinsnede in de eerste zin van dit lid in de tekst van het ontwerp: *’ met inachtneming van de regel onder c’* verwijderd;

in artikel 9.2 (was in ontwerp 9.3) onder c en d is de tekst van het ontwerp:

’c. De toepassing van de regel onder b mag niet tot gevolg hebben dat wordt afgeweken van een regel die op een locatie een maximaal aantal woningen toestaat.

d. De regels onder a en b blijven buiten toepassing, voor zover deze regels in strijd zijn met de regels over woningvorming of omzetting die alleen voor een bepaalde bestemming gelden.’ verwijderd.

2.3.2.3 Aanpassing artikel 13 Overgangsrecht bouwwerken:

in artikel 13.1 onder 1 is de tekst van het ontwerp:

’Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag,

a. mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

b. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;

c. 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.’ vervangen door:

’Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel 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.’

2.3.2.4 In artikel 13.1 onder 2 is de tekst van het ontwerp:

’Burgemeester en wethouders kunnen 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 %.’ vervangen door:

’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 %.’

2.3.3 Wijziging van de toelichting naar aanleiding van zienswijzen

Geen.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de toelichting

De artikelsgewijze toelichting onder paragraaf 7.3 is naar aanleiding van de wijziging in de artikelen 8 en 9 gewijzigd.

- 2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.3 van de toelichting:
in paragraaf 7.3 onder de artikelsgewijze toelichting van artikel 8.4 is de tekst van het ontwerp: *'De regel onder 8.4 lid c nuanceert de afwijkingsmogelijkheid. In sommige bestemmingen geldt namelijk de regel dat in een bepaald gebied een maximaal aantal woningen gebouwd mag worden. Het is niet de bedoeling dat dat aantal wordt overschreden door het vormen van extra woningen op grond van de afwijkingsmogelijkheid onder b. De regel onder b creëert immers alleen de bevoegdheid om van de regel onder a af te wijken.'* verwijderd.

in paragraaf 7.3 onder de artikelsgewijze toelichting van artikel 9.2 is de tekst van het ontwerp: *'Dit artikel regelt dat de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid. Het artikel neemt de functie over van de stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening die eenzelfde voorwaarde aan het gebruik stelt. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen voldoet. Het college heeft normen vastgesteld die aangeven wat als 'voldoende' moet worden beschouwd. In een bestaande situatie wordt de bestaande parkeergelegenheid voor auto's en fietsen als voldoende beschouwd. Deze bestaande parkeergelegenheid moet op grond van dit artikel in stand worden gehouden. Bij sloop- nieuwbouw wordt het bestaande aantal parkeerplaatsen (het reeds verkregen niveau) in mindering gebracht op het aantal dat nodig is bij de nieuwe ontwikkeling, een en ander conform het geldende gemeentelijk beleid. Met parkeervoorzieningen worden parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen bedoeld.'* verwijderd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling mogelijk die niet past in de wijk

Indieners vinden het gebouw met 10 verdiepingen te hoog, het past niet in de omgeving en het gaat om teveel woningen.

Zij ervaren de omgeving nu als rustig en sereen, maar straks vrezen zij last van fietsen en van nachtelijke gesprekken van studenten langs en onder hun ramen.

Indieners doen de suggestie om leegstaande kantoorpanden (oude wijkgebouw aan 't Goylaan) te transformeren voor studentenhuisvesting, dit is beter voor het milieu en goedkoper. Of om een grotere campus op de Uithof te bouwen, dat is dichtbij de school/universiteit en de toekomstige tramlijn zorgt voor een goede verbinding met de stad.

Reactie

Al in het Wijkontwikkelingsplan Hoograven van 1997 sprake van een mogelijke woningbouwontwikkeling op deze locatie. In de tussenliggende jaren zijn verschillende initiatieven voor deze plek in overweging genomen. Om het aanhoudende tekort aan met name onzelfstandige studentenwoningen tegen te gaan is de Opaalweg in 2012 opgenomen in het Actieplan Studentenhuisvesting. Met 200 onzelfstandige studentenwoningen wordt de wijk niet overbelast. De locatie ligt aan de rand van de woonwijk. De toegangswegen zijn bestaand en er wordt ook nu al veel gebruik gemaakt van bestaande fietspaden richting Lunetten. De (auto) verkeersproductie voor de studentwoningen is zeer beperkt en kan afgewikkeld worden via de bestaande (woonstraten richting de W.A. Vultostraat). Het gaat om ongeveer 160's auto per 24 uur. Dit zal niet leiden tot een onevenredige toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de bestaande woonstraten.

De meeste verplaatsingen zullen plaatsvinden met de fiets. De fietsstraat Opaalweg en het fietspad naar Lunetten zijn hier zeer geschikt voor. Voor de fietsen is stallingsruimte gereserveerd onderin het gebouw. De hoogte van het gebouw van 32 meter past met tweemaal de gemiddelde hoogte van de omgeving op deze locatie en voldoet hiermee aan de wens van de gemeente om op deze plek, aan de rand van de wijk, bebouwing met een accent in de wijk op te nemen. Door een hoog gebouw te realiseren in plaats van een gebouw met een grote footptint wordt het groene karakter van de locatie zoveel mogelijk behouden en wordt de groene rand van de wijk zo min mogelijk aangetast. Met het hoogteaccent wordt een visuele relatie gelegd tussen de wijken Hoograven en Lunetten en wordt de sociale veiligheid van de onderdoorgang van het viaduct vergroot. De komst van een woongebouw voor studenten vergroot de diversiteit binnen de wijk Zuid en vergroot het draagvlak voor de voorzieningen binnen de wijk.

2. Ontevreden over de participatie

Indieners zijn niet tevreden over participatie, omdat dit is gebeurd met een panel vanuit de buurt, dat besluit voor de gehele buurt en dat zelf waarschijnlijk geen last heeft van deze monstertoren. Er is nooit input van de bewoners onderling gevraagd.

Reactie

In 2015 zijn verschillende keren bewonersavonden voor alle omwonenden georganiseerd (20 januari 2015 en 3 maart 2015). Naar aanleiding van opmerkingen tijdens deze avonden is het ontwerp van het gebouw op een aantal punten aangepast. Een voorbeeld hiervan is dat de entree van het gebouw is gedraaid richting Waterlinieweg. In februari 2017 is een wijkbericht uitgegaan naar alle omwonenden. Het groencompensatieplan is op 15 april 2015, op 29 juni 2015 en op 30 oktober 2017 voorgelegd aan de klankbordgroep. Zij konden instemmen met het ontwerp voor de groencompensatie.

Op 13 augustus 2017 was er een inloopavond voor het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn verder diverse wijkberichten verstuurd over de stand van zaken van het project.

3. Uitzicht

De indieners vragen zich af waarom de gemeente de studenten laat uitkijken op snelweg en begraafplaats en daarnaast is het ook nog eens oneerbiedig naar de begraafplaats toe.

Reactie

Bij de situering van het gebouw is zowel rekening gehouden met de Waterlinieweg, die inmiddels geen snelweg meer is, als met de begraafplaats. De afstand ten opzichte van de begraafplaats is zodanig dat van een oneerbiedige uitkijk op de begraafplaats geen sprake is. Er bestaan geen wettelijke afstandsnormen voor woongebouwen ten opzichte van begraafplaatsen. De zorg over het uitzicht van de nieuwe bewoners is overigens niet een belang van bestaande bewoners buiten het plangebied.

4. Studenten of starterswoningen

Studenten hebben geen geld om een woning te kopen en als dat wel het geval is, zullen zij deze woning niet snel verkopen na hun studie. Indieners zijn bang dat er uiteindelijk starterswoningen komen, daarvan zijn er genoeg in de wijk.

Reactie

Met dit bestemmingsplan wordt uitsluitend de bouw van 200 onzelfstandige studentenwoningen mogelijk gemaakt. Dit is geregeld in artikel 5.1 onder a. Het gaat in dit geval niet om koopwoningen. Het omzetten naar bijvoorbeeld starterswoningen maakt dit bestemmingsplan niet mogelijk.

5. Al het groen wordt volgebouwd

De indieners vragen waarom de gemeente alle stukken groen vol wil bouwen. Graag willen zij op dit stukje 'jungle' uit blijven kijken.

Reactie

Bij het ontwerp van het gebouw is rekening gehouden met het behoud van zoveel mogelijk groen. De hoogte van het gebouw maakt dit mogelijk, omdat door de compacte omvang van het gebouw veel groen gespaard blijft. Ook worden de waardevolle bomen en bomen groepen aan de Amethistweg, Waterlinieweg en de begraafplaats behouden en zo mogelijk versterkt. Parkeren en de fietsenstalling worden ingepast in de groene terreininrichting en zijn uit het zicht vanaf de Amethistweg. Het is de daarnaast bedoeling om het groen rondom het gebouw voor iedereen toegankelijk te maken door een pad aan te leggen. Het huidige groen is een woekering van planten waar een pad niet mogelijk is. Het bestaande pad aan de rand van het plangebied blijft bestaan, in aangepaste vorm.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2

1. De Hoogte van het gebouw ten opzichte van de bestaande bebouwing

Waar het in de huidige bouwnormen mogelijk is om 2x de hoogte van de omliggende woning als standaard te gebruiken voor gebouwen bij de ingang van de wijk, is dit niet te verenigen met de hoogte van de andere 'hoge' gebouwen in de wijk, zoals de appartementen op de Briljantlaan en het Smaragdplein (beide 9 verdiepingen). Verzoek om de hoogte van de woontoren te verlagen naar 9 verdiepingen.

Reactie

De recent gerealiseerde bebouwing aan de Briljantlaan vormt geen hoogteaccent en is dus niet vergelijkbaar. Daarnaast is een hoogteaccent altijd in verhouding tot de omliggende bebouwing en bestaat daar dus geen vaste hoogte voor. De bebouwing op het Smaragdplein heeft een hoogte van 8 bouwlagen. Deze kan worden gezien als een accent. De omliggende bebouwing is hier overwegend lager. Dat wil niet zeggen dat dit ook een passende hoogte is voor de situatie aan de Opaalweg, want daar heeft de omliggende bebouwing een andere hoogte.

De hoogte van het gebouw van 32 meter past met tweemaal de gemiddelde hoogte van de omgeving op deze locatie en voldoet hiermee aan de wens van de gemeente om op deze plek, aan de rand van de wijk, bebouwing met een accent in de wijk op te nemen.

In de Hoogbouwvisie is aangegeven dat in gebieden met het perspectief binnentuin accenten mogelijk zijn. Een bouwplan dat hoger is dan de gemiddelde bouwhoogte in de omgeving, wordt getoetst aan een aantal stedenbouwkundige principes of het zinvol is op die plek een accent te maken. In de Hoogbouwvisie worden een aantal situaties beschreven waar een wijkaccent stedenbouwkundig logisch is:

- bij de entree van een wijk;*
- langs een invalsweg;*
- om de grens tussen wijken aan te geven;*
- op een zichtlijn of beter nog: daar waar zichtlijnen samenkomen;*
- een bijzondere functie in de wijk die gemarkeerd kan worden;*
- een plek met een bijzonder uitzicht;*
- een plek die om verdichting vraagt (bijvoorbeeld een knooppunt van openbaar vervoer).*

2. Geluidsoverlast via balkons, ramen en aanrijroutes

Door de komst van de 200 extra studenten wordt extra geluidsoverlast verwacht. Op dit moment is er in het voorjaar en in de zomer al veel overlast van hangjongeren op het basketbalveld van het Kentalis College. Met de geplande 20 balkons aan de straatzijde van het gebouw wordt gevreesd voor nog meer geluidsoverlast.

Reactie

Het gaat hier om een woongebouw voor studenten aan de rand van de wijk. Meer verkeer, fiets- en autoverkeer verkeer is daardoor onvermijdelijk, maar de in verhouding geringe toename van het verkeer kan goed worden afgewikkeld op de omliggende straten zoals de Slotlaan. Overlast als gevolg van hangjongeren of stemgeluid van bewoners/studenten is niet iets dat met een bestemmingsplan kan worden geregeld of tegengegaan. Dat is vooral een kwestie van menselijke gedragingen.

3. Tekort aan parkeerplaatsen

Op dit moment is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen in de wijk. Met de bouw van de toren en de daarbij behorende kleine hoeveelheid parkeerplaatsen komt er mogelijk een nog grotere druk op de al overbelaste hoeveelheid parkeerplaatsen.

Reactie

Voor deze nieuwe ontwikkeling wordt voldaan aan de parkeernormen van de gemeente zoals die in de Nota Stallen en parkeren staan voor studentenwoningen en de in totaal 20 parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd zodat voor parkeren in de omgeving niet gevreesd hoeft te worden.

4. Het niet duurzame karakter van de geboden faciliteiten met het oog op gasloos wonen in 2030.

Er is niet gekozen voor dezelfde aanpak als bij de ontwikkeling van De Trip, Briljantlaan 5. Voor de Trip is gekozen voor warmte-koude opslag aangevuld met een zonne-energiesysteem, welke aansluit bij de wens van de gemeente Utrecht om bij 2030 gasloos te zijn.

Een pellet kachel/biomassaketel wordt als mogelijkheid gezien voor de warmtevoorziening van de 200 studenten woningen. De duurzaamheid van pellet kachels is alleen gewaarborgd bij het gebruik van duurzaam geproduceerde houtpellets met het 'Better Biomas' keurmerk. Daarnaast zorgt een dergelijke installatie voor een hogere lokale concentratie fijnstof die nadelig is voor de naast gelegen scholen en woningen. Een duurzamer alternatief is de ontwikkeling van de Trip als blauwdruk te gebruiken.

Reactie

De wijze van energievoorziening is geen aangelegenheid van een bestemmingsplan maar een uitvoeringsaspect dat wordt getoetst bij de omgevingsvergunning. Daarbij is vanzelfsprekend aandacht voor de emissie van de uiteindelijke installatie.

Met betrekking tot het ontwerpbesluit hogere waarden:

5. Geluid nadelig voor bewoners.

De verhoging van toelaatbare geluidsbelasting is niet wenselijk voor de toekomstige bewoners van het perceel. Door verhoging van de toelaatbare geluidsbelasting maakt de gemeente het mogelijk voor de projectontwikkelaars om met minder geluidswerende maatregelen de bouw te voltooien. Deze geluidswerende maatregelen hebben niet alleen een positief effect op de bewoners en op het gebouw, ook de omwonenden hebben baat bij goede geluidswerende maatregelen.

Verder is al aangegeven in een eerder document (April 2015) dat er niet kan worden voldaan aan de adviesafstand voor gevoelige bestemmingen (50 m tot een drukke binnenstedelijke weg). Hierdoor worden bewoners blootgesteld aan luchtverontreiniging en geluidshinder die zo schadelijk is dat er geen woningen voor gezinnen met kinderen of ouderen kan worden ontwikkeld. Omdat studenten als enige doelgroep geschikt worden bevonden is het verder oprekken van normen niet wenselijk voor het woonplezier.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg en ontwerp besluit hogere waarden. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de hoogte te beperken tot 9 verdiepingen, aan te dringen op duurzame energie oplossingen en adequate geluidswerende maatregelen.

Reactie

Door binnenstedelijke verdichting is het soms onvermijdelijk dat woningen op korte afstand van verkeersfuncties worden gerealiseerd. Hierdoor kan de voorkeursgrenswaarde voor geluid voor woningen niet altijd gehaald worden. Het besluit hogere waarde biedt dan de mogelijkheid om, binnen door de wet gestelde grenzen, enerzijds af te wijken van de voorkeursgrenswaarde en anderzijds te voorzien in maatregelen die een aanvaardbaar akoestisch klimaat voor de nieuwbouwwoningen bewerkstelligen.

Het vaststellen van een hogere geluidsbelasting op de woningen in het plangebied past geheel binnen het wettelijk kader en het gemeentelijk geluidbeleid.

De vaststelling van een hogere waarde voor het geluid, strekt ter bescherming van de belangen van toekomstige bewoners. Dit is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indiener is geen eigenaar van een van de toekomstig nieuw te bouwen woningen. De nieuwe woningen worden voorzien van adequate geluidwerende maatregelen zodat binnen de woningen het wettelijk geluidniveau niet wordt overschreden.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 3

1. Aantasting stedelijke hoofdgroenstructuur

Het plangebied ligt in de stedelijke hoofdgroenstructuur. Bouwen in de groenstructuur is een ernstige aantasting van het kostbare groen in onze stad en is terecht niet toegestaan. Het is derhalve onbegrijpelijk en zeker ongewenst om één van de laatste stukjes ongerept groen binnen de stad op te offeren aan de komst van tweehonderd studenten. Tot op heden is er nog geen plan voor groencompensatie, slechts een schets. Het bestemmingsplan mag volgens indiener niet worden vastgesteld voordat een definitief plan voor groencompensatie met bewoners is vastgesteld. Daarbij mag ook niet vooraf bepaald zijn, zoals de gemeente nu ten onrechte formuleert, dat er of kwantitatief, of kwalitatief wordt gecompenseerd. Gezien de majeure aantasting van de stedelijke hoofdgroenstructuur, moet het uitgangspunt kwantitatieve en kwalitatieve compensatie zijn.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 1 onder punt 5.

2. Ongezonde locatie

Bouwen op zo'n korte afstand van een belangrijke verkeersweg is niet toegestaan. Dit wordt erkend in het ontwerpbestemmingsplan. Het is daarom vrij cynisch te lezen dat kinderen en ouderen nooit op die plek mogen wonen, maar dat voor jongeren er geen bezwaar is, omdat men er maar kort woont. Een enge gedachte dat de overheid, die geacht wordt zorg te dragen voor een schone en veilige leefomgeving, bewust een bepaalde groep in een onveilige situatie brengt. Indiener wil de medische onderbouwing cq. gezondheidsstudie zien waarin aangetoond wordt dat de gezondheidsrisico's van jongeren significant kleiner zijn dan die van kinderen en ouderen wanneer zij op een ongezonde plek wonen. Met goed fatsoen kan de overheid niet willens en wetens mensen op een ongezonde plek laten wonen.

Reactie

Juist daarom zullen op deze plek extra maatregelen worden genomen om de gezondheid van de toekomstige bewoners zoveel mogelijk te beschermen. De woningen worden geormerkt voor studenten. De ventilatie van het gebouw krijgt zijn inlaat aan de schone zijde en de geluidbelasting binnen zal voldoen aan de wettelijke norm van 33dB met gebruik van ventilatie.

3. Het bouwplan is in strijd met de Hoogbouwvisie

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een beleid waarbij het onder voorwaarden mogelijk is hoger te bouwen dan de gemiddelde bouwhoogte in een wijk. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat het volgende:

De hoogte van het gebouw is 32 meter. Dit is tweemaal de gemiddelde hoogte van de bebouwing in de omgeving en voldoet hiermee aan de gemeentelijke wens om op deze plek een accent in de wijk aan te geven.

De gemeente gaat er hierbij vanuit dat de gemiddelde bouwhoogte in de wijk 15 meter is, Indiener komt op een andere gemiddelde bouwhoogte. Uitgaande van een gelijke verdeling tussen hoog- en laagbouw in Hoograven, 15 meter voor hoogbouw en 7,5 meter voor laagbouw, komt volgende indiener de gemiddelde bouwhoogte in de wijk op 11,25 meter. Uitgaand van de eisen uit de Hoogbouwvisie is de maximale bouwhoogte niet 32 meter, maar 22,50 meter.

Naast de randvoorwaarde voor wat betreft de maximale bouwhoogte, gelden nog andere criteria uit Hoogbouwvisie 2005:

Logische plekken voor het aanbrengen van een wijkaccent zijn bijvoorbeeld:

- bij de entree van een wijk;*
- langs een invalsweg;*
- om de grens tussen wijken aan te geven;*
- op een zichtlijn of beter nog: daar waar zichtlijnen samenkomen;*
- een bijzondere functie in de wijk die gemarkeerd kan worden;*
- een plek met een bijzonder uitzicht;*
- een plek die om verdichting vraagt {bv. een knooppunt van openbaar vervoer}.*

De beoogde bouwlocatie van de woontoren bevindt zich niet bij een entree van de wijk. Een entree is een hoofdtoegang. Daarvan is hier geen sprake. Er is een busbaan en een fietspad, dat is het. Er is geen invalsweg.

De grens tussen Lunetten en Hoograven hoeft niet aangegeven te worden, de Waterlinieweg doet dit al.

Er is sprake van twee zichtlijnen. Deze worden echter gekarakteriseerd door de groene wand waar men tegen aan kijkt als men vanuit de Slotlaan of Opaalweg het viaduct onder de Waterlinieweg nadert. Hierin bouwen doet afbreuk aan de groene grens tussen Hoograven en Lunetten.

De plek heeft volgens indierige geen bijzondere functie die gemarkeerd kan worden. Tenzij men het naastgelegen honden speelveld voor ogen heeft.

Het is geen plek die om verdichting vraagt. Er is een bushalte, dat is alles.

Wel is het een plek met een bijzonder uitzicht, mits men op de tiende verdieping woont. Men kijkt dan uit op de lunetten van de waterlinie. Echter, in de Hoogbouwvisie 2005 staat:

om in de volgende gebieden geen hoogbouw toe te staan (de zogenaamde "No Go Areas for Highrise"):

- de Nieuw Hollandse Waterlinie, dat wil zeggen de directe omgeving van de forten en de Lunetten en de open schootsvelden*

In tegenstelling tot hetgeen in het plan wordt beargumenteerd is er geen enkele randvoorwaarde uit de Hoogbouwvisie waaraan wordt voldaan.

Nog een citaat uit de Hoogbouwvisie:

Een solitair hoog gebouw in een kleinschalige binnenwijkse context (waar mensen als het ware met een biertje voor hun deur zitten) wordt dan al gauw een fremdkörper in zijn context. Bovendien wordt door het oproepen van meer verkeersbewegingen de van oudsher kleinschalige verblijfsruimte minder aangenaam.

De beoogde woontoren is een solitair hoog gebouw in een kleinschalige context. Het is zonder meer een fremdkörper omdat deze volledig los van de wijk midden in het groen staat.

