

Vaststelling bestemmingsplan Kruisvaartkwartier

Raadsinformatiebijeenkomst	6 maart 2018
Voorzitter	Gertjan te Hoonte
Tijd	20.00 – 21.00 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm bijeenkomst	Technisch + regulier met meepraters
Geagendeerd door:	Maarten Koning (D66), Bert-Jan Brussaard (CDA) en Tim Schipper (SP)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag een toelichting van het college en de mening van betrokkenen.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Martijn Dijkhof Leentje Savelsberg Eric Rossen Pim Venema Maud Schimmel Loog Landaal
Meepraters	1. Meeprater namens Klankbordgroep 2. Rene Lukassen 3. Meeprater 4. Vera Sleutels 5. Bert Koning 6. Jeroen Heijgen, klankbord groep 7. Peter van Dijk, deels als lid klankbordgroep 8. Meeprater 9. Floortje Donia 10. Meeprater namens MRP Kruisvaartkade BV 11. Fons Gennisse, bewoner en stedenbouwkundige
Portefeuillehouder(s)	Paulus Jansen
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Frank de Kok en Marlies Smeets
Programma	Presentatie(s) door Maud Schimmel (GU) en Renzo Veenstra (architect RRog) Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad en Ruimte van 19 april 2018. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerst volgende raadsvergadering.

Motivatie

De agenderende fracties willen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst geïnformeerd worden over de volgende onderwerpen, en hierover in gesprek met de aanwezigen:

- inrichting en kwaliteit van de (semi-)openbare ruimte;
- toepassing van groen in de openbare ruimte en om en op gebouwen;
- invulling van de plinten;
- verkeersbewegingen;
- autoparkeerplekken en gebruik van MaaS, zoals bijv. deelautoconcepten;
- bouwhinder.

Bijdragen

Rene Lukassen,

Geachte leden van de raad,

Over ruim twee weken zijn er gemeenteraadsverkiezingen, en ter voorbereiding daarop heb ik het afgelopen weekeind wat zitten lezen in de verkiezingsprogramma's. Prachtig proza is het, met opvallend vaak woorden als duurzaam, leefbaarheid, groen, gezond leefklimaat enzovoorts.

In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier kom je zulke woorden ook tegen. En niemand zal bezwaar hebben, tegen een duurzame, leefbare, groene en gezonde woonwijk. Mijn probleem is alleen dat een wijk naast het spoor, naast en deels in de milieuzone, op de plek van een bestaande groenstrook, per definitie niet duurzaam, leefbaar, groen en gezond is.

Dit blijkt ook wel uit de stukken. Op alle mogelijke manieren moeten er bochten worden afgesneden om maar te kunnen bouwen.

- Er is te veel lawaai. Dus stellen we hogere geluidswaarden vast.
- Er is te veel trillinghinder. Dus hanteren we de norm voor bestaande bouw, in plaats van de strengere voor nieuwbouw.
- Er is te veel verkeer. Dus doen we net alsof de wijk in het centrum ligt, zodat we kunnen rekenen met lagere aantallen verkeersbewegingen en meer woningen.

Sta me toe over deze verkeersbewegingen uit te weiden. Door de gemeente is tegen de bewoners altijd gezegd dat het aantal woningen, dat in het Kruisvaartkwartier gebouwd kan worden, bepaald wordt door de hoeveelheid verkeer die de kruising Van Zijstweg–Croeselaan aankan. Dat zijn niet meer dan 1800 verkeersbewegingen, werd gezegd.

Tijdens overleg met de klankbordgroep bleek vervolgens dat de gemeente in de berekeningen vergeten had dat het voormalig kantoor van PostNL aan de Jan van Foreestweg – dat verbouwd wordt tot appartementen – ook autoverkeer genereert. 200 bewegingen, lees ik nu in de stukken. Ook dat verkeer maakt gebruik van de kruising Van Zijstweg–Croeselaan. Dus je zou zeggen: dan blijven er voor het Kruisvaartkwartier $1800 - 200 = 1600$ over.

U begrijpt: zo werkt het niet. In het bestemmingsplan staat nu: maximaal 1800 verkeersbewegingen vanuit het plangebied. Vanuit. In theorie kan het dus zo zijn dat er ook 1800

verkeersbewegingen het gebied in mogen. Dan krijgt het kruispunt Van Zijstweg–Croeselaan ineens 3600 verkeersbewegingen te verwerken.