Reactie

De ruimtelijke structuur van de omliggende bebouwing bestaat uit ensembles van bebouwing; gestapelde bebouwing van 5 bouwlagen hoog en grondgebonden woningen van 2 lagen met kap. Het ruimtelijk beeld van de rand van de wijk wordt met name gevormd door de 5 laagse bebouwing. Dit is de basishoogte. Deze is dan ook als uitgangspunt genomen voor het bepalen van de hoogte van het accent.

De 'logische plekken' waarnaar wordt verwezen zijn geen criteria waaraan een locatie moet voldoen om een hoogteaccent te kunnen plaatsen, maar logische plekken voor het positioneren van een

hoogteaccent. Deze locatie ligt bij de entree van de wijk, op de plek waar de Waterlinieweg en de Amethistweg / Brennerbaan elkaar kruisen, en is daarmee een logische plek voor een wijkaccent.

De locatie ligt op ruime afstand van de forten en niet in de open schootvelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Er is geen sprake van een kleinschalige binnenwijkse context; de locatie ligt aan de rand van de wijk langs een doorgaande stedelijke verbindingsweg. De omgeving bestaat uit grootschalige appartementengebouwen van meerdere bouwlagen. De toekomstige bebouwing sluit hier qua maat en schaal op aan.

Zie ook de reactie bij zienswijze 2 onder punt 1.

3. Parkeernorm

Gesteld wordt dat het aantal auto's dat bij de woontoren een parkeerplek nodig heeft 20 stuks zal zijn (0,1 auto per bewoner). Dit is de uiterste ondergrens van de parkeernorm die de gemeente hanteert voor een dergelijke woonplek. Onduidelijk blijft waarom niet gekozen is voor 0,3 auto per bewoner. Mondeling heeft indiener vernomen dat 0,1 auto per bewoner geteld was elders in de stad. Echter het is de SSH, belanghebbende in deze, die deze cijfers aanleverde. Uit de stukken blijkt niet dat de gemeente onderzocht heeft, dan wel laten onderzoeken, wat de parkeerdruk is bij andere studentenflats in de stad. De parkeernorm 0,1 is onvoldoende gemotiveerd.

Indiener verzoekt om onafhankelijk onderzoek naar de parkeerdruk bij andere studentencomplexen in de stad, zodat met meer zekerheid de parkeerdruk kan worden voorspeld.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 2 onder punt 3.

5. Verkeer

In de plannen wordt de keuze gemaakt voor het ontsluiten van de locatie door een weg aan te leggen die de Amethistweg en onlangs heringerichte groenstrook van de Opaalweg kruist, om uit te komen op de hoek Opaalweg/Slotlaan.

Vanuit de omwonenden is nadrukkelijk aangegeven dat dit een dure, onveilige en verkeersdruk verhogende keuze is. Ondanks twee goedkopere en veiliger alternatieven kiest de gemeente voor de weg van de meeste weerstand.

Alternatief één voorziet in een ontsluiting van het plangebied via de busbaan van Amethistweg richting Briljantlaan. Busmaatschappij en hulpdiensten willen dit niet. Het waarom is niet gemotiveerd. Indiener ontvangt graag de overwegingen van partijen. "Wij willen dat niet" is als argumentatie niet sterk onderbouwd.

Alternatief twee voorziet in ontsluiting parallel aan de busbaan onder het viaduct Waterlinieweg door (ontsluitingsweg is al aanwezig), via de Brennerbaan. De gemeente stelt dat er groen zal verdwijnen bij alternatief twee. Dit is niet juist. De aansluiting op de Brennerbaan kan onder het viaduct of er direct na gerealiseerd worden zonder dat er één boom hoeft te worden gekapt, dit in tegenstelling tot het gemeentelijk plan waarbij de nieuw ingerichte groenstrook doorsneden wordt en meerdere bomen moeten worden gekapt. Ander voordeel, men verlaat de wijk/stad sneller via Lunetten dan via Hoograven.

Ontsluiting via Opaalweg/Slotlaan leidt met name in de ochtendspits tot een verhoogd risico op ongelukken. Taxibusjes met schoolgaande kinderen van het Kentalis College, ouders en kinderen van de Blauwe Aventurijn en een aanzienlijke stroom fietsers vanuit en richting Lunetten zorgen ter plaatse nu al voor gevaarlijke situaties. Extra autoverkeer maakt dit alleen maar erger.

Reactie

De oversteek naar de Opaalweg zal in overleg met het busbedrijf overzichtelijk en veilig worden ingericht met een installatie.

Het busbedrijf en de hulpdiensten hebben bezwaar tegen alternatief één, vanwege de mogelijke verstoringen voor de bus en omdat het de uitrukroute van de hulpverleningsdiensten naar Lunetten betreft.

De suggestie om het tracé van de oude weg te gebruiken is onderzocht. Deze weg loopt echter direct na het viaduct van de Waterlinieweg het groen in voordat men bij de Wageningseberg is.

Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer is deze optie onwenselijk.

Daarnaast wordt geen verkeerhinder verwacht in de omliggende straten.

6. Alternatieven

Volgens de gemeente is de beoogde bouwlocatie de enige plek in Hoograven waar gebouwd kan worden. Dit suggereert dat onderzocht is of er alternatieve locaties beschikbaar zijn. Graag ontvangt indienen de stukken waaruit blijkt welke locaties onderzocht zijn als alternatief voor de huidige locatie.

Reactie

In het Wijkontwikkelingsplan (WOP) uit 1997 is onderzocht op welke locaties gebouwd kan worden.

Daarbij is onder andere gekeken naar stedenbouwkundige ligging, maar ook naar

eigendomssituaties. De toen in het WOP benoemde bouw mogelijkheden zijn inmiddels bebouwd.

De bouwlocatie Opaalweg is dus al aangewezen in het WOP 1997 en de laatste van de te bebouwen locaties in deze wijk. Zie ook de reactie bij punt 2 van deze zienswijze.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 4

1. Bouwhoogte

Volgens de hoogbouwvisie Utrecht 2015 mogen nieuwe gebouwen maximaal tweemaal de basishoogte van de wijk bedragen. In de directe omgeving bevinden zich eengezinswoningen (met 1 of 2 verdiepingen) en appartementsgebouwen met maximaal 5 verdiepingen. De gemiddelde bouwhoogte in de wijk is dus <5 verdiepingen.

Het beoogde complex bestaat uit 10 verdiepingen plus een deels ingegraven fietsenstalling. Dit is dus een ruimte overschrijding van de gestelde norm van 2keer gemiddelde basishoogte van de wijk. De gemeente heeft gemakshalve gekozen om het hoogste omliggende gebouw als referentiekader te nemen en is daarmee inconsistent met haar eigen hoogbouwvisie. Indien er wil dat de gemeente conform haar eigen hoogbouwvisie een juiste interpretatie van de gemiddelde bouwhoogte in de wijk hanteert en de hoogte van de studentenflat hierop aanpast.

2x5 is geen 10,5 en 2x gemiddelde geschatte basishoogte wijk (3) = 6 verdiepingen

Daar komt bij dat er in de buurt van forten en andere historische locaties niet tot grote hoogte gebouwd mag worden om de integriteit van de locatie te bewaken. Gezien de nabijheid van onder andere Fort Lunetten past ook hier deze visie omtrent hoogbouw niet!

Reactie

Zie de reactie bij zienswijze 2 onder punt 1.

2. Afbraak hoofdgroenstructuur

Er worden in paragraaf 4.2.2 (Groen) uitgangspunten genoemd voor groencompensatie, maar de concrete uitwerking mist. De groencompensatie is daardoor te vaag en vrijblijvend, omdat de haalbaarheid van eventuele compenserende maatregelen niet bekend is. Uit de twee besprekingen met de klankbordgroep is gebleken dat bij veel concrete compenserende maatregelen er conflicten zijn met andere aspecten, zoals kosten en sociale veiligheid. Hierdoor is nog maar de vraag of er voldoende compenserende maatregelen van voldoende kwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Tevens is onduidelijk op welke aspecten gecompenseerd wordt. Eén aspect dat genoemd wordt is bomen (het versterken van de bomenstructuur), maar uit bijlage 8 (Natuurbeschermingsonderzoek) wordt duidelijk dat het braamstruweel een van de grootste kwaliteiten van het gebied is, dat onder andere belangrijk is voor het aanbod van stuifmeel en nectar (voor insecten). Door het plan zal vooral deze functie worden aangetast. Het is niet duidelijk of de groencompensatie zich voldoende daarop richt.

Indiener wil weten hoe de groencompensatie vorm wordt gegeven door de projectontwikkelaar. Primair ligt hier namelijk de verantwoordelijkheid om een volledig en haalbaar plan te presenteren.

Reactie

De groencompensatie vindt zowel op de bouwkegel zelf plaats in de vorm van kwalitatieve verbeteringen. Groencompensatie vindt ook plaats in de directe omgeving van de bouwkegel in de vorm van extra groen of verbeteringen in de kwaliteit van het groen of de beleving ervan voor mens en dier.

Met een team van ongeveer 8 omwonenden is er op een drietal avonden geïnventariseerd wat aan groencompensatiemaatregelen zou kunnen plaatsvinden. Die ideeën zijn als uitgangspunt meegegeven aan de landschapontwerpers die voor de kavel en voor de directe omgeving van de kavel een ontwerp hebben gemaakt. De wensen van de klankbordgroep hebben daarin grotendeels een plek gekregen, zoals:

- het uitgangspunt is om zoveel mogelijk groen (bomen en struweel) met rust te laten. Dat is met name het groen langs de begraafplaats en de Waterlinieweg, maar ook twee groepen bomen midden op het bouwterrein, en ook de bomenrij voorlangs het project;*
- er komt een pad over het terrein, achter het gebouw langs, zodat een 'ommetje' gemaakt kan worden; een nieuw wandelpad;*
- twee wadi's waarin wateropvang kan plaatsvinden, maar die wellicht ook ruimte gaan bieden aan een andere begroeiing en diverse diersoorten;*
- het doorzetten van de groene inrichting van de middenberm van de Noordelijke Opaalweg voor het project langs, tot aan de Waterlinieweg;*
- het toevoegen van groen aan de overzijde van de Opaalweg;*
- het verbeteren van de verbinding (voor mens én dier) van het Beatrixpark in Lunetten naar de hoofdgroenzone in Hoograven; de onderdoorgang onder de Waterlinieweg wordt aangenamer ingericht;*
- het aanvullen van de bestaande bomenrij langs de Opaalweg;*
- het inplanten/aanvullen/vervangen van struweel, waar vooral kleine vogelsoorten in kunnen nestelen.*

Tijdens de laatste avond met de klankbordgroep op 30 oktober 2017 bleek dat men zich kon vinden in het ontwerp voor groencompensatie.

3. Planschade

Indiener verwacht planschade. Om verschillende redenen.

Bij de bezonningsstudie is geen rekening gehouden met tijden voor 10:00 uur 's ochtends en na 19:00 uur 's avonds. De studie geeft daardoor geen volledig beeld maar slechts een beeld tijdens reguliere werktijden. Indiener wil dat er een volledig beeld wordt geschetst aangezien hij voor zijn appartement en direct omliggende appartementen en woningen planschade voorziet door het wegvallen van nu nog zon op het balkon/in tuin in de ochtend.

Planschade door toename overlast licht door:

a. Extra verkeersbewegingen

- auto's aanname (160 per dag in huidig plan)
- fietsen (200 studenten met allen een fiets)

b. Extra lichtuitstraling vanuit studentencomplex en omliggende benodigde verlichting zoals lantaarnpalen.

Planschade door toename overlast geluid:

a. Extra verkeersbewegingen

- auto's (aanname 160 per dag in huidig plan)
- fietsen (200 studenten met allen een fiets)
- Met name in avond en nachturen extra druk op direct omliggende bewoners Opaalweg en Slotlaan door extra bewegingen door bijvoorbeeld uitgaansverkeer. Wanneer 100 studenten (50%) uitgaan in het weekend, verdeeld over donderdag, vrijdag en zaterdag en thuiskomen tussen 02:00–04:00 leidt dit tot één extra passant per 3,5 minuten (conservatieve schatting).

Planschade door toename overlast parkeren:

a. In documentatie is een parkeernorm van 0,8 ritten per woning per dag. Indiener wil een onderbouwing waarom deze norm ruim is en uit welk jaar deze dateert. Daarnaast lijkt er geen rekening gehouden met het aandeel bezoekers.

In huidig e-commerce klimaat en ervaringen met betrekking tot overvolle parkeerplaatsen in directe omgeving studentenwoningen op de Uithof lijkt dit een irreëel lage norm. Aangenomen dat bij 200 woningen er 160 ritten plaatsvinden (80 aankomend, 80 vertrekkend). Dit zal echter stijgen wanneer geen parkeerplaats gevonden kan worden en parkeerdruk binnen omliggende wijk verhoogt. Graag ontvangt indiener de onderbouwing parkeerkencifers van het CROW waarbij zowel de studentennorm als huidige belasting in de wijk versus geldende norm onder het licht worden genomen en toegelicht.

b. Aangegeven is dat de parkeernorm 0,1–0,3 parkeerplaatsen per bewoner bedraagt. Op basis van ervaring van de SSH is gemakshalve uitgegaan van de laagst mogelijke norm van 0,1 parkeerplaatsen per bewoner. Graag ontvangt indiener de onderbouwing hoe de ervaring van de SSH tot stand komt en hoe 20 parkeerplaatsen aansluit bij 160 ritten per dag.

Planschade door toename zwerfafval, vuilnis

Reactie

De parkeernorm staat in de Nota Stallen en parkeren van de gemeente. Er gelden verschillende parkeernormen voor verschillende typen woningen. Bij studentenwoningen is de minimale parkeernorm 0,1 parkeerplaats per studenteneenheid. In de parkeernormen is het aandeel bezoekers verdisconteerd. De Nota Stallen en parkeren is van 2013 en te vinden op de gemeentelijke website.

De ritgeneratie (het aantal te verwachten verkeersbewegingen) is bepaald aan de hand van de CROW publicatie 317, uit 2012.

De Wet ruimtelijke ordening kent voor planschade een regeling. Indien iemand van mening is dat planschade wordt geleden door een bestemmingsplan dan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in de geleden planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.

4. Klimaat 2030

Het plan wordt getoetst aan het gemeentelijk bodembeleid. Wat betreft luchtkwaliteit worden de betreffende grenswaarden, als gevolg van de nabijheid van de Waterlinieweg, niet overschreden. De bijdrage van het bouwplan aan luchtkwaliteit is, gelet op de omvang, van niet in betekenende waarde (NIBM). Het plan is gesitueerd op een geluid belaste locatie. Dat betekent dat een geluidsbewust ontwerp noodzakelijk is. In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn. De afspraken met de ontwikkelaar moeten in ieder geval leiden tot energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten. Graag ontvangt indienen de onderbouwing hoe deze woningen energiezuinige en kwalitatief goede woningen zijn die bijdragen aan de klimaatplannen van 2030.

Reactie

Met de ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over duurzaamheid en energie bij deze nieuwbouw. Elk bouwinitiatief moet een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente.

Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO₂-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en tenslotte een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

De gemeente Utrecht heeft de ambitie om in 2030 als grondgebied CO₂ -neutraal te zijn. Dit vereist een inspanning van alle betrokken partijen. Voorwaarde voor het kunnen realiseren van de benodigde maatregelen, ook op gebouwniveau, is een optimale energie-infrastructuur op bouwblok, buurt- en wijkniveau.

Een reële bijdrage aan de gemeentelijke energieambitie vereist een energieprestatie ruim beter dan het wettelijk vereiste. De wettelijke eis ligt in het Bouwbesluit. Voor woningen geldt sinds 2015 een Energie Prestatie Coëfficiënt van 0,4. Op termijn wordt die wettelijk eis verder aangescherpt naar (bijna) 0.

Conform de Motie 2015/47 'Utrecht Koploper' stelt de gemeente aan bouwende partijen nu al de eis van EPC ,= 0 (energie-neutrale woningbouw).

Alle nieuwe gebouwen moeten vanaf 2020 voldoen aan de BENG-eisen van het rijk. BENG staat voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen.

De bijdrage aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen wil de gemeente afleiden uit de toepassing van het instrument GPR Gebouw. GPR-gebouw is een digitaal instrument om de duurzaamheid van een gebouw in kaart te brengen. Het instrument GPR Gebouw omvat meer dan de energieprestatie en met GPR Gebouw kunnen snel en eenvoudig scenario's worden geschetst, vergeleken en besproken.

Bij het project Opaalweg is de sturing vooral gericht op beperking van het energiegebruik en zorgvuldig ruimtegebruik. Daarmee voldoet het ontwerp aan de afspraken die hierover met de toekomstig eigenaar zijn gemaakt.

5. Participatie

Er is volgens de gemeente naar betrokkenen en omwonenden verschillende berichtgeving over de eventuele bouw van de studentenflat geweest. Echter blijkt nergens uit dat de inwoners van/in Lunetten betrokken zijn. Daarnaast zijn belanghebbenden/nabestaanden/bezoekers van de begraafplaats ook niet betrokken in het proces. De gemeente heeft in de tweede klankbordgroep bijeenkomst aangegeven de begraafplaats te informeren en uitkomsten en terugkoppeling van betrokken terug te koppelen. Hierna is hier over niets meer vernomen. De klankbordgroep die is gestart heeft slechts inspraak over de groencompensatie, niet over andere aspecten van het plan waaronder verkeersoplossingen, hoogte flat, andere indeling bouwwerk. De gemeente heeft slechts beperkt de betrokkenen aan de westzijde van de Waterlinieweg betrokken.

Het participatietraject is slecht ingericht en gemanaged door de gemeente. Door het uitblijven van berichtgeving en zeer korte, soms onmogelijke planningen voelt indiener zich niet meer serieus gehoord. Indiener vraagt de gemeente aan te geven waarom zij van mening is dat hier sprake is van een juist participatietraject.

Reactie

Met de direct omwonenden is vanaf januari 2015 tot en met oktober 2017 gesproken.

Vanuit twee avonden (op 20 januari en op 3 maart 2015) voor alle omwonenden werd een klankbordgroep gevormd die met name mee heeft gesproken over de plannen voor de inrichting van het groen op de bouwkvael en daaromheen. De klankbordgroep kwam in totaal 3 maal bij elkaar (op 21 april en 29 juni 2015 en op 30 oktober 2017).

Voorafgaande aan de bestemmingsplanprocedure werd in op 30 augustus 2017 een inloopavond georganiseerd voor alle omwonenden.

Er zijn twee wijkberichten gestuurd aan alle omwonenden, om de iedereen op de hoogte te houden.

Naar aanleiding van de inbreng van bewoners is het volgende aangepast aan het plan:

- het gebouw is in zijn geheel omgedraaid, zodat de entree niet aan de kant van de wijk zit, maar aan de ‘achterkant’. Dit om overlast voor omwonenden bij het entree te voorkomen;*
- het gebouw is daarbij zo gedraaid dat omwonenden geen last hebben van inkijk vanuit het gebouw op de woningen van omwonenden;*
- de kleuren van het gebouw zijn aangepast aan de wensen van omwonenden;*
- de wensen van omwonenden voor de inrichting van het groen op de bouwkvael en in de omgeving van de bouwkvael, zijn bijna allemaal verwerkt;*
- daarbij kan de onderdoorgang onder de Waterlinieweg door, die de wijk Hoograven verbindt met het Beatrixpark in de wijk Lunetten, voor mens en dier prettiger ingericht worden;*
- het groen om het gebouw heen wordt openbaar groen, met de mogelijkheid om ‘een ommetje’ te maken om het gebouw heen.*

Door de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan hebben ook anderen dan direct omwonenden hun zienswijze over het plan naar voren kunnen brengen.

Wij onderschrijven de stelling dat het participatietraject slecht was ingericht en gemanaged dan ook niet.

6. Overbelasting van de wijk

De wijk is sinds december 2011 structureel veranderd van een rustige wijk tot een wijk waar

geluidoverlast steeds meer hinder veroorzaakt. De parkeerdruk is door het invoeren van betaald parkeren in o.a. de wijk Tolsteeg en het noordelijke gedeelte van de Opaalweg enorm toegenomen. Deze zal verder toenemen met meer bewoners (studenten) met auto's in de wijk. Het toevoegen van nog eens 200 bewoners in dit al drukke en overbelaste deel van de stad zal direct leiden tot planschade bij omwonenden die daarnaast ook een directe daling in kwaliteit van hun leefomgeving zullen ervaren.

Reactie

Voor het parkeren wordt verwezen naar punt 3 en de zienswijzen 2 en 3 beide onder punt 3.

De Wet ruimtelijke ordening kent voor planschade een regeling. Wanneer iemand van mening is dat planschade wordt geleden door een bestemmingsplan dan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om tegemoetkoming in de geleden planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.

7. 0-meting

Mocht het plan ooit tot uitvoering komen dan eist indiener een nulmeting voor zijn woning.

Reactie

Een nulmeting kan door indiener zelf worden gemaakt bij de aanvang van de bouw in de vorm van een fotoreportage van de woning. Gelet op de ligging van het nieuwe gebouw ligt schade door de bouw aan woningen buiten het plangebied niet voor de hand.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 5

1. Hoogbouwvisie

De voorgestelde hoogte van de SSH flat (30 meter) staat in geen verhouding met de directe omgeving. Bebouwing in de directe omgeving is als volgt.

Nr.	Gebouw	Hoogte (meter)
1	Slotlaan appartementen	15
2	Opaalweg huizen	7,5
3	School	10
4	Begraafplaats	5
5	Gemiddeld Nr 1-4	9,4
6	SSH flat hoogte op basis van 2x Nr. 5	18,8
7	Gemiddelde Nr 1-2	11,25
8	SSH flat hoogte op basis van 2x Nr 7	22,5

Zelfs wanneer de school en de begraafplaats niet worden mee gerekend is het gemiddelde slechts 11,25 meter. Volgens de regels mag een SSH flat dan slechts 22,5 meter hoog worden. Dit staat in schril contrast met 30 meter. Een overschrijding van 33% of 7,5 meter is niet misselijk. Zoals aangegeven hierboven (Nr. 2) is dit de hoogte van een compleet woonhuis.

Er wordt gerept van hoge bebouwing als entree van een wijk of buurt. Dit is aannemelijk bij een situatie als de 't Goylaan. Dit is een duidelijke entree van de wijk. De Opaalweg is binnen de buurt niet een entree, eerder de "achterkant van de wijk". Er is slechts lokaal verkeer. Geen oprit naar de Waterlinie weg. Geen winkels of andere faciliteiten.

Al is de Waterlinieweg een formidabele buffer, het perceel staat erg dicht bij gracht en fort van de serie Lunetten. Dit is een duidelijk historisch getinte bebouwing en is niet gebaat bij deze overheersende nieuwe bebouwing. Een soortgelijk punt is te maken als het gaat om de direct naast gelegen begraafplaats.

Reactie

Zie hiervoor de reacties bij zienswijze 4 onder punt 1 en zienswijze 2 onder punt 1.

2. Verkeer

Op de Opaalweg, als onderdeel van de veilige fietsroute, is er nu al een flink aanbod aan fietsers. Dit zal met 200 extra bewoners flink toenemen. De nu voorgestelde uitrit van de flat zal deze stroom fietsers en auto's direct langs de smalle Slotlaan en Opaalweg sturen.

Vooraf in de ochtend is het bij de twee scholen erg druk met auto's, busjes, fietsende ouders en kinderen en overstekende buurtbewoners.

De driehoekskruising Opaalweg-Slotlaan-fietspad naar Lunetten is nu al een drukke plek. Direct onder mijn raam.

Een verkeersafwikkeling verder van de bestaande bewoning vandaan, of naar een beter uitgeruste straat ziet indiner als goed alternatief.

Fietsverkeer alternatief:

- Langs de begraafplaats ipv over de Opaalweg.

Autoverkeer:

- Over de busbaan (Armethistlaan) richting Robijnlaan.
- Logischer: Over de busbaan (Armethistlaan) richting Lunetten. De busbaan wordt iets verderop toch al gebruikt voor de ontsluiting van de Wageningsberg in Lunetten.

De parkeer druk is nu al hoog in de Slotlaan en rond de scholen. Het geringe aantal parkeerplekken bij de studentenflat zal ongetwijfeld onvoldoende blijken.

Reactie

De Opaalweg, de Ridderlaan en de Slotlaan maken deel uit van een 30 km/u-gebied. Het Smaragdplein en de Robijnlaan zijn wijkstraten, die nog niet als 30km/uur zijn ingericht. De Armethistweg is onderdeel van de openbaar vervoer-infrastructuur en alleen toegankelijk voor bussen en taxi's. Langs de Armethistweg ligt een bestaande hoofdfietsroute die Lunetten met de binnenstad verbindt. Op 2 mei 2017 heeft het college besloten de Waterlinieweg een meer stedelijke uitstraling te geven en het bord 'Autoweg' te verwijderen. De bewoners vinden hun straten nu al te zwaar belast en vragen om een alternatieve ontsluiting via de busbaan naar de Robijnlaan en de Smaragdlaan. De busbaan is echter exclusief voor bussen en hulpverleners en is voorzien van autowerende voorzieningen. De commissie BlnG (Beheer, Inrichting en Gebruik van de openbare ruimte) heeft zich uitgesproken tegen medegebruik van de busbaan door bestemmingsverkeer vanwege de mogelijke verstoringen voor de bus en omdat het de uitrukroute van de hulpverleningsdiensten naar Lunetten betreft. Daarnaast wordt geen verkeerhinder verwacht in de omliggende straten.

Ook is door de bewoners een alternatieve ontsluiting met een nieuwe weg naar Lunetten aangedragen. De aansluiting is verkeerskundig/ruimtelijke minder logisch en gaat ten koste van groen aan de kant van Lunetten.

Na afweging van de door de bewoners aangedragen alternatieven en de objectief geconstateerde geringe verkeerskundige impact van ontsluiting van de woningen richting de Slotlaan heeft de ontsluiting via de Slotlaan nog steeds de voorkeur.

Fietsers

De Opaalweg is onderdeel van het hoofdfietsnet van Lunetten (Brennerbaan) naar de binnenstad (Baden Powellweg). De Opaalweg is recentelijk uitgevoerd als fietsstraat.

Langs de Waterlinieweg is een fietsroute gewenst ter hoogte van begraafplaats Tolsteeg.

Voetgangers

De voetganger bevindt zich in principe in een verkeersluw gebied. De busbaan zal gekruist moeten worden om zich naar de omgeving van de Opaalweg begeven.

Het aantal parkeerplaatsen voor de studentenwoningen voldoet aan de norm uit de Nota Stallen en parkeren. Zie ook de reactie bij zienswijze 2 onder punt 3.

3. Geluidsoverlast

Indiener vreest een toename aan geluidsoverlast door verschillende oorzaken.

a. Waterlinieweg en weerkaatsing

De huidige situatie is er een van constant zoemend autogeluid (Waterlinieweg, A12 en A27) en gedreun van het viaduct (Waterlinieweg over de busbaan). Omdat het geluid van vooral de Waterlinieweg kan worden weerkaatst door de voorgestelde flat is hieromtrent meer onderzoek nodig. Daarbij zal een duidelijk plan moeten komen welke geluidwerende en absorberende materialen er voor de flat zullen worden gebruikt.

b. Extra regulier geluid

Door de komst van een 200 nieuwe bewoners zal er rond dit punt in de wijk een toename zijn van "regulier geluid". Gepraat op straat, auto bewegingen, knerpande fietsen. Niet abnormaal, maar wel een sterke toename.

c. Extra nachtelijk geluid

Iets wat nu al erg vervelend is nachtelijk geluid van mensen die terug keren uit de stad of elders zich hebben bezat. Door het strategische punt en de veilige fietsroute naar Lunetten is nu de nachtrust al niet veilig. Dit heeft een directe invloed op het functioneren op werk en sociaal leven, het slaap-waak-ritme, mijn gezondheid en mijn woonplezier. Er is een duidelijke trend merkbaar dat deze overlast per jaar ernstiger wordt. De voorgestelde studentenflat zal deze trend slechts versterken.

d. Indeling van kamers en balkons

De voorgestelde studentenflat heeft een gemeenschappelijke balkons. Elke woonlaag heeft 2 balkons. Elk van deze balkons is toegankelijk voor 6 kamerbewoners. Een simpele rekensom komt uit op kans op geluidsoverlast van 120 personen per nacht.

Indiener vindt dit ronduit onacceptabel. Er zijn vast regels wat betreft buitenruimte voor studentenkamers, maar dit ontwerp betekent gegarandeerd overlast. Als de gemeente Utrecht "duurzame stadsontwikkeling" nastreeft, kan dit niet de bedoeling zijn. Daarbij zijn er aan de zijkant van de studentenflat 100 ramen van kamers gesitueerd. Een gedragscode voor een balkon is wellicht uitvoerbaar. Dit is niet het geval voor openstaande ramen. Een persoon kan hier niet

worden verplicht zijn raam te sluiten bij een feestje of geanimeerd gesprek. Kortom, de schaal van een studentenflat met 200 bewoners en het gekozen ontwerp garandeert overlast.

e. Hoogte van de flat.

De overlast van een studentenflat wordt versterkt door de hoogte van het bouwplan. Menselijk geluid draagt ver.

f. Gebruik van schoolplein en voetbalkooi.

De school, schoolplein en voetbalkooi heeft een duidelijke functie, ook voor de buurt. Feit is wel dat het gebruik van de voetbalkooi een duidelijke geluidsdruk op de directe omgeving heeft. Een intensiever gebruik van de voetbalkooi door de komst van 200 studenten in de directe omgeving zal verder afbreuk doen aan de rust in de appartementen omgeving.

Overwegingen geluidsoverlast.

- Strikte gedragsregels voor op de 30 balkons. Niet realistisch.
- Een verbod op toegang in avond/nacht voor de balkons. Niet realistisch.
- Strikte gedragsregels rondom de flat voor bewoners en bezoekers. Niet realistisch.
- Gegarandeerde geluidsoverlast vanuit 100 ramen en 20 balkons voor de woning.
- Gegarandeerde toename regulier geluid en voetbalkooi voor de directe omgeving.
- Verdragende geluidsoverlast voor wijk door hoogte van flat.
- Het huidige ontwerp en locatie zijn onverenigbaar met een duurzame ontwikkeling van de directe omgeving en wijk.

Reactie

Zie de reactie bij zienswijze 2 onder punt 5.

4. Samenstelling van de wijk

Er zijn nu al veel studenten in de wijk. Een prettige leefomgeving is onder andere afhankelijk van de samenstelling van de buurt. Deze wijk en de Slotlaan specifiek, heeft al een zeer hoog percentage studenten en jonge huurders. Dit komt niet tot uiting in de gemeentelijke cijfers doordat huizen op naam staan van een verhuurder of ouder. Een percentage studenten van 56% is erg hoog. Met de daarbij horende sociale wrijving. Nog eens 200 studenten erbij en de wijk wordt een heus studenten getto.

Een alternatief voor studentenwoningen zijn woningen voor gezinnen en kopers. In het verleden is er onderzocht of er geen reguliere woningbouw mogelijk was op dit punt. Hier zag men geen heil in. Hiervoor zijn twee redenen denkbaar.

- Geluid en fijnstof overlast. Als dit het geval is, waarom mag indiener 60 meter verder wel wonen in een slecht geïsoleerde jaren 50 flat? Daarbij, voor studenten geldt dit niet?
- Financiële haalbaarheid. In de huidige markt is veel meer mogelijk dan een vijftal jaren geleden. Een vernieuwde business-case kan heel andere uitkomsten bieden. Voordelen van een meer gevarieerde buurt zijn legio. Een woningbouwproject met een sterk gevarieerde bewoning zou ultiem zijn.

Reactie

Utrecht heeft als universiteitsstad veel studenten te huisvesten. We kiezen ervoor dat zo veel mogelijk te doen in speciaal voor hen ontworpen gebouwen die beheerd worden door een beheerder die ervaring heeft met studenten als huurders. Het gebouw aan de Opaalweg zal beheerd gaan worden door de Stichting Studenten Huisvesting (SSH). Zo wordt voorkomen dat steeds meer gezinswoningen in Utrecht transformeren naar studentenwoningen en kunnen deze beschikbaar blijven voor gezinnen.

Omdat de kavel relatief klein is, is er gekozen voor een gebouw met een kleine footprint die de hoogte in gaat. Op die manier kan ook zoveel mogelijk groen op de kavel blijven bestaan. Dat zou bij een ontwikkeling met woningen voor andere doelgroepen niet lukken.

Het plan voldoet aan de wettelijke eisen van geluid en fijnstof.

5. Groen

Groenstructuur:

- Longen van de buurt
- Onderbreking van de groen structuur.

Groencompensatie:

- Verminderde kwaliteit
- Goed alternatief met gedegen plan.

Reactie

Door de compacte omvang van het gebouw blijft veel groen gespaard. Ook worden de waardevolle bomen en bomengroepen aan de Amethistweg, Waterlinieweg en de begraafplaats behouden en zo mogelijk versterkt. Parkeren en de fietsenstalling worden ingepast in de groene terreininrichting en zijn uit het zicht vanaf de Amethistweg.

Het is de daarnaast bedoeling om het groen rondom het gebouw voor iedereen toegankelijk te maken door een pad aan te leggen. Het huidige groen is een woekering van planten waar een pad niet mogelijk is. Het bestaande pad aan de rand van het plangebied blijft in aangepaste vorm bestaan.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 6

1. Locatie en bouwhoogte

Utrecht wil een gezonde stad zijn. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Met het mogelijk maken van dit plan wordt hierop voor de toekomstige 200 bewoners blijkbaar een uitzondering gemaakt. De flat wordt gebouwd op zo'n kleine afstand van de Waterlinie (30 meter van 4-baans binnenring) dat het zich niet leent voor de woonfunctie. De gemeente schrijft zelf dat voorkomen moet worden dat hier kinderen of ouderen komen te wonen, nu en in de toekomst. Voor studenten geldt deze ongezonde woonomgeving blijkbaar niet. Van de (gemeentelijke) overheid mag je verwachten dat zij opkomt voor de gezondheid van haar bewoners. En niet vanwege een eenmalig financieel gewin, studenten laat wonen op een locatie die daar niet geschikt voor is. Gesteld wordt dat er geen alternatieve locatie is voor deze studentenwoningen. Graag ontvangt indiener de onderbouwing voor deze stelling. In het kader van alternatievenafweging: heeft de

gemeente de herontwikkeling van het voormalig Stadsdeelkantoor aan 't Goylaan in deze alternatievenstudie meegenomen?

De gemeente geeft aan graag accenten van hoogbouw te willen op entrees van de wijk. De locatie van de voorgenomen ontwikkeling, kenmerkt zich juist als groene restruimte tussen de Waterlinieweg, de begraafplaats en de busbaan naar Lunetten en vormt daarmee een groene buffer van de stadswijk Hoograven met de Waterlinieweg. Deze kavel vormt geen entree voor of tot de wijk. Gezien het gebrek aan beheer en onderhoud in en rond de te ontwikkelen kavel (vooral de situatie onder het viaduct), ziet de gemeente deze locatie zelf ook als achterkant i.p.v. entree. Volgens de hoogbouwvisie Utrecht mogen nieuwe gebouwen maximaal tweemaal de basishoogte van de wijk bedragen). In de (nabije) omgeving bevinden zich eengezinswoningen (met 1 of 2 verdiepingen) en appartementsgebouwen met maximaal 4 verdiepingen, de gemiddelde bouwhoogte is daarmee maximaal 3 verdiepingen. In het concept bestemmingsplan wordt nu een incorrecte basishoogte van de wijk toegepast. Maximaal tweemaal de basishoogte is de grens die de gemeente zelf zegt toe te passen. Op basis van dit uitgangspunt zou de ontwikkeling van de studentenflat dus 6 verdiepingen hoog (of 7 bouwlagen) mogen worden. Niet 10 bouwlagen! Hiermee (6 verdiepingen) wordt tevens beter rekening gehouden met de wensen van omwonenden, dat als er toch gebouwd wordt, de bouwhoogte zo beperkt mogelijk te houden. Hiermee worden ook negatieve gevolgen waaronder schaduwwerking (met name in winter) zo veel als mogelijk voorkomen.

Reactie

Zie hiervoor de reacties bij zienswijzen 2 en 4, beide onder punt 1 en bij zienswijze 3 onder punt 2 en 3.

2. Geluid

Belangrijk uitgangspunt voor geluid, is het toepassen van goede ruimtelijke ordening. Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de maximaal optredende geluidsbelasting op de gevel 62 dB is, net binnen de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Is hierbij rekening gehouden met het feit dat de gemiddelde snelheid op de Waterlinieweg in de praktijk (significant) hoger is dan de toegestane 70 km/u? Gaat de gemeente de gemiddelde snelheid op de Waterlinieweg handhaven om deze ontwikkeling mogelijk te maken?

Is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met het feit dat de flat ook zorgt voor geluidsreflectie voor de huidige bewoners van de wijk aan de Hoogravense kant? En als dit niet zo is, waarom zijn deze effecten niet inzichtelijk gemaakt? Het is de wens dat dit geluidsreflectie effect voor de omwonenden inzichtelijk wordt gemaakt.

In het akoestisch onderzoek wordt gemeld dat het circa 2 meter hoge geluidscherm langs de Waterlinieweg aan de kant van Hoograven is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hoe hoog is circa 2 meter precies? Wat is dus exact als uitgangspunt meegenomen in de berekeningen?

In het akoestisch onderzoek is berekend dat bij een schermhoogte van 5 meter het aantal te realiseren woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde wordt gereduceerd met circa een derde. Waarom wordt dit schermvoorstel van 5 meter niet overgenomen?

Reactie

Het is in akoestische onderzoeken wegverkeerslawaai gebruikelijk de wettelijke maximaal toegestane snelheid te hanteren. De toegestane snelheid op de Waterlinieweg is 70 km/uur. Overigens zal een beperkte hogere gemiddelde snelheid leiden tot een toename van de geluidsbelasting van niet meer dan 1 dB. De maximale wettelijke grenswaarde zal ook in dat geval niet worden overschreden. Snelheidshandhaving is geen bestemmingsplanaangelegenheid, maar een taak van politie en justitie.

Het nieuwbouwplan zorgt voor de achterliggende woonbebouwing enerzijds voor een zeer beperkte geluidsvermindering door afscherming van de woontoren, anderzijds voor een zeer beperkte toename van het geluid als gevolg van reflectie. Per saldo neemt het geluid op de bestaande woonbebouwing niet toe.

3. Groen

De ruim 700 m² voetprint van de studentenflat, betekent een forse vermindering van de gemeentelijke groenstructuur. Deze aantasting kan lokaal niet worden gecompenseerd. De grote aantasting van deze groenstructuur betekent daarom een verslechtering van de leefomgeving van huidige bewoners, die bovendien het zicht op groen kwijt raken.

Uitzicht op groen betekent een waardevermeerdering, uitzicht op een studentenflat en de Waterlinieweg betekent een waardedaling van onze huizen. Indieners willen gecompenseerd worden in dit waardeverlies (planschade) en verwachten nadere informatie over het indienen van planschade als gevolg van deze voorgenomen ontwikkeling.

De locatie biedt voor bewoners van Hoograven nu een groene entree naar het Beatrixpark. Voor de direct omwonenden zorgt het ook voor de beleving van 'direct wonen aan het groen' (en naast het park wonen). Dit verdwijnt. Terwijl het park nu nog, qua beleving, al in Hoograven begint, en niet pas in Lunetten. Het verdwijnen van het groen is een aanslag op de flora en fauna. De dieren die hier nu leven worden verdrongen, zij hebben straks ook geen logische (groene) doorgang meer tussen park en wijk. Over de toegezegde tegemoetkoming (faunapassage) is geen concreet resultaat beschikbaar. Het leefgebied (bv. egels) wordt drastisch ingeperkt, waardoor ook de natuurbeleving (egels in de wijk) verder wordt ingeperkt.

Reactie

Zie hiervoor de reacties bij zienswijzen 1 en 5 beide onder punt 5.

4. Participatie

Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling mogelijk zonder dat er een concreet groencompensatie plan ligt. Bewoners mochten nergens iets van vinden. Wel mochten ze meedenken over het compensatie groen. De gemeente moet nog een (afsluitende) bijeenkomst plannen om met de klankbordgroep de groencompensatie te bespreken. Wat vindt de gemeenteraad van deze wijze van participatie? Indieners vinden dit schijnparticipatie, vanwege het gebrek aan concrete resultaten uit dit proces.

Reactie

Zie hiervoor de reacties bij zienswijze 1 onder punt 2 en zienswijze 4 onder punt 5.

5. Verkeer

Slechts een paar jaar geleden is een mooie groenstrook aangelegd parallel aan de Opaalweg. Deze groenstrook dreigt nu al aangetast te worden doordat er in dit ontwerp bestemmingsplan een verbinding voor auto's wordt aangelegd tussen de Opaalweg en de studentenflat. Terwijl er alternatieven beschikbaar zijn die de net aangelegde groenstrook ontzien. Waarom kunnen de (verwachte 20) auto's niet via de bestaande busbaan worden afgevoerd.

Afwikkeling autoverkeer via de busbaan, zoals nu ook dagelijkse praktijk aan de Lunettense kant van de Amethistweg scheelt:

- 1) aantasting aangelegde groenzone en/of kap bomen,
- 2) leidt tot minder verharding (duurzamer) en
- 3) is visueel fraaier,
- 4) verkeersveiliger (geen kruisend fietsverkeer).

Het is bovendien de wens van direct omwonenden om de auto's via bestaande verharding af te wikkelen.

Reactie

Zie hiervoor de reacties bij zienswijze 3 onder punt 5 en zienswijze 5 onder punt 2.

6. Parkeren

Het college hanteert de ondergrens m.b.t. parkeren en gaat uit van aannames. De aanname van 0.1 auto's per woning is het laagste uitgangspunt dat gehanteerd kan worden en is niet realistisch. Het risico is groot dat de parkeerdruk op de omgeving wordt afgewenteld. Momenteel is de parkeercapaciteit in de Slotlaan, Ridderlaan en Opaalweg nog net toereikend. Gevreesd wordt dat bij verkeerde (te lage aannames m.b.t. autobezit) de parkeerproblematiek om de omgeving wordt afgewenteld. Wij wensen:

- dat bij een geconstateerd gebrek aan aantal parkeerplaatsen een oplossing op het bouwplan zelf wordt gerealiseerd, die niet ten koste gaat van groen;
- de parkeerdruk jaarlijks wordt gemonitord en de resultaten hiervan actief worden gedeeld met omwonenden van Ridderlaan, Slotlaan en Opaalweg;
- dat de locatie onder het viaduct van de Waterlinieweg (dat nu toch geen functie heeft) hiervoor wordt ingezet i.p.v. afwenteling op bestaande straten. De contouren van het bestemmingsplan kunnen worden vergroot (tot onder het viaduct) om deze kans mogelijk te maken. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de nog te realiseren faunapassage (ook onder het viaduct).

Reactie

Zie de reactie bij zienswijze 2 bij punt 3.

7. Nulmeting

Mocht het plan ooit tot uitvoering komen, wenst indiener voor de start van de werkzaamheden een nulmeting of bouwkundige opname voor zijn woning. Ook moet de heimethode gekozen worden die tot de minste schade en overlast leidt.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 4 onder punt 7.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 7

Deze zienswijze is exact gelijk aan zienswijze 4 en betreft ook dezelfde indiener. Verwezen wordt daarom naar zienswijze 4 en de reactie daarbij.

Zienswijze 8

Deze zienswijze is ingediend door 9 personen.