Het bestemmingsplan staat 431 woningen toe, of meer, als wordt aangetoond dat het maximumaantal verkeersbewegingen van 1800 niet wordt overschreden. Maar wie gaat dat aantonen? De projectontwikkelaar? En wie ziet erop toe dat zijn bewijs deugt? De gemeente?

De gemeente geeft er nu al blijk van verkeersbewegingen over het hoofd te kunnen zien. En stel nu dat omwonenden zelf na verloop van tijd tellend tot de conclusie komen dat er meer dan 1800 verkeersbewegingen plaatsvinden, bij wie moeten ze zich dan melden? Gaat de gemeente dan over tot actie? Wordt de ontwikkelaar gedwongen huizen te slopen?

Boterzacht, dit soort afspraken. Ik vraag u raadsleden dan ook om garanties af te dwingen. Garanties die voorkomen dat we over vijf of tien jaar moeten vaststellen dat de afspraken uit 2018 inderdaad boterzacht waren. Of zo'n garantie een maximum van 431 woningen moet zijn, laat ik aan u. Maar mij lijkt dat het eenvoudigst.

Heel kort nog over geluid en trillingen. Ik wil de raad in overweging geven om de GGD in kaart te laten brengen hoe gezond, dan wel ongezond, wonen langs het spoor met dit plan is. Ik dacht in de stukken gezien te hebben dat het advies is om niet binnen 300 meter van het spoor te bouwen. In het Kruisvaartkwartier doen we het op 50 meter van het spoor: welke gezondheidsrisico's lopen de nieuwe bewoners straks? Best bijzonder dat geen ambtenaar nog op het idee is gekomen om dat na te vragen.

Ik rond af: dat er in Utrecht de komende jaren gebouwd moet worden, snapt iedereen. Maar kunnen we alstublieft oog houden voor de manier waarop? Nu gaat het om maximaal 600 woningen, maar er zitten nog 3600 aan te komen in het Stationsgebied, en 6000 tot 9000 of nog meer in de Merwedekanaalzone, en ik weet niet hoeveel op het REMU-terrein. Laat de bouwkoorts onze stad niet ziek maken. Ook niet na 21 maart van dit jaar.
Dank u voor uw aandacht.

Jeroen Heijgen, klankbord groep

Het participatie proces, hoe gaan we met elkaar om.

Wat zijn de grenzen/mogelijkheden van participatie/inspraak

Hoe heb ik als bewoner het proces ervaren?

Wat wil de gemeente nu echt met info uit de wijk?

Om open te zijn wil ik graag aangeven dat 3 minuten inspreektijd en de de onmogelijkheid om goede antwoorden te krijgen op vragen een jammerlijke conclusie is van deze (voor ons) belangrijke RIB.

De onderwerpen waar ik graag even de aandacht op wil vestigen en antwoorden wil;

Hotelfunctie/short stay: er is een groot woningtekort in Utrecht en de behoefte aan verdichting binnenstedelijk op deze A locatie is een onderwerp hoog op de prio lijst van de gemeente, dit

staat haaks op de behoefte van MRP om een hotelfunctie of short stay mogelijkheden te realiseren



Gemeente Utrecht

in het plan. We willen woningen, sociale huur en midden huur...DAT zou de focus moeten zijn. Alles wat daar niet aan gerelateerd is gaat tenslotte ten koste van de woningen die keihard nodig zijn. Ik pleit ervoor dat de ontwikkelaar en gemeente inzetten op het maximaal haalbare BEWONING! Kortom ik vraag u de short stay functie gezien de urgentie van woningen uit het plan te schrappen.

Borging van bestaande harde kades: Wij hebben aangegeven dat wij graag de breedte van de Kruisvaart geborgd willen zien en ook graag willen weten waar de toekomstige harde bebouwing mag starten. Om dit te borgen zouden wij graag zien dat in het plan wordt opgenomen dat de harde bestaande kademuren ter hoogte van de woonarken in het noord en zuid deel als uitgangspunt worden gebruikt en NIET de zachte oevers. Zachte oevers geven ruis en geven geen houvast omdat deze tenslotte op elke plek weer anders zijn, waar houdt een zachte oever op en waar begint ie?