1. Locatie

Uit de Ruimtelijke Strategie 2016 (RSU) blijkt dat Utrecht kiest voor gezonde groei. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent volgens de RSU onder andere focussen op welbevinden. De studentenflat wordt op zo'n kleine afstand – circa 30 m – van de Waterlinieweg gebouwd dat de luchtkwaliteit en de geluidbelasting een nadelig effect op de gezondheid van de toekomstige bewoners kunnen hebben. De gemeente schrijft ook dat voorkomen moet worden dat hier kinderen of ouderen komen te wonen, nu en in de toekomst. Voor studenten geldt de focus op welbevinden blijkbaar niet.

Er wordt gesteld dat er geen alternatieve locatie is voor deze studentenwoningen. Uit welk onderzoek blijkt dit? De locatie ligt direct naast begraafplaats Tolsteeg. Een flat van 32 m hoog heeft invloed op de beleving en privacy van bezoekers van deze begraafplaats. In het ontwerpbestemmingsplan staat nergens dat de belangen van de begraafplaats en de bezoekers van de begraafplaats in de planvorming is meegenomen.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 3 onder de punten 2 en 6.

2. Groen/Bomen

Het plangebied ligt in de stedelijke groenstructuur van de gemeente. Randvoorwaarden uit het Groenstructuurplan Utrecht zijn:

- het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen wordt behouden of verbeterd;
- een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd.

Uit het bestemmingsplan blijkt onvoldoende dat aan bovenstaande randvoorwaarden wordt voldaan. Eerder wordt het tegenovergestelde bereikt: aantasting en verslechtering staan vast als de plannen doorgaan en dat er goede compensatie in de omgeving komt, staat allerm minst vast. Er worden in paragraaf 4.2.2 (Groen) uitgangspunten genoemd voor groencompensatie, maar de concrete uitwerking mist. De groencompensatie is nog volstrekt onduidelijk en de haalbaarheid van de compenserende maatregelen die in de klankbordgroep zijn besproken, is onbekend. Uit de besprekingen met de klankbordgroep is gebleken dat bij veel concrete compenserende maatregelen

er conflicten zijn met andere aspecten, zoals kosten en sociale veiligheid. Hierdoor is nog maar de vraag of er voldoende compenserende maatregelen van voldoende kwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Tevens is onduidelijk op welke aspecten gecompenseerd wordt. Eén aspect dat genoemd wordt is bomen (het versterken van de bomenstructuur), maar uit bijlage 8 (Natuurbeschermingsonderzoek) wordt duidelijk dat een van de grootste kwaliteit van het gebied het struweel is, dat onder andere belangrijk is voor het aanbod van stuifmeel en nectar (voor insecten). Door het plan zal vooral deze functie worden aangetast.

Als de gemeente dit kavel met bestemming groen wijzigt in een kavel met bouwbestemming dan gaan indienen ervan uit dat de gemeente serieus inhoud geeft aan de groencompensatie.

Kwantitatieve én kwalitatieve compensatie is daarvoor noodzakelijk.

Met de bouw van een studentenflat verdwijnt de groenbeleving en wordt het woongenot minder. Het plangebied is momenteel moeilijk toegankelijk en mede daardoor ecologisch zeer waardevol, zowel voor planten als voor dieren. Het leefgebied wordt drastisch ingeperkt. De dieren die hier nu leven worden verdrongen. Zij hebben straks ook geen logische doorgang meer tussen park en wijk. Een vergelijkbaar gebied is niet te realiseren met groencompensatie, omdat er in de (nabije) omgeving geen locaties zijn waar daar voldoende ruimte voor is.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 5 onder punt 5.

3. Bouwhoogte

De Hoogbouwvisie Utrecht geeft ruimte om 'wijkaccent' (een hoog gebouw) te realiseren op een logische plek in de wijk. De studentenflat geeft 'een accent aan de entree van de wijk Hoograven'. Deze locatie geen entree van de wijk, maar juist een integraal onderdeel van het (doorlopende) stedelijk groen in de buurten Tolsteeg en Lunetten, van het spoor via de begraafplaats en de groene driehoek richting het Beatrixpark. Waarom zou deze locatie een entree van de wijk zou zijn?

Volgens de Hoogbouwvisie is het beleid voor de binnentuinen – waar Tolsteeg onder valt – om incidentele accenten toe te staan van een verdubbeling van de gemiddelde hoogte. De gemiddelde hoogte van de buurt wordt bepaald door flats van 5 bouwlagen (basishoogte 15 m) en eengezinswoningen van circa 2 bouwlagen (basishoogte circa 7 m). De gemiddelde hoogte bedraagt daarmee circa 11 m. Een verdubbeling van dit gemiddelde is 22 m en geen 32 m. Dit houdt in dat de flat circa 10 m hoger wordt dan het beleid is. Voorstel dat de gemeente uitgaat van een juiste interpretatie van haar eigen Hoogbouwvisie en dus uitgaat van de gemiddelde hoogte van de buurt. Een accent van 2x de gemiddelde hoogte van de buurt is daarmee 7 verdiepingen, geen 10. In de Hoogbouwvisie staat ook een voorstel om in bepaalde gebieden geen hoogbouw toe te staan vanuit cultuurhistorie ('No Go Areas for Highrise'). Een van deze gebieden is de Nieuw Hollandse Waterlinie, waartoe onder andere de Lunetten in Lunetten behoren. De studentenflat is gepland op een afstand van 200 m van Lunet IV. Waarom kijkt de gemeente af van de Hoogbouwvisie ten aanzien van de No Go Areas for Highrise.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijzen 2 en 4, beide onder punt 1 en zienswijze 3 onder punt 3.

4. Parkeren

Er wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per bewoner.

20 parkeerplaatsen voor 200 studenten zit met een waarde van 0,1 aan de ondergrens van deze norm. Wat als het tegenvalt? Wij zijn bang dat de parkeerdruk op de Opaalweg en de Slotlaan wordt afgewenteld. In de huidige situatie is 's avonds de parkeerdruk al hoog; het aantal parkeerplaatsen voldoet net of net niet. Tijdens een van de besprekingen met de klankbordgroep is gezegd dat er de mogelijkheid moet zijn om extra parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen, mocht het aantal plaatsen dat initieel gerealiseerd wordt niet voldoen. Hiermee voorkom je dat een eventueel parkeerprobleem op de woonwijk wordt afgewenteld. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hier in het geheel niets over gezegd. Wij verzoeken om expliciet in het bestemmingsplan op te nemen dat de parkeerdruk gemonitord wordt en dat bij een te grote parkeerdruk er extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij de zienswijzen 2, 3 en 4, bij alle drie onder punt 3.

5. Verkeer

De geplande ontsluiting van het plangebied naar de Opaalweg voor gemotoriseerd verkeer:

- gaat ten koste van het groen/bomen op de groenstrook tussen de Opaalweg en Amethistweg; terwijl deze groenstrook pas enkele jaren geleden is ingericht.
- levert in het donker lichthinder op (inschijnende koplampen) voor de woningen aan de Opaalweg.

Een alternatieve ontsluiting, via de bestaande busbaan heeft deze nadelen niet. Aangegeven dat de commissie BlnG zich hiertegen heeft uitgesproken. Het is onduidelijk waarom de commissie zich daartegen heeft uitgesproken, omdat inhoudelijke argumenten ontbreken. Het is onduidelijk waarom er voor een gedeelte van de busbaan van minder dan 300 m geen uitzondering kan worden gemaakt. Het is bijvoorbeeld mogelijk om de auto werende voorzieningen van de busbaan te verplaatsen naar voorbij de inrit van de studentenflat en alleen de onderdoorgang van de Waterlinieweg feitelijk als busbaan aan te merken.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 3 onder punt 3 en zienswijze 5 onder punt 2.

6. Geluid

In het akoestisch onderzoek is berekend dat bij met een geluidsscherm van 5 meter hoog langs de Waterlinieweg het aantal woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde wordt gereduceerd met circa 35%. Bovendien zorgt een scherm er ook voor dat de in de rest van de buurt de geluidbelasting lager wordt. Waarom wordt dit schermvoorstel van 5 meter niet overgenomen? Is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met het feit dat de flat ook zorgt voor geluidsreflectie voor de huidige bewoners van de wijk? En als dit niet zo is, waarom zijn deze effecten niet inzichtelijk gemaakt? De realisatie van de flat zorgt voor direct omwonenden dat het geluid van de Waterlinieweg juist ook wordt weerkaatst in de wijk. Verzoek om dit effect van geluidsreflectie naar de omgeving inzichtelijk te maken.

Reactie

Zie de reacties bij zienswijze 2 onder punt 5 en zienswijze 6 onder punt 2. Het akoestisch onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

7. Overige zaken

Voor de fundering van het gebouw moet een paal-type en aanbrengmethode gekozen worden die geen schade aan de (op staal gefundeerde) woningen in de omgeving veroorzaakt en die tot de minste overlast bij aanbrengen leidt.

Indien het plan tot uitvoering komt, verzoekt indiener om een bouwkundige nulmeting voor de omliggende woningen.

Reactie

Zie hiervoor de reactie bij zienswijze 4 onder punt 7.

De uitvoering van de bouw van het gebouw is geen bestemmingsplanaangelegenheid.

Om de woonstraten in de fase van de bouw niet te belasten met dit zware verkeer is het denkbaar dat de busbaan vanuit Lunetten daarvoor wordt gebruikt conform het huidige tijdelijke gebruik van de busbaan voor de spoorverbreding. Verwacht wordt dat het kernteam Bereikbaarheid (de commissie die adviseert over tijdelijke bereikbaarheid) hiermee akkoord gaat bij de definitieve aanvraag.

Conclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlage 1: (geanonimiseerde) zienswijzen

De gemeenteraad van Utrecht Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

19 SEP 2017

Utrecht, 17 september 2017

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethystweg, Tolsteeg en/of
zienswijze ontwerp besluit hogere waarden.

Geachte heer/mevrouw,

Via deze weg willen wij graag (schriftelijk) laten weten dat wij tegen de plannen zijn
met de geplande bouw van een studentenwoning aan de Opaalweg.

Graag lichten wij graag toe in de volgende punten waarom wij hier tegen zijn;

1. Al jaren wil de gemeente dit stukje grond bebouwen. Eerst begon het met de busbaan (waar wij uiteindelijk wel blij mee zijn, vanwege de bereikbaarheid van de wijk naar de stad en vice versa). Daarna moest er een afkickkliniek komen voor drugs en alcohol verslaafden. Dit terwijl er basisscholen op nog een 200 meter bevonden. En nu, nu moet de gemeenten een studentenflat gaan bouwen.
2. De gemeente Utrecht heeft sowieso haar zin doorgedramd (zo zien wij het in ieder geval) want ongeveer 10 jaar geleden moesten er "barakken" komen voor de studenten. Deze zijn gelukkig na een aantal jaar verwijderd. Deze barakken hebben in onze ogen de buurt er toen niet beter op gemaakt.
3. De studentenflat moet 10 verdiepingen hoog worden!! Dat is helemaal absurd! 200 woningen en 10 verdiepingen?! In onze ogen is dat te veel en te hoog. Dit project past totaal niet in de omgeving van deze straat al dan niet straten.
4. Is er gedacht aan de geluidsoverlast? Volgens jullie onderzoek zullen deze studenten geen last hebben van het geluid van de Waterlinieweg en de spoorwegennet maar is er gedacht aan de bewoners? Veel van de bewoners wonen hier al minimaal 30 jaar. Wij zijn gehecht aan onze buurt. Het is hier rustig en sereen. Ons thuis is echt ons thuis. 200 studenten zullen het er niet beter opmaken. Wij hebben al last van de (luidruchtige) studenten die langs fietsen of onder onze ramen hun nachtelijke gesprekken moeten voeren.
5. De stad/gemeente Utrecht heeft genoeg leegstaande kantoorpanden (zoals een deel van het oude wijkbureau aan 't Goylaan). Waarom worden deze niet gekocht/gehuurd en verbouwd om hier studenten te laten wonen. Want vergunningen uitgeven voor een nieuw kantoorpand is wel mogelijk. Kennen jullie nog de slogan: Een beter milieu begint bij jezelf??? Zou jullie wel sieren. En ga ervanuit dat dit ook goedkoper is/kan zijn.
6. Daarnaast welke student, heeft het geld om een woning te kopen. En als dit wel het geval is. Deze zullen na hun studie niet zo snel de woning verkopen. Dus eigenlijk hebben wij het niet over studentenwoningen echter starters woningen. En deze hebben wij in onze wijk op dit moment genoeg.
7. Waarom besluit de gemeente niet om op de Uithof een groot of grotere campus te bouwen? Dichtbij school/universiteit en met de bus (en in de toekomst de tram) is de stad ook prima bereikbaar.

8. Als laatste punt willen wij ook aangegeven. Dat de bewoners in de omgeving ook nooit (in ieder geval hebben wij het nooit gezien of gehoord) ook input van de bewoners onderling vragen. Er is dus een panel aangesteld die voor de hele buurt besluit over dit project. Deze mensen zullen waarschijnlijk geen last hebben van deze monster toren.

Ja, na de barakken tijdperk heeft de gemeente Utrecht haar best gedaan om onze straat er weer mooi bij te leggen. De straat is gerenoveerd en onze groene strook is ook mooi aangelegd met bomen en een wandelpad. Maar waarom moeten jullie (en ook de studentenorganisaties) voor dit kleine stukje groen jullie zin doordrammen? Jullie zijn hier al ruim 20 jaar (als het zelfs niet meer is) mee bezig!! Als ik student zou zijn, zou ik niet zo snel een huis kopen wat pal naast de snelweg ligt. Of nog mooier met uitzicht op de begraafplaats! In onze ogen is dat oneerbiedig naar de begraafplaats toe en naar de studenten toe. Want ja het zijn studenten dus uitzicht maakt niet uit. Maar wel de hoofdprijs vragen voor de woning!

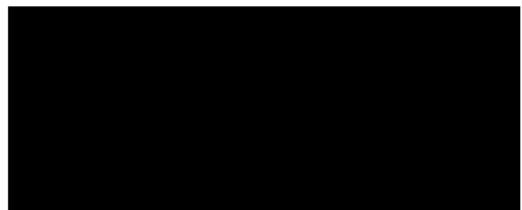
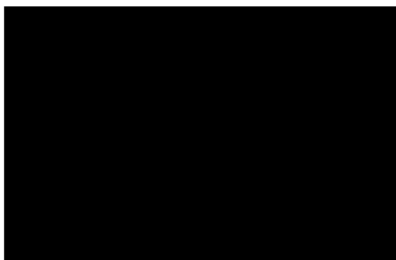
Mijn man en ik willen graag de komende jaren hier nog met veel plezier en vooral rust wonen. Dit gaat vreselijk verstoord worden door de komst van een studentenflat (incl parkeerplaats wat onze groene strook ook weer vernield).

Wat wij willen zeggen is eigenlijk, niet elk stukje groen moet bebouwd worden. Later als wij oud zijn willen we niet alleen naar de geraniums kijken maar ook naar onze mooie groene "jungle" buiten.

Wij hopen dat onze argumenten gelezen worden en ook ten harte worden genomen.

Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn horen wij deze heel graag.

Met vriendelijke groet,



Aan de gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht, 10 okt. 17

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg en zienswijze ontwerp besluit hogere waarden

Geachte raad,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg en het ontwerpbesluit hogere waarden.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. De Hoogte van het gebouw t.o.v. bestaande bebouwing

Waar het in de huidige bouw normen mogelijk is om 2x de hoogte van de omliggende woning als standaard te gebruiken voor gebouwen bij de ingang van de wijk. Is dit in mijn mening niet te verenigen met de hoogte van de andere 'hoge' gebouwen in de wijk, zoals de appartementen op de Briljantlaan en het Smaragdplein (beide 9 verdiepingen).

Mijn vraag is dan ook de hoogte van de woontoren te verlagen naar 9 verdiepingen.

2. Geluidsoverlast via balkons, ramen en aanrijroutes

Door de komst van de 200 extra studenten wordt extra geluidsoverlast verwacht. Op dit moment is er in het voorjaar en in de zomer al veel overlast van hangjongeren op het basketbalveld van het Kentalis College. Met de geplande 20 balkons aan de straatzijde van het gebouw wordt gevreesd voor nog meer geluidsoverlast.

3. Tekort aan parkeerplaatsen

Op dit moment is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen in de wijk. Met de bouw van de toren en de daarbij behorende kleine hoeveelheid parkeerplaatsen komt er mogelijk een nog grotere druk op de al overbelaste hoeveelheid parkeerplaatsen.

4. Het niet duurzame karakter van de geboden faciliteiten met het oog op gasloos wonen in 2030.

Tijdens de informatieavond voor omwonenden op 23 augustus jl heb ik van het projectteam begrepen dat er niet is gekozen voor dezelfde aanpak als bij de ontwikkeling van De Trip, Briljantlaan 5. Voor de Trip (255 starter appartement) is er gekozen voor warmte-koude opslag aangevuld met een zonne-energiesysteem, welke in mijn optiek aansluit bij de wens van de gemeente Utrecht om bij 2030 gasloos te zijn.

Verder heb ik begrepen dat een pellet kachel/biomassaketel als mogelijkheid wordt gezien voor de warmtevoorziening van de 200 studenten woningen. De duurzaamheid van pellet kachels is alleen gewaarborgd bij het gebruik van duurzaam geproduceerde houtpellets met het 'Better Biomas' keurmerk. Daarnaast zorgt een dergelijke installatie voor een hogere lokale concentratie fijnstof welke nadelig is voor de naast gelegen scholen en woningen.

Een duurzamer alternatief is de ontwikkeling van de Trip als blauwdruk te gebruiken.

Met betrekking tot het ontwerpbesluit hogere waarden:

5. Geluid nadelig voor bewoners.

De verhoging van toelaatbare geluidsbelasting is niet wenselijk voor de toekomstige bewoners van het perceel. Door verhoging van de toelaatbare geluidsbelasting maakt de gemeente het mogelijk voor de projectontwikkelaars om met minder geluidswerende maatregelen de bouw te voltooien. Deze geluidswerende maatregelen hebben niet alleen een positief effect op de bewoners en op het gebouw ook de omwonenden hebben baat bij goede geluidswerende maatregelen.

Verder is al aangegeven in een eerder document (April 2015) dat er niet kan worden voldaan aan de adviesafstand voor gevoelige bestemmingen (50 m tot een drukke binnenstedelijke weg). Hierdoor worden bewoners blootgesteld aan luchtverontreiniging en geluidshinder die zo schadelijk is dat er geen woningen voor gezinnen met kinderen of ouderen kan worden ontwikkeld. Opdat studenten als enige doelgroep geschikt worden bevonden is het verder oprekken van normen niet wenselijk voor het woonplezier.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg en ontwerp besluit hogere waarden. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de hoogte te beperken tot 9 verdiepingen, aan te dringen op duurzame energie oplossingen en adequate geluidswerende maatregelen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,





Ingekomen PLC d.d.

12 OKT 2017

De Gemeente Raad Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

05 OKT. 2017

ingenomen bij de
balie bouwen en
wonen, Anja - Zandlaan
[Signature]

5 OKTOBER 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethystweg, Tolsteeg en zienswijze ontwerp besluit hogere waarden.

Geachte raadsleden,

Het College van Burgemeester en Wethouders is voornemens het bestemmingsplan te wijzigen voor het gebied dat begrensd wordt door de Opaalweg/Amethystweg, Waterlinieweg en de begraafplaats Tolsteeg. Hieronder treft u mijn zienswijze op dit plan.

Twintig jaar geleden is het stuk grond opgenomen in het Wijkontwikkelingsplan Hoograven en aangewezen als mogelijke bouwlocatie. Tot op heden is niemand er in geslaagd daar te bouwen.

Groen Milieu Gezondheid

Het plangebied ligt in de stedelijke hoofdgroenstructuur. Bouwen in de groenstructuur is een ernstige aantasting van het kostbare groen in onze stad en is terecht niet toegestaan. Het is derhalve onbegrijpelijk en zeker ongewenst om één van de laatste stukjes ongerept groen binnen de stad op te offeren aan de komst van tweehonderd studenten.

Tot op heden is er nog geen plan voor groencompensatie, slechts een schets. Het bestemmingsplan mag niet worden vastgesteld voordat een definitief plan voor groencompensatie met bewoners is vastgesteld. Daarbij mag ook niet vooraf bepaald zijn, zoals het College ten onrechte formuleert, dat er **of** kwantitatief, **of** kwalitatief wordt gecompenseerd. Gezien de majeure aantasting van de stedelijke hoofdgroenstructuur, moet het uitgangspunt kwantitatieve en kwalitatieve compensatie zijn.

Bouwen op zo een korte afstand van een belangrijke verkeersweg is niet toegestaan. Dit wordt erkend in ontwerpbestemmingsplan. Het is daarom vrij cynisch te lezen dat kinderen en ouders nooit op die plek mogen wonen, maar dat voor jongeren er geen bezwaar is, omdat men er maar kort woont. Een enge gedachte dat de overheid die geacht wordt zorg te dragen voor een schone en veilige leefomgeving, bewust een bepaalde groep in een onveilige situatie brengt.

Ik zou graag de medische onderbouwing cq. gezondheidsstudie zien waarin aangetoond wordt dat de gezondheidsrisico's van jongeren significant kleiner zijn dan die van kinderen en ouderen wanneer zij op een ongezonde plek wonen.

Met goed fatsoen kan de overheid niet willens en wetens mensen op een ongezonde plek laten wonen. U als gemeenteraad mag daarin niet medeplichtig zijn.

Hoogbouw

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een beleid waarbij het onder voorwaarden mogelijk is hoger te bouwen dan de gemiddelde bouwhoogte in een wijk. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat het volgende:

De hoogte van het gebouw is 32 meter. Dit is tweemaal de gemiddelde hoogte van de bebouwing in de omgeving en voldoet hiermee aan de gemeentelijke wens om op deze plek een accent in de wijk aan te geven.

Op grond waarvan het College meent dat de gemiddelde bouwhoogte in de wijk 15 meter is, is mij een raadsel. Ik betwist de juistheid van dit getal. Zelf kom ik tot een andere gemiddelde bouwhoogte. Uitgaand van een gelijke verdeling tussen hoog- en laagbouw in Hoograven, 15 meter voor hoogbouw en 7,5 meter voor laagbouw, komt hiermee de gemiddelde bouwhoogte in de wijk op 11,25 meter. Uitgaand van de eisen uit de Hoogbouwvisie is de maximale bouwhoogte niet 32 meter, maar 22,50 meter.

Graag ontvang ik de berekening van de gemiddelde bouwhoogte in de wijk op grond waarvan geconcludeerd wordt dat op deze plek tot 32 meter hoog mag worden gebouwd. Daarnaast moet het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast aan de juiste gemiddelde bouwhoogte.

Naast de randvoorwaarde voor wat betreft de maximale bouwhoogte, gelden nog andere criteria. Ik citeer de Hoogbouwvisie 2005:

Logische plekken voor het aanbrengen van een wijkaccent zijn bijvoorbeeld:

- bij de entree van een wijk;*
- langs een invalsweg;*
- om de grens tussen wijken aan te geven;*
- op een zichtlijn of beter nog: daar waar zichtlijnen samenkomen;*
- een bijzondere functie in de wijk die gemarkeerd kan worden;*
- een plek met een bijzonder uitzicht;*
- een plek die om verdichting vraagt (bv. een knooppunt van openbaar vervoer).*

- De beoogde bouwlocatie van de woontoren bevindt zich niet bij een entree van de wijk. Een entree is een hoofdtoegang. Daarvan is hier geen sprake. Er is een busbaan en een fietspad, dat is het.
- Er is geen invalsweg.
- De grens tussen Lunetten en Hoograven hoeft niet aangegeven te worden, de Waterlinieweg doet dit al.
- Er is sprake van twee zichtlijnen. Deze worden echter gekarakteriseerd door de groene wand waar men tegen aan kijkt als men vanuit de Slotlaan of Opaalweg het viaduct onder de Waterlinieweg nadert. Hierin bouwen doet afbreuk aan de groene grens tussen Hoograven en Lunetten.
- Voor zover ik weet heeft de plek geen bijzondere functie die gemarkeerd kan worden. Tenzij men het naastgelegen hondenspeelveld voor ogen heeft.

- Het is geen plek die om verdichting vraagt. Er is een bushalte, dat is alles.
- Wel is het een plek met een bijzonder uitzicht, mits men op de tiende verdieping woont. Men kijkt dan uit op de lunetten van de waterlinie. Echter, en ik citeer opnieuw de Hoogbouwvisie 2005:
om in de volgende gebieden geen hoogbouw toe te staan (de zogenaamde "No Go Areas for Highrise"):
- de Nieuw Hollandse Waterlinie, dat wil zeggen de directe omgeving van de forten en de Lunetten en de open schootsvelden

Conclusie. In tegenstelling tot hetgeen in het plan wordt beargumenteerd is er geen enkele randvoorwaarde uit de Hoogbouwvisie waaraan wordt voldaan.

Nog een laatste citaat uit de Hoogbouwvisie:

Een solitair hoog gebouw in een kleinschalige binnenwijkse context (waar mensen als het ware met een biertje voor hun deur zitten) wordt dan al gauw een fremdkörper in zijn context. Bovendien wordt door het oproepen van meer verkeersbewegingen de van oudsher kleinschalige verblijfsruimte minder aangenaam.

De beoogde woontoren is een solitair hoog gebouw in een kleinschalige context. Het is zonder meer een fremdkörper omdat deze volledig los van de wijk midden in het groen staat.

Verkeer

Gesteld wordt dat het aantal auto's dat bij de woontoren een parkeerplek nodig heeft 20 stuks zal zijn (0,1 auto per bewoner). Dit is de uiterste ondergrens van de parkeernorm die de gemeente hanteert voor een dergelijke woonplek. Onduidelijk blijft waarom niet gekozen is voor 0,3 auto per bewoner. Mondeling heb ik te horen gekregen dat 0,1 auto per bewoner geteld was elders in de stad. Echter het is SSH, belanghebbende in deze, die deze cijfers aanleverde. Uit de stukken blijkt niet dat de gemeente onderzocht heeft, dan wel laten onderzoeken, wat de parkeerdruk is bij andere studentenflats in de stad. De parkeernorm 0,1 is onvoldoende gemotiveerd.

Nadrukkelijk verzoek ik om onafhankelijk onderzoek naar de parkeerdruk bij andere studentencomplexen in de stad, zodat met meer zekerheid de parkeerdruk kan worden voorspeld.

In de plannen wordt de keuze gemaakt voor het ontsluiten van de locatie door een weg aan te leggen die de Amethystweg en onlangs heringerichte groenstrook van de Opaalweg kruist, om uit te komen op de hoek Opaalweg/Slotlaan.

Vanuit omwonenden is nadrukkelijk aangegeven dat dit een dure, onveilige en verkeersdruk verhogende keuze is. Ondanks twee goedkopere en veiliger alternatieven kiest het College voor de weg van de meeste weerstand.

Alternatief één voorziet in ontsluiting van het plangebied via de busbaan van Amethystweg richting Briljantlaan. Busmaatschappij en hulpdiensten willen dit niet. Het waarom is niet gemotiveerd. Op dit punt ontvang ik graag de overwegingen van partijen. "Wij willen dat niet" is als argumentatie niet sterk onderbouwd.

Alternatief twee voorziet in ontsluiting parallel aan de busbaan onder het viaduct Waterlinieweg door (ontsluitingsweg is al aanwezig), via de Brennerbaan. Het College stelt dat er groen zal verdwijnen bij alternatief twee. Dit is niet juist. De aansluiting op de Brennerbaan kan onder het viaduct of er direct na gerealiseerd worden zonder dat er 1 boom hoeft te worden gekapt, dit in tegenstelling tot het gemeentelijk plan waarbij de nieuw ingerichte Groenstrook doorsneden wordt en meerdere bomen zullen moeten worden gekapt. Ander voordeel, men verlaat de wijk/stad sneller via Lunetten dan via Hoograven.

Ontsluiting via Opaalweg/Slotlaan leidt met name in de ochtendspits tot een verhoogd risico op ongelukken. Taxibusjes met schoolgaande kinderen van het Kentalis College, ouders en kinderen van de Blauwe Aventurijn en een aanzienlijke stroom fietsers vanuit en richting Lunetten zorgen ter plaatse nu al voor gevaarlijke situaties. Extra autoverkeer maakt dit alleen maar erger.

Alternatieven

Volgens het College is de beoogde bouwlocatie de enige plek in Hoograven waar gebouwd kan worden. Dit suggereert dat onderzocht is of er alternatieve locaties beschikbaar zijn. Graag ontvang ik de stukken waaruit blijkt welke locaties onderzocht zijn als alternatief voor de huidige locatie.

Met vriendelijke groeten



Bijlagen: twee artist impressions om naast die van de architect te leggen; alternatieve feiten



Kentolis College UT

Ruigrok



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.

04 OKT 2017

3 oktober 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethystweg, Tolsteeg
IMRO-idn: NL.IMRO.0344.BPOPAALWEGAMTHIST-ON01

Punten zienswijze

Bouwhoogte

Volgens de hoogbouwvisie Utrecht 2015 mogen nieuwe gebouwen maximaal tweemaal de basishoogte van de wijk bedragen. In de directe omgeving bevinden zich eengezinswoningen (met 1 of 2 verdiepingen) en appartementsgebouwen met maximaal 5 verdiepingen.

De gemiddelde bouwhoogte in de wijk is dus <5 verdiepingen.

Het beoogde complex bestaat uit 10 verdiepingen + een deels ingegraven fietsenstalling. Dit is dus een ruimte overschrijding van de gestelde norm van 2x gemiddelde basishoogte van de wijk.

De gemeente heeft gemakshalve gekozen om het hoogste omliggende gebouw als referentiekader te nemen en is daarmee inconsistent met haar eigen hoogbouwvisie. Ik wens dan ook dat de gemeente conform haar eigen hoogbouwvisie een juiste interpretatie van de gemiddelde bouwhoogte in de wijk hanteert en de hoogte van de studentenflat hierop aanpast.

2x5 is geen 10,5 en 2x gemiddelde geschatte basishoogte wijk (3) = 6 verdiepingen

Daar komt bij dat er in de buurt van forten en andere historische locaties niet tot grote hoogte gebouwd mag worden om de integriteit van de locatie te bewaken. Gezien de nabijheid van o.a. fort Lunetten past ook hier deze visie omtrent hoogbouw niet!

Groen - Afbraak hoofdgroenstructuur

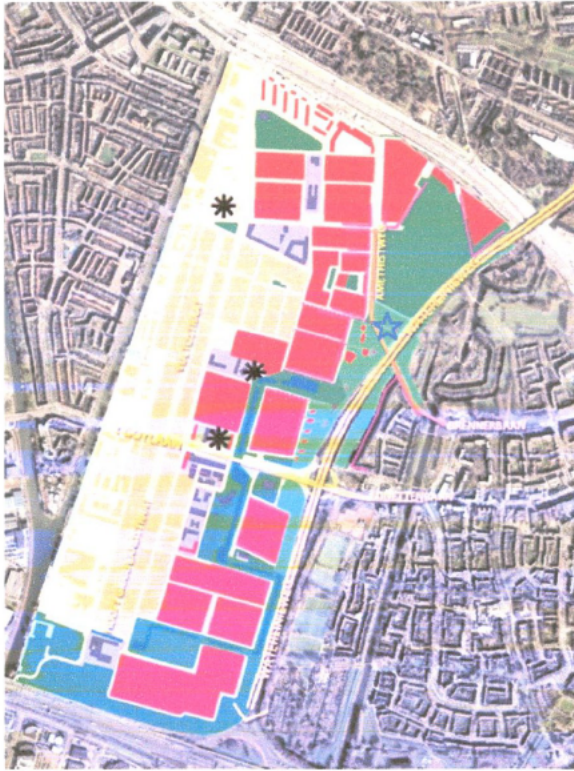
Het plangebied ligt in de stedelijke groenstructuur van de gemeente. Randvoorwaarden (uit het Groenstructuurplan Utrecht):

- het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen wordt behouden of verbeterd;
- een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd.

Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt onvoldoende dat aan bovenstaande randvoorwaarden wordt voldaan. Er worden in paragraaf 4.2.2 (Groen) uitgangspunten genoemd voor groencompensatie, maar de concrete uitwerking mist. De groencompensatie is daardoor te vaag en vrijblijvend, omdat de haalbaarheid van eventuele compenserende maatregelen niet bekend is. Uit de twee besprekingen met de klankbordgroep is gebleken dat bij veel concrete compenserende maatregelen er conflicten zijn met andere aspecten, zoals kosten en sociale veiligheid. Hierdoor is nog maar de vraag of er voldoende compenserende maatregelen van voldoende kwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Tevens is onduidelijk op welke aspecten gecompenseerd wordt. Eén aspect dat genoemd wordt is bomen (het versterken van de bomenstructuur), maar uit bijlage 8 (Natuurbeschermingsonderzoek) wordt duidelijk dat een van de grootste kwaliteiten van het gebied het braamstruweel is, dat onder andere belangrijk is voor het aanbod van stuifmeel en nectar (voor insecten). Door het plan zal vooral deze functie worden aangetast. Het is niet duidelijk of de groencompensatie zich voldoende daarop richt.

Graag ontvang ik het plan hoe de groencompensatie (van een van de laatste delen kwaliteitsgroen in de wijk – afbeelding 1-) vorm wordt gegeven door de projectontwikkelaar. Primair ligt hier namelijk de verantwoordelijkheid om een volledig en haalbaar plan te presenteren.



Afbeelding 1: afbraak van hoofdgroenstructuur (locatie complex aangegeven middels blauwe ster, laatste echte groengebieden in lichtgroen)

Planschade

- Bezonningsstudie Juli 2015
 - o Gemakshalve is bij bezonningsstudie geen rekening gehouden met tijden <10:00 's ochtends en >19:00 's avonds. De studie geeft daardoor geen volledig beeld maar slechts een beeld tijdens reguliere werktijden. Graag zie ik een studie waarin volledig beeld wordt geschetst aangezien ik voor mijn appartement en direct omliggende appartementen en woningen planschade (daling woningwaarde) voorzie door het wegvallen van nu nog zon op het balkon/in tuin in de ochtend
- Toename overlast licht
 - o Extra verkeersbewegingen
 - auto's(aanname 160 per dag in huidig plan)
 - fietsen (200 studenten met allen een fiets)
 - o Extra lichtuitstraling vanuit studentencomplex en omliggende benodigde verlichting zoals lantaarnpalen, etc
- Toename overlast geluid
 - o Extra verkeersbewegingen
 - auto's(aanname 160 per dag in huidig plan)
 - fietsen (200 studenten met allen een fiets)
 - Met name in avond en nachturen extra druk op direct omliggende bewoners Opaalweg en Slotlaan door extra bewegingen door bv. uitgaansverkeer
 - Wanneer 100 studenten (50%) uitgaan in het weekend, verdeeld over donderdag, vrijdag en zaterdag en thuiskomen tussen 02:00-04:00 leidt dit tot één extra passant per 3,5 minuten (conservatieve schatting)
- Toename overlast parkeren (1223.16-D1d1 – Utrecht / planschaderisicoanalyse Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg).
 - o Aangegeven in documentatie is een parkeernorm van 0,8 ritten per woning per dag. Graag onderbouwing waarom deze norm ruim is en uit welk jaar deze dateert. Daarnaast lijkt er geen rekening gehouden met het aandeel bezoekers!
 - In huidig e-commerce klimaat en ervaringen met betrekking tot overvolle parkeerplaatsen in directe omgeving studentenwoningen op de Uithof lijkt dit een irrealiteit lage norm. Aangenomen dat bij 200 woningen er 160 ritten plaatsvinden (80 aankomend, 80 vertrekkend). Dit zal echter stijgen wanneer geen parkeerplaats gevonden kan worden en parkeerdruk binnen omliggende wijk verhogen. Graag ontvang ik de onderbouwing parkeerkencijfers van het CROW waarbij zowel de

studentennorm als huidige belasting in de wijk versus geldende norm onder het licht worden genomen en toegelicht

- Aangegeven is dat de parkeernorm 0,1-0,3 parkeerplaatsen per bewoner bedraagt. Op basis van 'ervaring' van de SSH is gemakshalve uitgegaan van de laagst mogelijke norm van 0,1 parkeerplaatsen per bewoner. Graag ontvang ik de onderbouwing a) hoe de ervaring van de SSH tot stand komt en b) hoe 20 parkeerplaatsen aansluit bij 160 ritten per dag.
- Toename zwervafval, vuilnis

Klimaat 2030

Studentenwoningen Opaalweg Randvoorwaarden en plantoelichting; Schetsontwerp

Het plan wordt getoetst aan het gemeentelijk bodembeleid. Wat betreft luchtkwaliteit worden de betreffende grenswaarden, als gevolg van de nabijheid van de Waterlinieweg, niet overschreden. De bijdrage van het bouwplan aan luchtkwaliteit is, gelet op de omvang, van niet in betekenende waarde (NIBM). Het plan is gesitueerd op een geluidbelaste locatie. Dat betekent dat een geluidbewust ontwerp noodzakelijk is. In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn. Dit scheelt bewoners en bedrijven energielasten en is goed voor milieu en klimaat. De gemeente heeft zich aangesloten bij de doelstelling uit het SER-energieakkoord. Bij nieuwbouw stelt de gemeente hoge eisen aan duurzaamheid. De afspraken met de ontwikkelaar moeten in ieder geval leiden tot energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten. Graag ontvang ik de onderbouwing hoe deze woningen energiezuinige en kwalitatief goede woningen zijn die bijdragen aan de klimaatplannen van 2030

Participatie

- Er is volgens de gemeente naar betrokkenen en omwonenden verschillende berichtgeving over de eventuele bouw van de studentenflat geweest.
 - Echter blijkt nergens uit dat de inwoners van/in Lunetten (slechts gescheiden van de bouwplaats door de Waterlinieweg zijn betrokken.
 - Daarnaast zijn belanghebbenden/nabestaanden/bezoekers van de begraafplaats ook niet betrokken in het proces. Een dergelijke laatste rustplaats verdient echter wel het nodige respect. Zeker gezien de aard en omvang van het beoogde project.
 - De gemeente heeft in de tweede klankbordgroep bijeenkomst aangegeven de begraafplaats te informeren en uitkomsten en terugkoppeling van betrokken terug te koppelen. Hierna is hierover niets meer vernomen
 - De klankbordgroep die is gestart heeft slechts inspraak over de groencompensatie, niet over andere aspecten van het plan waaronder verkeersoplossingen, hoogte flat, andere indeling bouwwerk, etc.
- De gemeente heeft slechts beperkt de 'betrokkenen' aan de westzijde van de Waterlinieweg betrokken. Kenmerkend is het volgende:
 - Email 29/6/2015 van [REDACTED] met acties uit klantbordgroep voor de gemeente. Hierover is daarna niet meer gerapporteerd naar de klankbordgroep [zie afbeelding 2]
 - Email 20/8/2015 van [REDACTED] *Op 7 juli heeft het College van B&W ingestemd met het voorbereiden van de bouw van ca. 200 studentenwoningen aan de Opaalweg door het opstellen van een bestemmingsplan. De randvoorwaarden voor de bouw zijn vastgesteld en in overleg met de bewoners wordt een plan voor groencompensatie vastgesteld. Dit betekent dat er binnenkort een bestemmingsplanwijziging wordt aangevraagd. Hiervoor worden inspraakmomenten gepland waarover u t.z.t. wordt geïnformeerd. Er zal echter nog een aantal maanden overheen gaan voordat deze inspraakmomenten plaats gaan vinden.*
 - *Eerste terugkoppeling via email [REDACTED] van 25/11/2015 met plan groencompensatie*

Hierna volgt een periode van radiostilte en komt er geen verdere opvolging van de acties zoals gedefinieerd door [REDACTED]. Ook vanuit [REDACTED] komt er geen verdere opvolging tot:

- Email 29/4/2016 van [REDACTED] *Het plan ligt op dit moment stil, vorig jaar is door de regering een nieuwe wet aangenomen, waardoor de SSH het plan mogelijk niet in deze vorm kan voortzetten met de beoogde ontwikkelaar. Hierover ontstaat als het goed is voor de zomer meer duidelijkheid.*

In februari 2017 wordt middels een wijkbericht aangegeven dat het plan verder gaat. Omwonenden worden uitgenodigd zich te melden in geval van vragen of om aan te melden voor de klankbordgroep. Gezien de beperkte en geringe berichtgeving vanuit de gemeente is het niet raar dat er geen vragen

komen en ook dat de huidige klankbordgroep zich niet nogmaals aanmeldt. Om te stellen dat er geen reacties op het wijkbericht binnenkomen en hiermee de wijk af te schilderen als zijnde 'niet geïnteresseerd' is onjuist!

- Het eerstvolgende bericht volgt op 29/4/2016 middels email van [REDACTED] waarin de klankbordgroep wordt uitgenodigd voor een bijeenkomst op 8 mei (geen datumprikker of overleg over datum). Door geringe doorlooptijd lukt het niet om een groot deel van de klankbordgroep bij elkaar te brengen.
- Er wordt in juni 2017 bekend gemaakt dat een inloopavond zal volgen in plaats van de bijeenkomst van de klankbordgroep (we zijn alweer 2 maanden later)
- Email 14/8/2017 van [REDACTED] waarbij de inloopavond wordt aangekondigd voor 23/9/2017 (midden in de vakantieperiode en slechts 9 dagen van te voren)

Uit bovenstaande blijkt dat het participatietraject slecht is ingericht en gemanaged door de gemeente. Door het uitblijven van berichtgeving en zeer korte, soms onmogelijke planningen voel ik me als bewoner niet meer serieus gehoord. Tijdens de raadsvergadering van 5-2-2015 (behandeling Opaalweg ~21:45-22:10) is door onder andere de VVD benadrukt dat de wethouder dient te zorgen voor goed participatietraject vanwege de bezwaren die er leven. Hier is onvoldoende gehoor aangegeven met bovenstaande uiteenzetting als bewijs.

Ik vraag de gemeente dan ook aan te geven waarom zij van mening is dat hier sprake is van een juist participatietraject.

Zoals afgesproken tijdens de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep stuur ik jullie:

- Presentatie luchtkwaliteit
- Tekening groencompensatie (dit is een schetsontwerp, geen ontwerp)
- Actielijst (volledig verslag volgt na 21/6)

Acties uit Klankbordgroepbijeenkomst 27 mei 2015

<i>Wat</i>	<i>Wie</i>	<i>Actiepunt uit vergadering d.d.</i>
Nagaan bij Programma Groen of we daar kunnen aansluiten	[REDACTED]	21/4
Met het Wijkbureau kijken naar de verkeerssituatie rondom de school	[REDACTED]	21/4 + 27/5
Tekening bezonningsstudie meesturen met verslag	[REDACTED]	27/5
Informatie over project toch nu al ophangen op begraafplaats	[REDACTED]	27/5
Aan SSH doorgeven wens Klankbordgroep voor gematigde kleuren van de glasplaten balkons/gevel (blauw/groen a la 't Govlaan?)	[REDACTED]	27/5
Reactie tweekolommenstuk op gebied van verkeer aan Klankbordgroep sturen	[REDACTED]	27/5
Uitzoeken en in bouwvergunning meenemen onderwerp trillingen bij Heien	[REDACTED]	27/5
Onderzoeken mogelijkheden geluidsoverlast bouwverkeer en opslagplaats bouwmaterialen	[REDACTED]	27/5
Voor 10/6 input geven aan Jan den Boer m.b.t. suggesties groencompensatie (bomen, struiken etc.)	Klankbordgroep	27/5

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectmanager / trainee

Afbeelding 2: acties benoemd door [REDACTED] in email d.d. 29/6/2015

Overbelasting van de wijk

De wijk is sinds ik er ben komen wonen in december 2011 structureel veranderd van een rustige wijk tot een wijk waar geluidoverlast steeds meer hinder veroorzaakt.