Wij willen graag de breedte van het wandelpad ringpark borgen en voorkomen dat MRP de tuinen van de woonhuizen groter maakt ten koste van het ringpark of breedte van de Kruisvaart. Ik vraag u dus om te laten opnemen in het plan dat de harde bestaande kademuren gesitueerd aan de noord en zuidzijde ter hoogte van de woonarken als minimale waterbreedte worden aangehouden.

Mocht u aanvullend vragen hebben of meer duidelijkheid wensen, nodig ik u van harte uit om te bellen of een bakje koffie te komen drinken. (mailen mag ook)

Graag even de ontvangst bevestigen en op welke wijze dit proces verder gaat.

2^e bijdrage:

Ik heb tijdens de RIB van gisteren aandacht gevraagd voor o.a. het volgende ;

Afstand bebouwing in relatie tot kijkhoek woonarken, bemating plan

De wijze waarop de kijkhoek (25 graden) is omschreven die bepalend is voor bouwhoogten en afstand aan de kruisvaart is niet correct omschreven en gaat praktisch leiden tot verwarring, discussie en teleurstellingen. Overigens in het voordeel van de ontwikkelaar. Als deze zich gaat conformeren aan de afspraken op papier kan hij dichter op de kade bouwen en is de kijkhoek voor de bewoners in de praktijk negatiever dan op papier vastgelegd.

Het uitgangspunt dat de bestaande kade aan de overzijde van het plan als uitgangspunt wordt genomen in combinatie met de maximale boot breedte van 5 meter is an sich correct. Echter is de praktijk situatie anders, geen enkele boot langs de kade revius en de costakade liggen nl strak tegen de kade.

Juist vanwege deze reden kan de kijkhoek niet kloppen! Alle arken liggen legaal en liggen al jaren op dezelfde positie dit is een vergunde situatie en daarom kan en mag men deze aanname niet doen. (ik heb ook hiervan een foto bijgevoegd)

De huidige situatie is ingemeten door de ontwikkelaar, het is prima mogelijk aan de hand van deze metingen tot een omschrijving te komen die zaken wel borgt.

Tot mijn spijt heb ik dit al diverse malen naar voren gebracht, echter wil men het niet snappen (lees men heeft de interesse en tijd er niet voor)

Ik heb een tekening bijgevoegd van de toekomstige situatie, hier kunt u zien dat de afstanden in het plan zeer kritisch liggen omdat er vrijwel geen ruimte is....in de tekening kunt u zelf constateren dat het zwaar aangehaalde "ringpark" hier gereduceerd is tot een wandelpad van ca. 1.5 tot 2 meter.....dat zie je dan weer niet in de mooie plaatjes van de ontwikkelaar.... maar is wel de praktijk straks.

Ik vraag u om aandacht voor een juiste vastlegging van bematingen in het plan, waterbreedte, kijkhoek alles heeft een relatie met elkaar en komt zeer kritisch!

Mijn voorstel is om samen met stedenbouw van de gemeente en de klankbordgroep correcte bematingen vast te leggen en die gaan borgen dat zodat we straks niet geconfronteerd gaan worden met een lachende 3e (de ontwikkelaar)

Graag informeer ik u inhoudelijk over mijn bezwaar,

Graag een bevestiging van goede ontvangst...en op welke wijze dit proces verder gaat.

CO Creatie ringpark/privacy

Het is door de klankbordgroep vele malen aangegeven dat we wat meer borging van de privacy willen, de woningen staan letterlijk in onze achtertuinen (woonarken) wij hebben eerder verzocht kleine bomen op te nemen in het plan om op deze wijze de privacy van nieuwe en bestaande bewoners te borgen. Door deze bomen te kiezen in een lage variant zal de nieuwe bewoner hierdoor ook geen verlies van zon ervaren. Bovendien zijn de woningen aan de Kruisvaart allen uitgevoerd met een dakterras

waar men altijd zon heeft. De ontwikkelaar heeft plannen om brede betonnen trappen vanuit het plan uit te laten komen op de Kruisvaart, leuk voor het plaatje maar dodelijk voor onze privacy als men letterlijk voor je deur gaat recreëren. Deze recreatie mogelijkheden zijn zeker te realiseren maar dan bij voorkeur op plaatsen waar de Kruisvaart breder is en de bewoners wat verder weg wonen(aan het park zelf bv)

Wij vragen u om te laten opnemen dat binnen de CO creatie fase de voorkeuren van bestaande (aanwonende bewoners) prevaleren boven de toekomstige bewoners in het plan. Deze zorgen zijn door vrijwel alle woonbootbewoners aangekaart tijdens de RIB.