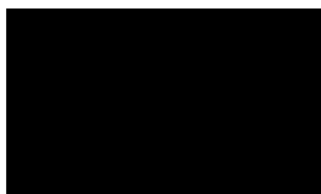
- De weg is opengebroken geweest en riolering is vervangen
- Kentalis College (Ridderlaan/Slotlaan) is afgebroken en opnieuw opgebouwd
- Kentalis College heeft een voetvalveld en bankjes aangelegd die regelmatig gebruikt >22:00 's avonds door jongeren en hangjeugd.
- De parkeerdruk is door het invoeren van betaald parkeren in o.a. de wijk Tolsteeg en het noordelijke gedeelte van de Opaalweg enorm toegenomen. Deze zal verder toenemen met meer bewoners (studenten) met auto's in de wijk

Het toevoegen van nog eens 200 bewoners in dit al drukke en overbelaste deel van de stad zal direct leiden tot planschade bij omwonenden die daarnaast ook een directe daling in kwaliteit van hun leefomgeving zullen ervaren.

O-meting

Mocht het plan ooit tot uitvoering komen dan eis ik een O-meting voor mijn woning ([REDACTED]).

Met vriendelijke groet,



Ingekomen d.d.

04 OKT 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

04 OKT 2017

Utrecht,
28 september 2017

Geachte mevrouw/meneer,

Bij deze mijn “zienswijze” aangaande de voorgestelde bouw van een twee-honderd-onder-een-kapper direct tegen over mijn appartement.

Eerlijk gezegd heb ik knap weinig ervaring met een dergelijke onderneming. Dat wil zeggen, het opstellen van een document als dit. Maar nog minder met het bepalen van mijn gedachten en woonplannen in het licht van dit “opvallende project”. Het maakt mij onrustig en tast daardoor nu al mijn woonplezier aan.

U merkt wel, dit is wellicht nu al een persoonlijker stuk dan gemiddeld zal worden opgesteld. Laat ik direct maar stellen dat de positionering, de omvang en de bewoning een heel direct invloed zal hebben op mijn directe persoonlijke omgeving. Namelijk mijn uitzicht vanaf mijn woonkamer, waar ik nu een waanzinnig wijds en opvallend groen uitzicht geniet. Iets specifieker: Het perceel bevindt zich aan de ander kant van de busbaan. Op zo’n 30 meter van mijn raam.

Laten we niet vergeten dat het hier een flat betreft van maar liefst 30 meter hoog. Alleen deze verhouding van afmetingen vind ik al beangstigend.

Naast mijn sterk aangetaste uitzicht, zou een studentenflat voor 200 personen ook de leefbaarheid sterk beïnvloeden. Naar mijn stellige overtuiging slechts negatief. Op dit punt in de stad is de geluidsdruk van verkeer en vooral de mens al enorm. Slapen met raam open kan nu al niet meer, zonder te worden wakker geschreeuwd. Een 200 nieuwe burens met balkons op grote hoogte gaat hier geen positieve invloed op hebben.

Ik zal proberen een aantal punten naar voren te brengen waar ik mij zorgen om maak of alternatieven zie, en deze toe te lichten.

Alvast hartelijk dank voor uw tijd, moeite en overwegingen.
Voor nadere toelichting ben ik beschikbaar mocht dit nodig zijn.

Met vriendelijke groet,


Utrecht

Aan

Gemeente Utrecht
Gemeenteraadsleden

Afzender



Aangaande
Ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg

Omschrijving van de huidige situatie.

Ik bewoon het appartementengebouw aan de Slotlaan. Mijn appartement bevindt zich aan het uiteinde van het blok, direct uitkijkend op de busbaan, het desbetreffende perceel en de Waterlinieweg.

Vanaf de bovenste verdieping heb ik uitzicht op de Dom, stadion Galgenwaard, de Utrechtse “zuid-as”, maar nadrukkelijk ook de lange groenstrook langs de Waterlinieweg, die een geplande en zeer welkome groene buffer is in de stad. In de winter heb ik de grootste kerstboom van Europa: De zendmast bij Lopik/IJsselstein. Een uniek wijds uitzicht in de stad.

Deze hoek is een heel strategisch punt tussen twee wijken, en qua doorgaand verkeer ook een druk punt. De Waterlinieweg op enige afstand, maar altijd hoorbaar, bijna voelbaar. Een “veilige fietsroute” die zeer intensief wordt gebruikt, overdag en maar nadrukkelijk ook in de nacht. Een busbaan met bushalte. Een school voor speciaal onderwijs en een basis school daar naast. Zo direct bij de vaak verstopte Waterlinieweg en onder de rook van A12 en A27 is er een duidelijk geluidshinder en fijnstof vervuiling.

Met vijf portieken en 8 appartementen per portiek is ons blok een aardige afspiegeling van Utrecht in het groot, zou je denken. Dit is niet het geval, en is ook steeds minder het geval. Er is een constante verschuiving van kopers die in hun appartement wonen, naar een situatie waar investeerders (huisjes melkers?) of ouders een studerend kind met huisgenoten laten intrekken. In mijn portiek is het nu al half om half: 4 appartementen met jonge huurders of studenten, en 4 met koop-bewoning. Er zal een duidelijk numeriek overwicht zijn aan de studenten/huur kant.

Een dergelijke bevolkingsverdeling vind je vooral in de avond en nacht ook terug op het fietspad. De geluidsdruk van converserende fietsers, knerpende fietsen en dronken gelal is praktisch dagelijks, en niet te missen.

Zal ik een wekelijks terug kerend psychotisch geschreeuw en de Reggae beats vanuit een draagbare speaker op de fiets maar even buiten beschouwing laten? En de hangjeugd op het schoolplein?

Al met al woon ik best prettig op deze plek. Zij het met gesloten ramen. Dicht bij de stad, snelweg, stadion en verschillende faciliteiten in de buurt.

Toch bemerkt ik een glijdende schaal wat betreft negatieve invloeden over de jaren. Ik ben bang dat de bouw van de SSH studentenflat direct tegenover mijn woning hier bovenop een flinke negatieve factor in zal zijn.

Inhoud

Omschrijving van de huidige situatie.....	4
Snelle schets van de voorgestelde situatie	5
Hoogbouw visie	6
Geen entree van de wijk.	6
Hoogbouw bij historische en gedenkplaatsen.....	6
Verkeer	7
Verkeersafwikkeling.....	7
Parkeren.....	7
Geluidsoverlast	8
Waterlinieweg en weerkaatsing	8
Extra regulier geluid.....	8
Extra nachtelijk gelal.....	8
Indeling van kamers en balkons.	8
Hoogte van de flat.	9
Gebruik van schoolplein en voetbalkooi.	9
Overwegingen geluidsoverlast.	9
Samenstelling van de wijk.....	10
Nu al veel studenten.....	10
Alternatief: Gezinnen/kopers.	10
Groencompensatie	12

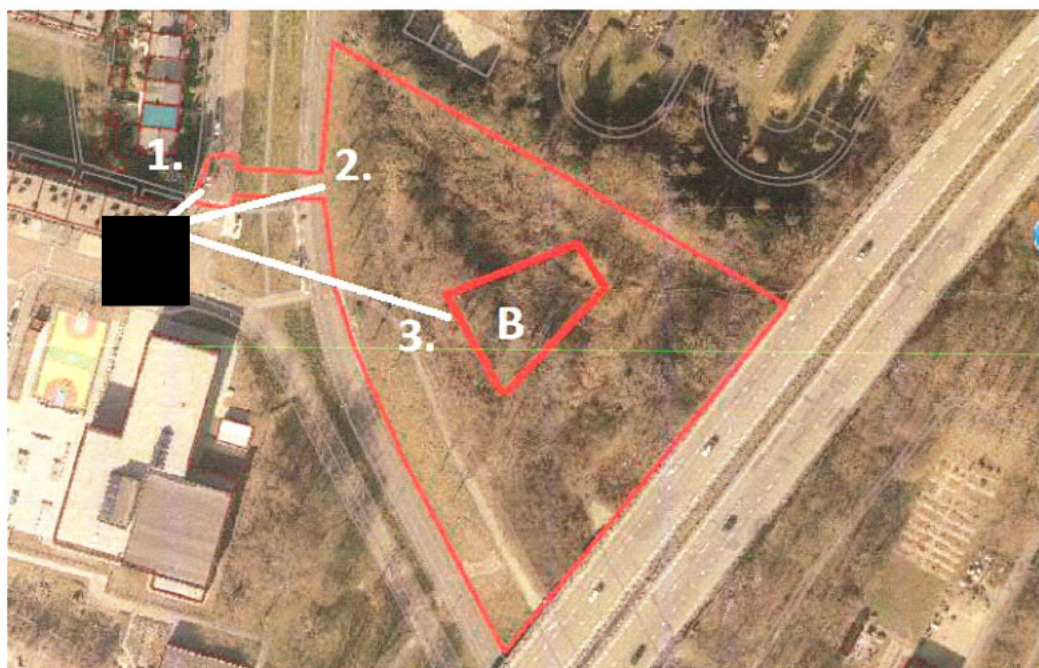
Snelle schets van de voorgestelde situatie

De voorgestelde studentenflat en daarbij horend bestemmingsplan gebied is direct tegenover mijn woning gesitueerd. Als zeer nabije buur zal ik het wel en wee rond een dergelijke flat van zeer dichtbij mee maken.

Daarbij is de hoogte van de flat voor groot belang: deze bepaald de hoeveelheid bewoners, balkons, toename van fiets en auto verkeer, gelal en geschreeuw.

Een niet onbelangrijk detail is dat geluid op straat niveau sneller in kracht verminderd dan op hoogte. Tussen de balkons van de flat en mijn woning zit niet veel meer dan slechts lucht. Een geanimeerd gesprek op een balkon op slechts 70 meter afstand, en op 15 tot 30 meter hoogte zal, zeker mijn slaapkamer binnen dringen.

Genoeg rede tot ongerustheid.



Nr.	Plek op Afbeelding.	Afstand in meters.
A	Mijn woning. [redacted]	-
B	Contour van voorgestelde flat.	-
1.	Afstand tot aangepaste verkeerssituatie.	10
2.	Afstand tot perceel aan overzijde van busbaan.	30
3.	Afstand tussen mijn gevel/raam en de voorgestelde flat.	70
-	Voorgestelde hoogte van flat.	30

Hoogbouw visie

Hoogte ten opzichte van de omgeving.

De voorgestelde hoogte van de SSH flat (30 meter) staat in geen verhouding met de directe omgeving. Bebouwing in de directe omgeving is als volgt.

Nr.	Gebouw	Hoogte (meter)
1	Slotlaan appartementen	15
2	Opaalweg huizen	7,5
3	School	10
4	Begraafplaats	5
5	Gemiddeld Nr 1-4	9,4
6	SSH flat hoogte op basis van 2x Nr. 5	18,8
7	Gemiddelde Nr 1-2	11,25
8	SSH flat hoogte op basis van 2x Nr 7	22,5

Zelfs wanneer de school en de begraafplaats niet worden mee gerekend is het gemiddelde slechts 11,25 meter. Volgens de regels mag een SSH flat dan slechts 22,5 meter hoog worden. Dit staat in schril contrast met 30 meter. Een overschreiding van 33% of 7,5 meter is niet misselijk. Zoals aangegeven hierboven (Nr. 2) is dit de hoogte van een compleet woonhuis!

Geen entree van de wijk.

Er wordt gerept van hoge bebouwing als entree van een wijk of buurt. Ik vind dit aannemelijk bij een situatie als de Goylaan. Dit is een duidelijke entree van de wijk.

De Opaalweg is binnen de buurt niet een entree, eerder de “achterkant van de wijk”. Er is slechts lokaal verkeer. Geen oprit naar de Waterlinieweg. Geen winkels of andere faciliteiten.

Hoogbouw bij historische en gedenkplaatsen

Al is de Waterlinieweg een formidabele buffer, het perceel staat erg dicht bij gracht en forten van de serie Lunetten. Dit is een duidelijk historisch getinte bebouwing en is niet gebaat bij deze overheersende nieuwe bebouwing.

Een soortgelijk punt is te maken als het gaat om de direct naast gelegen begraafplaats.

Verkeer

Verkeersafwikkeling

Op de Oplaalweg, als onderdeel van de veilige fietsroute, is er nu al een flink aanbod aan fietsers dit zal met met 200 extra bewoners flink toenemen. De nu voorgestelde uitrit van de flat zal deze stroom fietsers en auto's direct langs de smalle Slotlaan en Opaalweg sturen.

Vooraf in de ochtend is het bij de twee scholen erg druk met auto's, busjes, fietsende ouders en kinderen en overstekende buurtbewoners.

De driehoekskruising Opaalweg-Slotlaan-fietspad naar Lunetten is nu al een drukke plek. Direct onder mijn raam.

Een verkeersafwikkeling verder van de bestaande bewoning vandaan, of naar een beter uitgeruste straat zie ik als goed alternatief.

Fietsverkeer alternatief:

- Langs de begraafplaats ipv over de Opaalweg.

Autoverkeer:

- Over de busbaan (Armethistlaan) richting Robijnlaan.

- Logischer: Over de busbaan (Armethistlaan) richting Lunetten. De busbaan word iets verderop toch al gebruikt voor de ontsluiting van de Wageningseberg in Lunetten.

Parkeren.

De parkeer druk is nu al hoog in de Slotlaan en rond de scholen.

Het geringe aantal parkeerplakken bij de studentenflat zal ongetwijfeld onvoldoende blijken.

Geluidsoverlast

Waterlinieweg en weerkaatsing

De huidige situatie is er een van constant zoemend autogeluid (Waterlinieweg, A12 en A27) en gedreun van het viaduct (Waterlinieweg over de busbaan).

Omdat het geluid van vooral de Waterlinieweg kan worden weerkaatst door de voorgestelde flat is hieromtrent meer onderzoek nodig.

Daarbij zal en een duidelijk plan moeten komen welke geluidwerende en absorberende materialen er voor de flat zullen worden gebruikt.

Extra regulier geluid.

Door de komst van een 200 nieuwe bewoners zal er rond dit punt in de wijk een toename zijn van “regulier geluid”. Hiermee bedoel ik gepraat op straat, auto bewegingen, knerpende fietsen. Niet abnormaal, maar wel een sterke toename.

Extra nachtelijk gelal.

Iets wat nu al erg vervelend is nachtelijk gelal van mensen die terug keren uit de stad of elders zich hebben bezat. Door het strategische punt en de veilige fietsroute naar Lunetten is nu mijn nachtrust al niet veilig. Dit heeft een directe invloed op mijn functioneren op werk en sociaallevens, mijn slaap-waak-ritme, mijn gezondheid en mijn woonplezier.

Er is een duidelijke trend merkbaar dat deze overlast per jaar ernstiger wordt. De voorgestelde studentenflat zal deze trend slechts versterken.

Indeling van kamers en balkons.

De voorgestelde studentenflat heeft een gemeenschappelijke balkons. Aan mijn kant van de studentenflat heeft elke woonlaag 2 balkons. Elk van deze balkons is toegankelijk voor 6 kamerbewoners. Een simpele reken som komt uit op kans op geluidsoverlast van 120 personen per nacht.

Ik vind dit ronduit onacceptabel.

Er zijn vast regels wat betreft buitenruimte voor studentenkamers, maar dit ontwerp betekend gegarandeerd overlast. Als de gemeente Utrecht “duurzame stadsontwikkeling” nastreeft, kan dit niet de bedoeling zijn.

Daarbij zijn er aan de zijkant van de studentenflat 100 ramen van kamers gesitueerd. Een gedragscode voor een balkon is wellicht uitvoerbaar. Dit is niet het geval voor openstaande ramen. Een persoon kan hier niet worden verplicht zijn raam te sluiten bij een feestje of geanimeerd gesprek.

Kortom, de schaal van een studentenflat met 200 bewoners en het gekozen ontwerp garandeert overlast.

Hoogte van de flat.

De gegarandeerde overlast van een studentenflat wordt nog eens versterkt door de enorme hoogte van het voorstel. Maar liefst 30 meter hoog!

Menselijk geluid draagt al ver. Zeker in enthousiaste toestand of in meer of mindere mate van beneveldheid. Dit vanaf een hoogte tot wel 30 meter zal niet alleen de directe omgeving bereiken, maar ook over de school heen gaan richting Ridderlaan en over de Opaalweg bebouwing tot het Ridderplantsoen.

Het beperken van de hoogte van de studentenflat zal zeker de negatieve effecten voor de buurt verminderen.

Gebruik van schoolplein en voetbalkooi.

De school en haar plein en voetbal kooi heeft een duidelijke functie, ook voor de buurt. De discussie gebruik-misbruik wil ik ontwijken. Feit is wel dat het gebruik van de voetbalkooi een duidelijke geluidsdruk op de directe omgeving heeft.

Een voetbal tegen de omheining schieten geeft een directe sonische response aan de voetballer. Dit blijkt erg aantrekkelijk. Dit dreunende geluid is duidelijk hoorbaar in de appartementen aan de Slotlaan. Ramen sluiten helpt hier niet tegen. Het geluid gaat dwars door de muur.

Een intensiever gebruik van de voetbalkooi door de komst van 200 studenten in de directe omgeving zal verder afbreuk doen aan de rust in de appartementen omgeving.

Overwegingen geluidsoverlast.

- 1) Strikte gedragsregels voor op de 30 balkons. Niet realistisch.
- 2) Een verbod op toegang in avond/nacht voor de balkons: Niet realistisch.
- 3) Strikte gedragsregels rondom de flat voor bewoners en bezoekers: Niet realistisch.
- 4) Gegarandeerde geluidsoverlast vanuit 100 ramen en 20 balkons voor mijn woning.
- 5) Gegarandeerde toename regulier geluid en voetbalkooi voor de directe omgeving.
- 6) Verdragende geluidsoverlast voor wijk door hoogte van flat.
- 7) Het huidige ontwerp en locatie zijn onverenigbaar met een duurzame ontwikkeling van de directe omgeving en wijk.

Samenstelling van de wijk.

Nu al veel studenten

Het gebouw waarin ik woon, de 4-hoog flats in de directe omgeving en de wijk als geheel is een populaire plek voor verhuurders en studenten om zich te vestigen. Dit is een feit en is weinig aan te doen. Utrecht is een enorm aantrekkelijke stad, en zal volgens onderzoek de komende 30 jaar sterk blijven groeien. Dat er studenten in de stad als geheel bij komen en ook in mijn wijk is niet meer dan onvermijdelijk.

Een prettige leefomgeving is onder andere afhankelijk van de samenstelling van de buurt. Deze wijk en de Slotlaan specifiek, heeft al een zeer hoog percentage studenten en jonge huurders. Dit komt niet tot uiting in de gemeentelijke cijfers door dat huizen op naam staan van een verhuurder of ouder.

Als voorbeeld mijn portiek. Hier zijn 8 appartementen.

Nummer	Type bewoners	Aantal
114	[REDACTED]	1
116	[REDACTED]	1
118	[REDACTED]	1
120	[REDACTED]	1
122	[REDACTED]	1
124	[REDACTED]	1
126	[REDACTED]	1
128	[REDACTED]	1
Totaal	[REDACTED]	8
Studenten	[REDACTED]	5
20+ huurders + studenten	[REDACTED]	3
Koop	[REDACTED]	0

Een percentage studenten van 56% is erg hoog. Met de daarbij horende sociale wrijving.

Een dergelijke verhouding van bewoners zal ook in de andere portieken van de 4-hoog flats in de wijk geen uitzondering zijn.

Nog eens 200 studenten er bij en de wijk word een heus studenten getto.

Alternatief: Gezinnen/kopers.

In het verleden is er schijnbaar onderzocht of er geen reguliere woningbouw mogelijk was op dit punt. Hier zag men geen heil in. Hiervoor zijn twee redenen denkbaar.

- Geluid en fijnstof overlast.

Als dit het geval is, waarom mag ik 60 meter verder wel wonen in een slecht geïsoleerde jaren 50 flat? Daarbij, voor studenten geldt dit niet? Zeer curieus.

Een vergelijkbare situatie is er op de Impalastraat. Hier wonen vele gezinnen op een prettige manier. Een ander voorbeeld is de woningbouw aan de Stadionlaan
- Financiële haalbaarheid.

In de huidige markt is veel meer mogelijk dan een vijftal jaren geleden. Een vernieuwde business-case kan heel andere uitkomsten bieden. Let wel: De huizen en appartementen zijn sterk in prijs gestegen. Iets wat natuurlijk niet op zichzelf staat.

Voordelen van een meer gevarieerde buurt zijn legio. Een woningbouw project met een sterk gevarieerde bewoning zou ultiem zijn.

Groenstructuur

Longen van de buurt.

Onderbreking van de groen structuur.

Groencompensatie

Verminderde kwaliteit

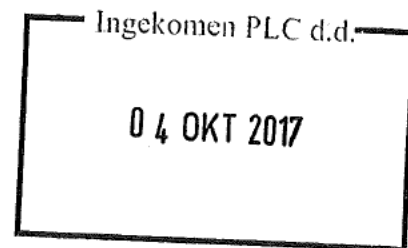
Goed alternatief met gedegen plan.

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelingsorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Geïndexerd
Ingekomen d.d.

04 OKT 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Utrecht, 3 oktober 2017

Plan: Ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg Utrecht
Kenmerk: IMRO-idn: NL.IMRO.0344.BPOPAALWEGAMETHIST-ON01

Geachte leden van gemeenteraad Utrecht,

Het ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg Utrecht (hierna bp. Opaalweg) moet de realisatie van een woontoren voor 200 studenten mogelijk maken. In deze zienswijze ga ik in op een aantal punten waarom dit volgens ons geen goede ontwikkeling is en maak ik onze zienswijzen tegen dit plan kenbaar.