Bouwschade nulmeting: het is bij een woonark met betonnen bak NIET mogelijk een 0 meting uit te voeren welke noodzakelijk is om te kunnen vaststellen of er schade is ontstaan door hei, hak of sloopwerkzaamheden. (dit is namelijk onder water niet uitvoerbaar door algengroei en andere aangroei) Indien er door trillingen wel kleine haarscheuren ontstaan zullen de effecten hiervan (roesten van de wapening in beton) pas na langere periode zichtbaar zijn. Omdat men niet aan de criteria kan voldoen van een noodzakelijke 0 meting, vraag ik om de woonarkbewoners een keuze te geven tijdelijk een andere ligplaats in te laten nemen tijdens werkzaamheden die trillingen veroorzaken. Dit is tijdens het plaatsen van nieuwe kades 2 jaar gelden ook al eens gebeurd. Het antwoord in het rapport dat de aannemer aansprakelijk is voldoet in zijn geheel niet, omdat schade verhalen na 5 jaar een onmogelijke taak is en wellicht de aannemer failliet.....

Ik vraag u op te nemen in de plannen dat indien een woonarkbewoner zelf verplaatst wil worden gedurende de periode van sloop of andere werkzaamheden die trillingen veroorzaken hij dit recht

heeft en de ontwikkelaar hier een budget, plannen en ruimte voor moet maken om dit te kunnen faciliteren.

Mocht u aanvullend vragen hebben of meer duidelijkheid wensen, nodig ik u van harte uit om te bellen of een bakje koffie te komen drinken. (mailen mag ook)

Graag even de ontvangst bevestigen en op welke wijze dit proces verder gaat.

Met vriendelijke groeten,

Meeprater 9

Geachte leden van de Gemeenteraad Utrecht,

Wij wonen in een woonboot aan de daCostakade en onze leefomgeving wordt in grote mate beïnvloed door de bouw aan de overkant. Ik beperk me bij deze meepraatmogelijkheid tot het agendapunt over groenbeleving en de publieke ruimte.

Het ontwerpbestemmingsplan stelt diverse malen dat het project een uitdrukkelijk groen karakter zal krijgen, conform de wens van zo'n beetje alle betrokkenen.

Echter, waar en hoe dit groen zich zal moeten manifesteren is niet duidelijk en wordt overgelaten aan toekomstige processen. Door het geplande enorme bouwvolume is er, zoals de plattegrond in het plan duidelijk laat zien, nauwelijks plek voor substantieel groen.

De visual van het Ringpark die door de architect/ontwikkelaar/gemeente wederom is laten zien tijdens de bijeenkomst en waaraan regelmatig gerefereerd wordt om vertrouwen te wekken, is absoluut niet realistisch indien deze vergeleken wordt met de plattegrond uit het plan, en bovendien zijn dit beelden 'zonder juridische status' (uit reactie op zienswijze 17).

Daar waar er wel specifieke plannen voor groen zijn opgenomen, zijn deze vooral in het belang van nieuwe bewoners: Er wordt gesproken over groene binnentuinen en groen op daken, hetgeen überhaupt niet zichtbaar is voor bewoners van de Dacostakade.

Ons uitzicht is straks louter bebouwing.

Het beoogde Ringpark, is ter hoogte van de Dacostakade gereduceerd tot een 'steigerpad' dan wel 'oeverpad' (woordkeuze geciteerd uit het plan). Een écht Ringpark zou nu juist een uitgelezen mogelijkheid zijn om substantieel groen (bomen!) te plaatsen en de groenbeleving voor huidige én nieuwe bewoners te waarborgen. Tevens heeft dit een positief effect op de privacy aan beide kanten van de vaart. Dit alles natuurlijk alleen mits op andere voorwaarden, zoals behoud van breedte van de kruisvaart, niet ingeboet wordt.