Locatie

- Utrecht wil een gezonde stad zijn. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt (2.2.2 ontwerp bp). Met het mogelijk maken van dit plan wordt hierop voor de toekomstige 200 bewoners blijkbaar een uitzondering gemaakt. De flat wordt gebouwd op zo'n kleine afstand van de Waterlinie (30 m. van 4-baans binnenring) dat het zich niet leent voor de woonfunctie. De gemeente schrijft zelf dat voorkomen moet worden dat hier kinderen of ouderen komen te wonen, nu en in de toekomst (5.15 gezondheid ontwerp bp.). Voor studenten geldt deze ongezonde woonomgeving blijkbaar niet. Van de (gemeentelijke) overheid mag je verwachten dat zij opkomt voor de gezondheid van haar bewoners. En niet vanwege een eenmalig financieel gewin, studenten laat wonen op een locatie die daar niet geschikt voor is.
- Gesteld wordt dat er geen alternatieve locatie is voor deze studentenwoningen (5.15 gezondheid ontwerp bp). Graag ontvangen wij de onderbouwing voor deze stelling. Wij zien dan ook graag de studie waarin wordt aangetoond dat er meerdere alternatieve locaties tegen elkaar zijn afgewogen en dat er blijkbaar geen alternatieve locatie is voor deze ontwikkeling.
- In het kader van alternatievenafweging, heeft de gemeente de herontwikkeling van het voormalig Stadsdeelkantoor aan 't Goylaan in deze alternatievenstudie meegenomen?
- De gemeente geeft aan graag accenten van hoogbouw te willen op entrees van de wijk. De locatie van de voorgenomen ontwikkeling, kenmerkt zich juist als groene restruimte tussen de Waterlinieweg, de begraafplaats en de busbaan naar Lunetten. En vormt daarmee een groene buffer van de stadswijk Hoograven met de Waterlinieweg. Deze kavel vormt geen entree voor of tot de wijk. Gezien het gebrek aan beheer en onderhoud in en rond de te ontwikkelen kavel (vooral de situatie onder het viaduct), ziet de gemeente deze locatie zelf ook als achterkant i.p.v. entree.

Bouwhoogte

- Volgens de hoogbouwvisie Utrecht mogen nieuwe gebouwen maximaal tweemaal de basishoogte van de wijk bedragen (2.2.7 ontwerp bp). In de (nabije) omgeving bevinden zich eengezinswoningen (met 1 of 2 verdiepingen) en appartementsgebouwen met maximaal 4 verdiepingen, de gemiddelde bouwhoogte is daarmee maximaal 3 verdiepingen. In het concept bestemmingsplan wordt nu een incorrecte basishoogte van de wijk toegepast. Maximaal

tweemaal de basishoogte is de grens die de gemeente zelf zegt toe te passen. Op basis van dit uitgangspunt zou de ontwikkeling van de studentenflat dus 6 verdiepingen hoog (of 7 bouwlagen) mogen worden. Niet 10 bouwlagen! Hiermee (6 verdiepingen) wordt tevens beter rekening gehouden met de wensen van omwonenden, dat als er toch gebouwd wordt, de bouwhoogte zo beperkt mogelijk te houden. Hiermee worden ook negatieve gevolgen waaronder schaduwwerking (m.n. in winter) zo veel als mogelijk voorkomen (bijlage 13 ontwerp bp).

Geluid

- Belangrijk uitgangspunt voor geluid, is het toepassen van goede ruimtelijke ordening. Een uitgangspunt dat geen naleving krijgt van het college met dit plan.
- Op basis van het akoestisch onderzoek (bijlage 5 ontwerp bp) wordt geconcludeerd dat de maximaal optredende geluidsbelasting op de gevel 62 dB. is, net binnen de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Is hierbij rekening gehouden met het feit dat de gemiddelde snelheid op de Waterlinieweg in de praktijk (significant) hoger is dan de toegestane 70 km/u? Iedere Utrechter weet dat gemiddelde snelheid in de praktijk hier flink hoger is.
- Gezien het bovenstaande, gaat de gemeente de gemiddelde snelheid op de Waterlinieweg handhaven om deze ontwikkeling mogelijk te maken?
- Is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met het feit dat de flat ook zorgt voor geluidsreflectie voor de huidige bewoners van de wijk aan de Hoogravense kant? En als dit niet zo is, waarom zijn deze effecten niet inzichtelijk gemaakt? Het is mijn wens dat dit geluidsreflectie effect voor de omwonenden inzichtelijk wordt gemaakt.
- In het akoestisch onderzoek (bijlage 5 ontwerp bp) wordt gemeld dat het ca. 2 meter hoge geluidscherm langs de Waterlinieweg aan de kant van Hoograven is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hoe hoog is ca. 2 meter precies? Wat is dus exact als uitgangspunt meegenomen in de berekeningen?
- In het akoestisch onderzoek (bijlage 5 ontwerp bp) is berekend dat bij een schermhoogte van 5 meter het aantal te realiseren woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde wordt gereduceerd met ca. een derde (pg 9 bijlage 5 ontwerp bp). Waarom wordt dit schermvoorstel van 5 meter niet overgenomen? Helemaal wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat de rest van de achterliggende wijk hier ook profijt van heeft.

Groen

- De ruim 700m² voetprint van de studentenflat, betekent een forse vermindering van de gemeentelijke groenstructuur. Een gemeentelijke groenstructuur die de raad in 2013 nogmaals heeft bevestigd (bestemmingplan Watervogelbuurt, Hoograven, Tolsteeg). Deze aantasting kan lokaal niet worden gecompenseerd. De grote aantasting van deze groenstructuur betekent daarom een verslechtering van de leefomgeving van huidige bewoners, die bovendien het zicht op groen kwijt raken. Hiermee worden bewoners, waaronder wij, in ons belang geschaad. Uitzicht op groen betekent een waardevermeerdering, uitzicht op een studentenflat en de Waterlinieweg betekent een waardedaling van onze huizen. Wij willen dan ook gecompenseerd worden in dit waardeverlies (planschade) en verwachten nadere informatie over het indienen van planschade als gevolg van deze voorgenomen ontwikkeling.
- Het bestemmingsplan maakt een ontwikkeling mogelijk zonder dat er een concreet groencompensatie plan ligt. Wij zien graag het concrete plan voor hoogwaardig groen ter compensatie van 700m² verlies aan groen op of langs de Ridderlaan, Opaalweg of Amethistweg.
- Uit het feit dat dit als laatste bijlage (15) bij het ontwerp bestemmingsplan is toegevoegd, blijkt hoe belangrijk het college participatie vindt. Bewoners mochten nergens iets van vinden. Wel mochten ze (onder druk van de raad?) meedenken over het compensatie groen. Uit deze laatste bijlage blijkt dat de gemeente een (afsluitende) bijeenkomst nog moet plannen om met de klankbordgroep de groencompensatie te bespreken, omdat de laatste geplande bijeenkomst niet door kon gaan. Wat vindt de gemeenteraad van deze wijze van participatie? Wij vinden dit schijnparticipatie, vanwege het gebrek aan concrete resultaten uit dit proces.
- De locatie biedt voor bewoners van Hoograven nu een groene entree naar het Beatrixpark. Voor ons direct omwonenden zorgt het ook voor de beleving van 'direct wonen aan het groen'

(en naast het park wonen). Dit verdwijnt met de realisatie van deze voorgenomen ontwikkeling. De meerwaarde groen wordt minpunt studentenflat. Hiermee wordt de groenbeleving en kwaliteit van de leefomgeving geschaad. Zowel zicht op het groen als het gevoel van wonen aan het groen en park verdwijnt. Terwijl het park nu nog, qua beleving, al in Hoograven begint, en niet pas in Lunetten.

- Het verdwijnen van het groen is ook een aanslag op de flora en fauna in de stadswijk Hoograven. De dieren die hier nu leven worden verdrongen, zijn hebben straks ook geen logische (groene) doorgang meer tussen park en wijk. Over de toegezegde tegemoetkoming (faunapassage) is geen concreet resultaat beschikbaar. Het leefgebied (bv. egels) wordt drastisch ingeperkt, waardoor ook onze natuurbeleving (egels in de wijk) verder wordt ingeperkt.

Bereikbaarheid en parkeren

- Slechts een paar jaar geleden is een mooie groenstrook aangelegd parallel langs de Opaalweg. Hier zijn wij als omwonenden erg blij mee. Deze groenstrook dreigt nu al aangetast te worden doordat er in dit ontwerp bestemmingsplan een verbinding voor auto's wordt aangelegd tussen de Opaalweg en voorgenomen studentenflat. Terwijl er alternatieven beschikbaar zijn die de net aangelegde groenstrook ontzien. Wij zien graag de onderbouwing waarom de (verwachte 20) auto's niet via de bestaande busbaan kunnen worden afgevoerd. Een gemeentelijke commissie had daar geen voorkeur voor. Wij zien graag de verslagen, memo's of andere documenten tegemoet waarin duidelijk wordt waarom deze commissie en het college hier geen heil in zien.
- Vanuit bewonersoptiek is dit niet uit te leggen. Afwikkeling autoverkeer via de busbaan, zoals nu ook dagelijkse praktijk aan de Lunettense kant van de Amethistweg scheelt: 1) aantasting net aangelegde groenzone en/of kap bomen, 2) leidt tot minder verharding (duurzamer) en 3) is visueel fraaier, 4) verkeersveiliger (geen kruisend fietsverkeer). Het is bovendien de wens van direct omwonenden om de auto's via bestaande verharding af te wikkelen. Wij hopen op medewerking van de raad om dit alternatief uit te kunnen werken.
- Het college hanteert de ondergrens m.b.t. parkeren en gaat uit van aannames (4.3.2 ontwerp bp). De aanname van 0.1 auto's per woning is het laagste uitgangspunt dat gehanteerd kan worden en is ons inziens niet realistisch. Het risico is groot dat de parkeerdruk op de omgeving wordt afgewenteld. Momenteel is de parkeercapaciteit in de Slotlaan, Ridderlaan en Opaalweg nog net toereikend. Gevreesd wordt dat bij verkeerde (te lage aannames m.b.t. autobezit) de parkeerproblematiek om de omgeving wordt afgewenteld. Wij wensen:
 - dat bij een geconstateerd gebrek aan aantal parkeerplaatsen een oplossing op het bouwplan zelf wordt gerealiseerd, die niet ten kosten gaat van groen;
 - de parkeerdruk jaarlijks wordt gemonitord en de resultaten hiervan actief worden gedeeld met omwonenden van Ridderlaan, Slotlaan en Opaalweg;
 - dat de locatie onder het viaduct van de Waterlinieweg (dat nu toch geen functie heeft) hiervoor wordt ingezet i.p.v. afwenteling op bestaande straten. De contouren van het bestemmingsplan kunnen wat ons betreft worden vergroot (tot onder het viaduct) om deze kans mogelijk te maken. Hierbij dient echter wel rekening gehouden te worden met de nog te realiseren faunapassage (ook onder het viaduct).

Nulmeting (bouwkundige opname)

- Mocht het plan ooit tot uitvoering komen, wensen wij voor de start van de werkzaamheden een nulmeting of bouwkundige opname voor onze woning (Ridderlaan 1).
- Ook dient de hei methode gekozen te worden die tot de minste schade en overlast leidt.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met vriendelijke groet,





Gemeente Utrecht

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

04 OKT 2017

ontwikkelorganisatie kuinte
t.A.V. ongewingsrecht

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht



3 oktober 2017

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Opaalweg, Amethystweg, Tolsteeg
IMRO-idn: NL.IMRO.0344.BPOPAALWEGAMTHIST-ON01

Punten zienswijze

Bouwhoogte

Volgens de hoogbouwvisie Utrecht 2015 mogen nieuwe gebouwen maximaal tweemaal de basishoogte van de wijk bedragen. In de directe omgeving bevinden zich eengezinswoningen (met 1 of 2 verdiepingen) en appartementsgebouwen met maximaal 5 verdiepingen.

De gemiddelde bouwhoogte in de wijk is dus <5 verdiepingen.

Het beoogde complex bestaat uit 10 verdiepingen + een deels ingegraven fietsenstalling. Dit is dus een ruime overschrijding van de gestelde norm van 2x gemiddelde basishoogte van de wijk.

De gemeente heeft gemakshalve gekozen om het hoogste omliggende gebouw als referentiekader te nemen en is daarmee inconsistent met haar eigen hoogbouwvisie. Ik wens dan ook dat de gemeente conform haar eigen hoogbouwvisie een juiste interpretatie van de gemiddelde bouwhoogte in de wijk hanteert en de hoogte van de studentenflat hierop aanpast.

2x5 is geen 10,5 en 2x gemiddelde geschatte basishoogte wijk (3) = 6 verdiepingen

Daar komt bij dat er in de buurt van forten en andere historische locaties niet tot grote hoogte gebouwd mag worden om de integriteit van de locatie te bewaken. Gezien de nabijheid van o.a. fort Lunetten past ook hier deze visie omtrent hoogbouw niet!

Groen - Afbraak hoofdgroenstructuur

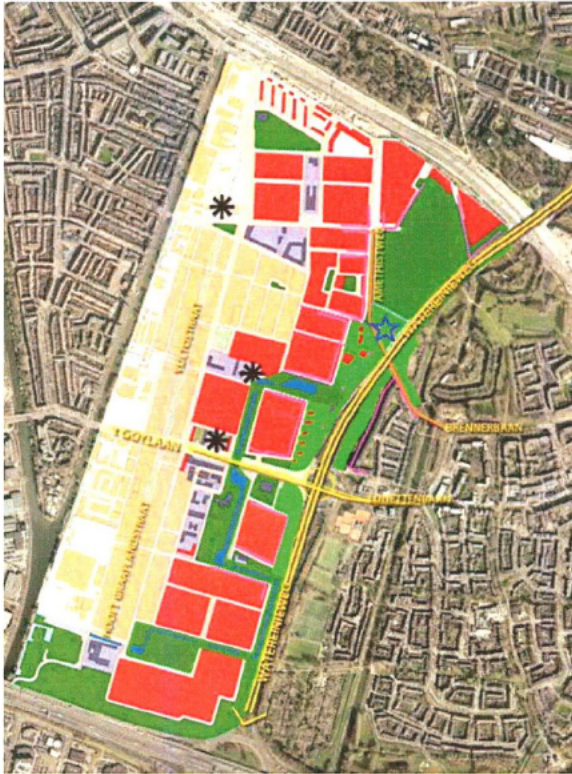
Het plangebied ligt in de stedelijke groenstructuur van de gemeente. Randvoorwaarden (uit het Groenstructuurplan Utrecht):

- het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen wordt behouden of verbeterd;
- een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd.

Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt onvoldoende dat aan bovenstaande randvoorwaarden wordt voldaan. Er worden in paragraaf 4.2.2 (Groen) uitgangspunten genoemd voor groencompensatie, maar de concrete uitwerking mist. De groencompensatie is daardoor te vaag en vrijblijvend, omdat de haalbaarheid van eventuele compenserende maatregelen niet bekend is. Uit de twee besprekingen met de klankbordgroep is gebleken dat bij veel concrete compenserende maatregelen er conflicten zijn met andere aspecten, zoals kosten en sociale veiligheid. Hierdoor is nog maar de vraag of er voldoende compenserende maatregelen van voldoende kwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Tevens is onduidelijk op welke aspecten gecompenseerd wordt. Eén aspect dat genoemd wordt is bomen (het versterken van de bomenstructuur), maar uit bijlage 8 (Natuurbeschermingsonderzoek) wordt duidelijk dat een van de grootste kwaliteiten van het gebied het braamstruweel is, dat onder andere belangrijk is voor het aanbod van stuifmeel en nectar (voor insecten). Door het plan zal vooral deze functie worden aangetast. Het is niet duidelijk of de groencompensatie zich voldoende daarop richt.

Graag ontvang ik het plan hoe de groencompensatie (van een van de laatste delen kwaliteitsgroen in de wijk – afbeelding 1-) vorm wordt gegeven door de projectontwikkelaar. Primair ligt hier namelijk de verantwoordelijkheid om een volledig en haalbaar plan te presenteren.



Afbeelding 1: afbraak van hoofdgroenstructuur (locatie complex aangegeven middels blauwe ster, laatste echte groengebieden in lichtgroen)

Planschade

- Bezonningsstudie Juli 2015
 - o Gemakshalve is bij bezonningsstudie geen rekening gehouden met tijden <10:00 's ochtends en >19:00 's avonds. De studie geeft daardoor geen volledig beeld maar slechts een beeld tijdens reguliere werktijden. Graag zie ik een studie waarin volledig beeld wordt geschetst aangezien ik voor mijn appartement en direct omliggende appartementen en woningen planschade (daling woningwaarde) voorzie door het wegvallen van nu nog zon op het balkon/in tuin in de ochtend
- Toename overlast licht
 - o Extra verkeersbewegingen
 - auto's(aanname 160 per dag in huidig plan)
 - fietsen (200 studenten met allen een fiets)
 - o Extra lichtuitstraling vanuit studentencomplex en omliggende benodigde verlichting zoals lantaarnpalen, etc
- Toename overlast geluid
 - o Extra verkeersbewegingen
 - auto's(aanname 160 per dag in huidig plan)
 - fietsen (200 studenten met allen een fiets)
 - Met name in avond en nachturen extra druk op direct omliggende bewoners Opaalweg en Slotlaan door extra bewegingen door bv. uitgaansverkeer
 - Wanneer 100 studenten (50%) uitgaan in het weekend, verdeeld over donderdag, vrijdag en zaterdag en thuiskomen tussen 02:00-04:00 leidt dit tot één extra passant per 3,5 minuten (conservatieve schatting)
- Toename overlast parkeren (1223.16-D1d1 – Utrecht / planschaderisicoanalyse Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg).
 - o Aangegeven in documentatie is een parkeernorm van 0,8 ritten per woning per dag. Graag onderbouwing waarom deze norm ruim is en uit welk jaar deze dateert. Daarnaast lijkt er geen rekening gehouden met het aandeel bezoekers!
 - In huidig e-commerce klimaat en ervaringen met betrekking tot overvolle parkeerplaatsen in directe omgeving studentenwoningen op de Uithof lijkt dit een irreëel lage norm. Aangenomen dat bij 200 woningen er 160 ritten plaatsvinden (80 aankomend, 80 vertrekkend). Dit zal echter stijgen wanneer geen parkeerplaats gevonden kan worden en parkeerdruk binnen omliggende wijk verhogen. Graag ontvang ik de onderbouwing parkeerkencijfers van het CROW waarbij zowel de

studentennorm als huidige belasting in de wijk versus geldende norm onder het licht worden genomen en toegelicht

- Aangegeven is dat de parkeernorm 0,1-0,3 parkeerplaatsen per bewoner bedraagt. Op basis van 'ervaring' van de SSH is gemakshalve uitgegaan van de laagst mogelijke norm van 0,1 parkeerplaatsen per bewoner. Graag ontvang ik de onderbouwing a) hoe de ervaring van de SSH tot stand komt en b) hoe 20 parkeerplaatsen aansluit bij 160 ritten per dag.
- Toename zwerfafval, vuilnis

Klimaat 2030

Studentenwoningen Opaalweg Randvoorwaarden en plantoelichting; Schetsontwerp

Het plan wordt getoetst aan het gemeentelijk bodembeleid. Wat betreft luchtkwaliteit worden de betreffende grenswaarden, als gevolg van de nabijheid van de Waterlinieweg, niet overschreden. De bijdrage van het bouwplan aan luchtkwaliteit is, gelet op de omvang, van niet in betekenende waarde (NIBM). Het plan is gesitueerd op een geluidbelaste locatie. Dat betekent dat een geluidbewust ontwerp noodzakelijk is. In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn. Dit scheelt bewoners en bedrijven energielasten en is goed voor milieu en klimaat. De gemeente heeft zich aangesloten bij de doelstelling uit het SER-energieakkoord. Bij nieuwbouw stelt de gemeente hoge eisen aan duurzaamheid. De afspraken met de ontwikkelaar moeten in ieder geval leiden tot energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten. Graag ontvang ik de onderbouwing hoe deze woningen energiezuinige en kwalitatief goede woningen zijn die bijdragen aan de klimaatplannen van 2030

Participatie

- Er is volgens de gemeente naar betrokkenen en omwonenden verschillende berichtgeving over de eventuele bouw van de studentenflat geweest.
 - Echter blijkt nergens uit dat de inwoners van/in Lunetten (slechts gescheiden van de bouwplaats door de Waterlinieweg zijn betrokken.
 - Daarnaast zijn belanghebbenden/nabestaanden/bezoekers van de begraafplaats ook niet betrokken in het proces. Een dergelijke laatste rustplaats verdient echter wel het nodige respect. Zeker gezien de aard en omvang van het beoogde project.
 - De gemeente heeft in de tweede klankbordgroep bijeenkomst aangegeven de begraafplaats te informeren en uitkomsten en terugkoppeling van betrokken terug te koppelen. Hierna is hierover niets meer vernomen
 - De klankbordgroep die is gestart heeft slechts inspraak over de groencompensatie, niet over andere aspecten van het plan waaronder verkeersoplossingen, hoogte flat, andere indeling bouwwerk, etc.
- De gemeente heeft slechts beperkt de 'betrokkenen' aan de westzijde van de Waterlinieweg betrokken. Kenmerkend is het volgende:
 - Email 29/6/2015 van [REDACTED] met acties uit klantbordgroep voor de gemeente. Hierover is daarna niet meer gerapporteerd naar de klankbordgroep [zie afbeelding 2]
 - Email 20/8/2015 van [REDACTED]: *Op 7 juli heeft het College van B&W ingestemd met het voorbereiden van de bouw van ca. 200 studentenwoningen aan de Opaalweg door het opstellen van een bestemmingsplan. De randvoorwaarden voor de bouw zijn vastgesteld en in overleg met de bewoners wordt een plan voor groencompensatie vastgesteld. Dit betekent dat er binnenkort een bestemmingsplanwijziging wordt aangevraagd. Hiervoor worden inspraakmomenten gepland waarover u t.z.t. wordt geïnformeerd. Er zal echter nog een aantal maanden overheen gaan voordat deze inspraakmomenten plaats gaan vinden.*
 - *Eerste terugkoppeling via email [REDACTED] van 25/11/2015 met plan groencompensatie*

Hierna volgt een periode van radiostilte en komt er geen verdere opvolging van de acties zoals gedefinieerd door [REDACTED]. Ook vanuit [REDACTED] komt er geen verdere opvolging tot:

- Email 29/4/2016 van [REDACTED]: *Het plan ligt op dit moment stil, vorig jaar is door de regering een nieuwe wet aangenomen, waardoor de SSH het plan mogelijk niet in deze vorm kan voortzetten met de beoogde ontwikkelaar. Hierover ontstaat als het goed is voor de zomer meer duidelijkheid.*

In februari 2017 wordt middels een wijkbericht aangegeven dat het plan verder gaat. Omwonenden worden uitgenodigd zich te melden in geval van vragen of om aan te melden voor de klankbordgroep. Gezien de beperkte en geringe berichtgeving vanuit de gemeente is het niet raar dat er geen vragen

komen en ook dat de huidige klankbordgroep zich niet nogmaals aanmeldt. Om te stellen dat er geen reacties op het wijkbericht binnenkomen en hiermee de wijk af te schilderen als zijnde 'niet geïnteresseerd' is onjuist!

- Het eerstvolgende bericht volgt op 29/4/2016 middels email van [REDACTED] waarin de klankbordgroep wordt uitgenodigd voor een bijeenkomst op 8 mei (geen datumprikker of overleg over datum). Door geringe doorlooptijd lukt het niet om een groot deel van de klankbordgroep bij elkaar te brengen.
- Er wordt in juni 2017 bekend gemaakt dat een inloopavond zal volgen in plaats van de bijeenkomst van de klankbordgroep (we zijn alweer 2 maanden later)
- Email 14/8/2017 van [REDACTED] waarbij de inloopavond wordt aangekondigd voor 23/9/2017 (midden in de vakantieperiode en slechts 9 dagen van te voren)

Uit bovenstaande blijkt dat het participatietraject slecht is ingericht en gemanaged door de gemeente. Door het uitblijven van berichtgeving en zeer korte, soms onmogelijke planningen voel ik me als bewoner niet meer serieus gehoord. Tijdens de raadsvergadering van 5-2-2015 (behandeling Opaalweg ~21:45-22:10) is door onder andere de VVD benadrukt dat de wethouder dient te zorgen voor goed participatietraject vanwege de bezwaren die er leven. Hier is onvoldoende gehoor aangegeven met bovenstaande uiteenzetting als bewijs.

Ik vraag de gemeente dan ook aan te geven waarom zij van mening is dat hier sprake is van een juist participatietraject.

Zoals afgesproken tijdens de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep stuur ik jullie:

- Presentatie luchtkwaliteit
- Tekening groencompensatie (dit is een schetsontwerp, geen ontwerp)
- Actielijst (volledig verslag volgt na 21/6)

Acties uit Klankbordgroepbijeenkomst 27 mei 2015

<i>Wat</i>	<i>Wie</i>	<i>Actiepunt uit vergadering dd</i>
Nagaan bij Programma Groen of we daar kunnen aansluiten	[REDACTED]	21/4
Met het Wijkbureau kijken naar de verkeerssituatie rondom de school	[REDACTED]	21/4 + 27/5
Tekening bezonningsstudie meesturen met verslag	[REDACTED]	27/5
Informatie over project toch nu al ophangen op begraafplaats	[REDACTED]	27/5
Aan SSH doorgeven wens Klankbordgroep voor gematigde kleuren van de glasplaten balkons/gevel (blauw/groen a la 't Goylaan?)	[REDACTED]	27/5
Reactie tweekolommenstuk op gebied van verkeer aan Klankbordgroep sturen	[REDACTED]	27/5
Uitzoeken en in bouwvergunning meenemen onderwerp trillingen bij heien	[REDACTED]	27/5
Onderzoeken mogelijkheden geluidsoverlast bouwverkeer en opslagplaats bouwmaterialen	[REDACTED]	27/5
Voor 10/6 input geven aan Jan den Boer m.b.t. suggesties groencompensatie (bomen, struiken etc.)	Klankbordgroep	27/5

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectmanager / trainee

Afbeelding 2: acties benoemd door [REDACTED] in email d.d. 29/6/2015

Overbelasting van de wijk

De wijk is sinds ik er ben komen wonen in december 2011 structureel veranderd van een rustige wijk tot een wijk waar geluidsoverlast steeds meer hinder veroorzaakt.

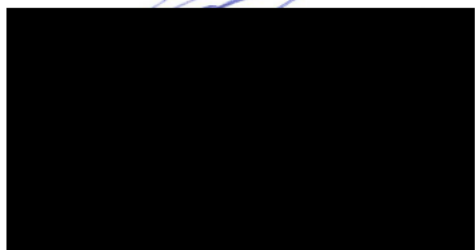
- De weg is opengebroken geweest en riolering is vervangen
- Kentalis College (Ridderlaan/Slotlaan) is afgebroken en opnieuw opgebouwd
- Kentalis College heeft een voetvalveld en bankjes aangelegd die regelmatig gebruikt >22:00 's avonds door jongeren en hangjeugd.
- De parkeerdruk is door het invoeren van betaald parkeren in o.a. de wijk Tolsteeg en het noordelijke gedeelte van de Opaalweg enorm toegenomen. Deze zal verder toenemen met meer bewoners (studenten) met auto's in de wijk

Het toevoegen van nog eens 200 bewoners in dit al drukke en overbelaste deel van de stad zal direct leiden tot planschade bij omwonenden die daarnaast ook een directe daling in kwaliteit van hun leefomgeving zullen ervaren.

0-meting

Mocht het plan ooit tot uitvoering komen dan eis ik een 0-meting voor mijn woning (Slotlaan 118).

Met vriendelijke groet,



De gemeenteraad van Ubrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
L.A.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Ubrecht

Ingekomen PLG d.d.

05 OKT 2017

De gemeente van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
E.A.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

R AANGETEKENDE BRIEF
NL frankering betaald € 8,35
90gr

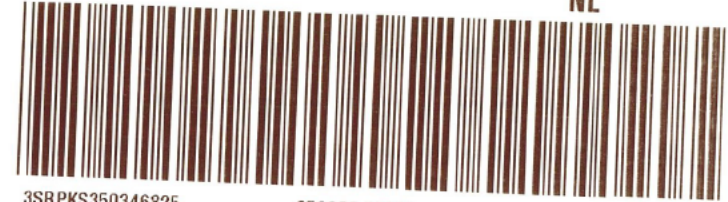
D-A-1

PostNL

205579 04-10-2017 13:13

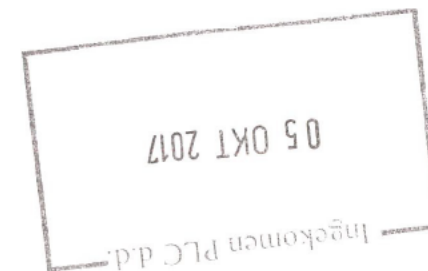
RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS350346825

3500CE 16200



05 OKT 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg
IMRO-idn: NL.IMRO.0344.BPOPAALWEGAMETHIST-ON01

Utrecht, 3 oktober 2017

Geachte raad,

Wij hebben kennis genomen van het ontwerp-bestemmingsplan Opaalweg, Amethistweg, Tolsteeg (hierna: OWB) dat op 25 augustus jl. ter inzage gelegd. Hierbij dienen wij de volgende zienswijze in.

Locatie

- Uit de Ruimtelijke Strategie 2016 (RSU) blijkt dat Utrecht kiest voor gezonde groei. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent volgens de RSU onder andere focussen op welbevinden. De studentenflat wordt op zo'n kleine afstand – circa 30 m – van de Waterlinieweg gebouwd dat de luchtkwaliteit en de geluidbelasting een nadelig effect op de gezondheid van de toekomstige bewoners kunnen hebben. De gemeente schrijft ook dat voorkomen moet worden dat hier kinderen of ouderen komen te wonen, nu en in de toekomst. Voor studenten geldt de focus op welbevinden blijkbaar niet.
- Er wordt in het OWB gesteld (paragraaf 5.15) dat er geen alternatieve locatie is voor deze studentenwoningen. Wij ontvangen graag het onderzoek waar uit blijkt dat er geen alternatieve locatie is voor dit plan.
- De locatie ligt direct naast begraafplaats Tolsteeg. Een flat van 32 m hoog heeft invloed op de beleving en privacy van bezoekers van deze begraafplaats. In de gehele toelichting op het OWB lezen wij nergens dat de belangen van de begraafplaats en de bezoekers van de begraafplaats in de planvorming is meegenomen. We ontvangen graag de stukken waaruit blijkt dat dit wel is gebeurd.

Groen / bomen

- Het plangebied ligt in de stedelijke groenstructuur van de gemeente. Randvoorwaarden uit het Groenstructuurplan Utrecht zijn:
 1. het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen wordt behouden of verbeterd;
 2. een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd.Uit het OWB blijkt onvoldoende dat aan bovenstaande randvoorwaarden wordt voldaan. Eerder wordt het tegenovergestelde bereikt: aantasting en verslechtering staan vast als de plannen doorgaan en dat er goede compensatie in de omgeving komt, staat allerm minst vast. Er worden in paragraaf 4.2.2 (Groen) uitgangspunten genoemd voor groencompensatie, maar de concrete uitwerking mist. De groencompensatie is nog volstrekt onduidelijk en de haalbaarheid van de compenserende maatregelen die in de klankbordgroep zijn besproken, is onbekend. Uit de besprekingen met de klankbordgroep is gebleken dat bij veel concrete compenserende maatregelen er conflicten zijn met andere aspecten, zoals kosten en sociale veiligheid. Hierdoor is nog maar de vraag of er voldoende compenserende maatregelen van voldoende kwaliteit gerealiseerd kunnen worden.

Tevens is onduidelijk op welke aspecten gecompenseerd wordt. Eén aspect dat genoemd wordt is bomen (het versterken van de bomenstructuur), maar uit bijlage 8 (Natuurbeschermingsonderzoek) wordt duidelijk dat een van de grootste kwaliteit van het gebied het struweel is, dat onder andere belangrijk is voor het aanbod van stuifmeel en nectar (voor insecten). Door het plan zal vooral deze functie worden aangetast.

Als de gemeente dit kavel met bestemming groen wijzigt in een kavel met bouwbestemming dan gaan wij ervan uit dat de gemeente serieus inhoud geeft aan de groencompensatie. Kwantitatieve én kwalitatieve compensatie is daarvoor noodzakelijk.

- Het plangebied is nu groen en biedt een meerwaarde voor de omwonenden in de vorm van vrij uitzicht op het groen en recreatie (wandelen). Het vormt als het ware de toegang tot het Beatrixpark aan de andere zijde van de Waterlinieweg vanuit Hoograven/Tolsteeg. Met de bouw van een studentflat verdwijnt de groenbeleving en wordt ons woongenot minder.
- Het plangebied is momenteel moeilijk toegankelijk en mede daardoor ecologisch zeer waardevol, zowel voor planten als voor dieren. Het leefgebied wordt drastisch ingeperkt. De dieren die hier nu leven worden verdrongen. Zij hebben straks ook geen logische doorgang meer tussen park en wijk. Een vergelijkbaar gebied is niet te realiseren met groencompensatie, omdat er in de (nabije) omgeving geen locaties zijn waar daar voldoende ruimte voor is.

Bouwhoogte

- De Hoogbouwvisie Utrecht geeft ruimte om 'wijkaccent' (een hoog gebouw) te realiseren op een logische plek in de wijk. Volgens het OWB geeft de studentenflat 'een accent aan de entree van de wijk Hoograven'. Ons inziens is deze locatie geen entree van de wijk, maar juist een integraal onderdeel van het (doorlopende) stedelijk groen in de buurten Tolsteeg en Lunetten, van het spoor via de begraafplaats en de groene driehoek richting het Beatrixpark. Ik ontvang graag de onderbouwing waarom deze locatie een entree van de wijk zou zijn.
- Volgens de Hoogbouwvisie is het beleid voor de binnentuinen – waar Tolsteeg onder valt – om incidentele accenten toe te staan van een verdubbeling van de *gemiddelde hoogte*. De gemiddelde hoogte van de buurt wordt bepaald door flats van 5 bouwlagen (basishoogte 15 m) en eengezinswoningen van circa 2 bouwlagen (basishoogte circa 7 m). De gemiddelde hoogte bedraagt daarmee circa 11 m. Een verdubbeling van dit gemiddelde is 22 m en geen 32 m. Dit houdt in dat de flat circa 10 m hoger wordt dan het beleid is. Ons voorstel is dat de gemeente uitgaat van een juiste interpretatie van haar eigen Hoogbouwvisie en dus uitgaat van de gemiddelde hoogte van de buurt. Een accent van 2x de gemiddelde hoogte van de buurt is daarmee 7 verdiepingen, geen 10.
- In de Hoogbouwvisie staat ook een voorstel om in bepaalde gebieden geen hoogbouw toe te staan vanuit cultuurhistorie ('No Go Areas for Highrise'). Een van deze gebieden is de Nieuw Hollandse Waterlinie, waartoe onder andere de lunetten in Lunetten behoren. De studentenflat is gepland op een afstand van 200 m van Lunet IV. Wij ontvang graag een toelichting waarom de gemeente afwijkt van de Hoogbouwvisie ten aanzien van de No Go Areas for Highrise.

Parkeren

- In het OWB wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per bewoner. 20 parkeerplaatsen voor 200 studenten zit met een waarde van 0,1 aan de ondergrens van deze norm. Wat als het tegenvalt? Wij zijn bang dat de parkeerdruk op de Opaalweg en de Slotlaan wordt afgewenteld. In de huidige situatie is 's avonds de parkeerdruk al hoog; het aantal parkeerplaatsen voldoet net of net niet. Tijdens een van de besprekingen met de klankbordgroep is gezegd dat er de mogelijkheid moet zijn om extra parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen, mocht het aantal plaatsen dat initieel gerealiseerd wordt niet voldoen. Hiermee wordt voorkomen dat een eventueel parkeerprobleem op de woonwijk wordt afgewenteld. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt hier in het geheel niets

over gezegd. Wij verzoeken om expliciet in het bestemmingsplan op te nemen dat de parkeerdruk gemonitord wordt en dat bij een te grote parkeerdruk er extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Verkeer

- De geplande ontsluiting (volgens het OWB) van het plangebied naar de Opaalweg voor gemotoriseerd verkeer:
 1. gaat ten koste van het groen/bomen op de groenstrook tussen de Opaalweg en Amethistweg; terwijl deze groenstrook pas enkele jaren geleden is ingericht.
 2. levert in het donker lichthinder op (inschijnende koplampen) voor de woningen aan de Opaalweg.

Een alternatieve ontsluiting, via de bestaande busbaan heeft deze nadelen niet. In het OWB wordt aangegeven dat de commissie BlnG zich hiertegen heeft uitgesproken. Het is ons onduidelijk waarom de commissie zich daartegen heeft uitgesproken, omdat inhoudelijke argumenten ontbreken. Het is onduidelijk waarom er voor een gedeelte van de busbaan van minder dan 300 m geen uitzondering kan worden gemaakt. Het is bijvoorbeeld mogelijk om de autowerende voorzieningen van de busbaan te verplaatsen naar voorbij de inrit van de studentenflat en alleen de onderdoorgang van de Waterlinieweg feitelijk als busbaan aan te merken. Hiermee wordt dezelfde situatie gecreëerd als in Lunetten, waar de busbaan pas begint na de Wageningseberg. De verkeersintensiteit valt met 160 ritten per dag mee (blijkt uit het OWB). Bij de werkzaamheden aan de Lunettenbaan in 2016 is de Amethistweg /busbaan tijdelijke als alternatieve ontsluitingsweg voor Lunetten gebruikt. De verkeersintensiteit was toen veel groter dan 160 ritten per dag en dit gaf geen problemen (zoals opstoppingen) op de busbaan. Wij verwachten dus dat de ritten van en naar de studentenflat zonder hinder voor lijnbussen en hulpverleners over de busbaan afgewikkeld kunnen worden.

Geluid

- In het akoestisch onderzoek is berekend dat bij met een geluidsscherm van 5 meter hoog langs de Waterlinieweg het aantal woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde wordt gereduceerd met ca. 35%. Bovendien zorgt een scherm er ook voor dat de in de rest van de buurt de geluidbelasting lager wordt. Waarom wordt dit schermvoorstel van 5 meter niet overgenomen?
- Is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met het feit dat de flat ook zorgt voor geluidsreflectie voor de huidige bewoners van de wijk? En als dit niet zo is, waarom zijn deze effecten niet inzichtelijk gemaakt? De realisatie van de flat zorgt voor direct omwonenden dat het geluid van de Waterlinieweg juist ook wordt weerkaatst in de wijk. Wij verzoeken om dit effect van geluidsreflectie naar de omgeving inzichtelijk te maken.

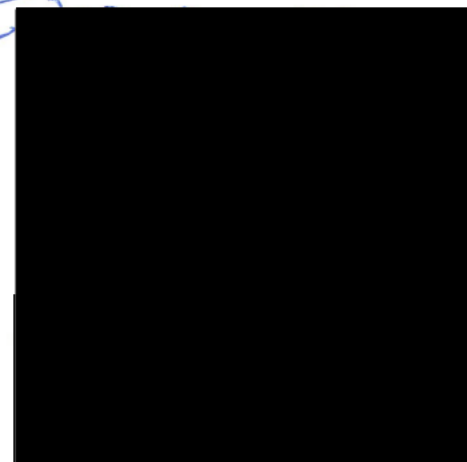
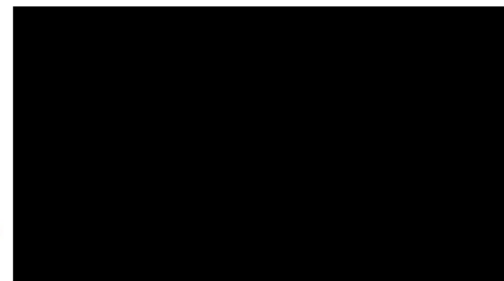
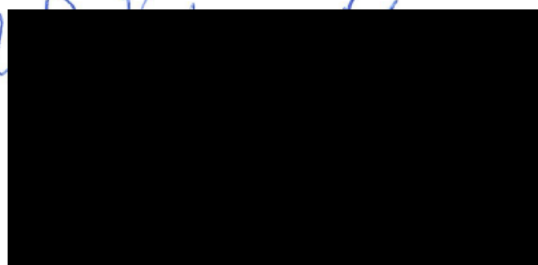
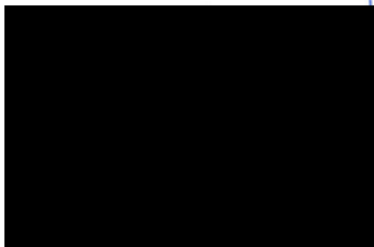
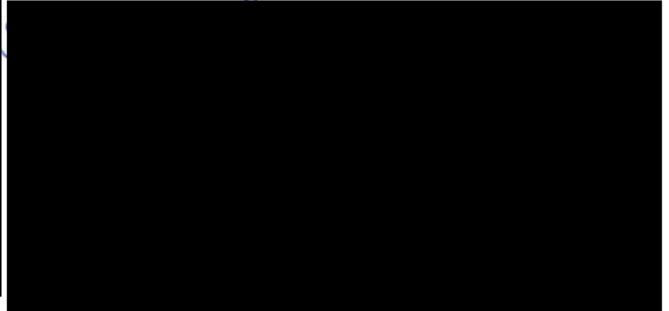
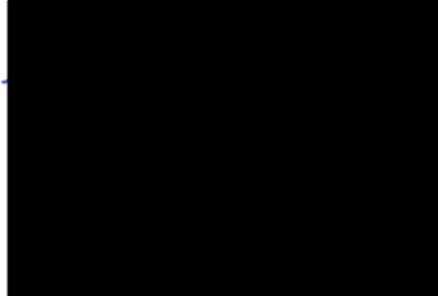
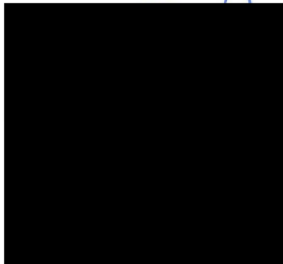
Overige zaken

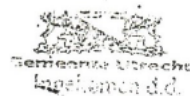
- Voor de fundering van het gebouw dient een paaltype en aanbrengmethode gekozen te worden die geen schade aan de (op staal gefundeerde) woningen in de omgeving veroorzaakt en die tot de minste overlast bij aanbrengen leidt.
- Indien het plan tot uitvoering komt, verzoeken wij om een bouwkundige nulmeting voor onze woningen.

Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze meeneemt in het proces om van een ontwerpbestemmingsplan tot een bestemmingsplan te komen.

Hoogachtend,





05 OKT 2017

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

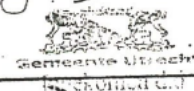
Korte beschrijving van het document:

Zienswijze bestemmingsplan
(opaalweg)



Datum van inleveren (stempel)

05 OKT 2017



05 OKT 2017

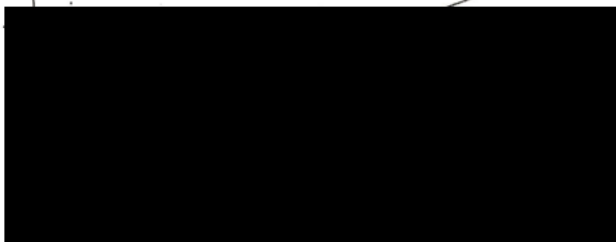
Naam afdeling voor adressering

B en W
abd: Omgevingsrecht

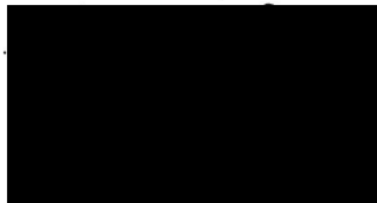
Naam receptiemedewerker



Handtekening medewerker voor ontvangst



Handtekening persoon voor het inleveren (eventueel)



afz:



De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
b.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200
3500 CE Utrecht