Wij zouden erop willen aandringen om – als het bouwvolume dan echt zo groot moet zijn – tenminste voorwaardelijke verplichtingen op te nemen rond het plaatsen van substantieel groen. Groenbeleving is té belangrijk om te verworden tot de sluitpost van dit project, met het risico dat er niets van terecht komt. Bovendien zouden wij het erg op prijs stellen als de belangen van nieuwe bewoners niet boven die van de huidige bewoners van de Dichterswijk prevaleren.

Dank voor uw aandacht.

Peter van Dijk, deels als lid klankbordgroep

Mijn inspreek tekst is nog niet af, maar gaat in ieder geval over de inrichting van de openbare ruimte. Het creëren van een zo groen mogelijke inrichting aan de Kruisvaart.

Michiel de Vries, MRP Kruisvaartkade BV (samenwerking tussen MRP Development en VORM Ontwikkeling)

Goedenavond,

Ik ben Michiel de Vries, projectontwikkelaar bij VORM Ontwikkeling.

Voor het project Kruisvaartkade zijn MRP Development en VORM Ontwikkeling een samenwerking aangegaan.

Namens deze combinatie wil ik van graag van de gelegenheid gebruik maken om in te spreken bij deze Raadsinformatie Bijeenkomst met betrekking tot het bestemmingsplan.

Het project heeft een lange geschiedenis en heeft meerdere varianten gekend.

In 2016 is de basis gelegd voor het plan in de huidige vorm.

De gemeente Utrecht heeft aan de ontwikkelaar gevraagd om te onderzoeken om meer woningen in het plan te ontwikkelen.

Dit nieuwe plan met meer woningen moet mede bijdragen aan de omvangrijke woningbouwopgave van de gemeente Utrecht.

Bij deze opgave hebben we in gezamenlijk overleg met de gemeente en de omwonenden gezocht naar de mogelijkheden.

Dit heeft geresulteerd in het door de raad vastgestelde SPVE en het nu voorliggende bestemmingsplan.

Deze kader maken het huidige plan mogelijk waarin er 450 – 600 woningen en appartementen met gebouwd parkeren gerealiseerd kunnen worden. Ook kunnen op een 3-tal plekken commerciële functies worden gerealiseerd.

Belangrijke aspecten die hierin meegenomen zijn:

1. Een goede stedenbouwkundig aansluiting op de bestaande bebouwing in de Dichterswijk.
 - a. In het stedenbouwkundig plan is de hogere bebouwing aan de spoorzijde gepositioneerd en de lage bebouwing (eengezinswoningen) aan de Kruisvaart zijde.
 - b. In overleg is met elkaar vastgesteld dat de woningen aan de Kruisvaartzijde niet hoger mogen zijn dan een denkbeeldige 25 gradenlijn, gezien vanuit de woonboten. Dit is onder andere gedaan door met de klankbordgroep en de stedenbouwkundige van de gemeente te kijken naar referentieprojecten.
2. Het aantal van 1800 auto verkeersbewegingen per etmaal mag niet worden overschreden om de belasting op de omliggende wegen niet te groot te maken.

a. Hiervoor zijn rekenmodellen gemaakt. In deze rekenmodellen wordt aan het beoogde programma een aantal verkeersbewegingen, conform de hiervoor geldende normen, toegekend. Bij de uitontwikkeling zijn deze leidend.

b. Aan de zuidzijde wordt in het plan een langzaamverkeer verbinding gemaakt naar de Reviuskade.

c. Als ontwikkelaars willen wij ook nieuwe concepten op het gebied van deelauto's in het plan toepassen. Wij hebben hier reeds ervaring mee bij andere projecten.

3. Het plan moet een groene uitstraling krijgen en het ringpark afmaken.

a. In het plan is aan de zuidzijde het ringpark afgemaakt. Hier wordt een groene openbare wandelroute langs de kruisvaart gemaakt.

b. In de middelgebieden tussen de bebouwing wordt een groen semi openbaar gebied gemaakt.

c. In de nieuwbouwplannen is een vergroting van het hefbrugpark opgenomen.

d. Ook wordt er in de plannen groene toepassingen in de gevels en op de daken opgenomen.

e. In dit kader zijn ook afspraken gemaakt om het huidige groen niet onnodig eerder te verwijderen dan voor de realisatie en voorbereidingen daarvan noodzakelijk is.

4. Het plan moet een gedifferentieerd woningaanbod hebben.

a. Gemeente en ontwikkelaar hebben afspraken gemaakt om, in tegenstelling tot eerdere plannen, 20% van de woningaantallen als sociale huurwoningen in het plan op te nemen.

b. Ontwikkelaar zal deze woningen aan een woningcorporatie verkopen tegen marktconforme voorwaarden.

c. Na het vaststellen van het SPVE in de gemeenteraad en de ingediende motie hebben de gemeente en ontwikkelaar afspraken gemaakt om 75 woningen binnen het plan te realiseren binnen het regime van het vastgestelde actieplan Middenhuur.

d. Het overige programma is flexibel om goed te kunnen inspelen op de marktvraag en verschillende doelgroepen.

5. In goed overleg de omwonenden betrekken bij de planvorming.

a. In de regulier overleggen met de klankbordgroep worden de plannen besproken en gezien hoe aandachtspunten meegenomen kunnen worden in de plannen.

b. Ten aanzien van bouwlogistiek en bouwoverlast worden er overleggen opgestart met de klankbordgroep, gemeente, aannemer en ontwikkelaar om met elkaar te overleggen hoe de beste invulling gegeven kan worden aan deze aspecten.

Resumerend ligt er wat ons betreft een heel mooi plan voor deze locatie in Utrecht.

In dit plan is naar ons idee veel gedaan om enerzijds te verdichten conform de wens van de gemeente en anderzijds goed in te passen in de omgeving.

De afgelopen tijd hebben zich veel geïnteresseerden gemeld die graag in dit plan willen wonen/

Wij hopen snel een goed vervolg te kunnen geven aan verdere ontwikkeling van dit mooie plan. Bedankt.

Meeprater 8, bewoner

Gisterenavond hebben wij drie minuten tijd gekregen onze vragen te stellen. Er bleek te weinig tijd om antwoorden te kunnen genereren. Hierbij vindt u een schriftelijke herhaling van ons verzoek en onze vraag, zodat u hier op een later moment op kunt antwoorden.

Te weinig Groen in het plan Kruisvaartkade

De stad heeft nieuwe woningen nodig. Helder. Maar in de huidige plannen wordt een te positief beeld geschetst van de hoeveelheid groen in het plan. Het is knibbelen op centimeters en er wordt vooral breed in beeld gebracht hoeveel groen er buiten het daadwerkelijke plan ligt. Wij pleiten ervoor/ verzoeken u om zeer kritisch naar de plannen te kijken en 'groene-winst' te behalen daar waar dit maar mogelijk is.

Brug Kruisvaartkade naar Da Costakade

Het maakt voor de groenbeleving van omwonende van de Da Costakade veel uit waar de nieuwe langzaamverkeersbrug geplaatst zal gaan worden. De brug is meermaals toegezegd te zullen gaan lopen tussen de grote bomen over het hondentoilet en over een deel van het terrein van het Trimbos-Instituut. Voor uw beeld vindt u in de bijlagen het Ontwerp "Plankaart" uit het stedenbouwkundig plan, welke een exacte weergave is van de gemaakte afspraken.

De twee voordelen voor omwonende van plaatsing van de brug zoals in het Ontwerp "Plankaart" te zien is:

- 1) Het groen/ het kleine pakje aan de Da Costakade kan behouden worden/ heringericht worden/ onderdeel uitmaken van het Ringpark.
- 2) De nieuwe brug zal voor het grootste deel aan het oog onttrokken worden, waardoor er minder steen en asfalt te zien zal zijn.

Nadeel voor de projectontwikkelaar: een deel van de grond zal moeten worden gekocht van het Trimbos-Instituut (zij zijn hiertoe bereid zo blijkt ook uit hun Zienswijze).

In onze Zienswijze (nummer 16) schrijven wij: "In de klankbordgroep is toegezegd dat de langzaamverkeersbrug zal gaan lopen over het hondentoilet en het terrein van het Trimbos Instituut. In de ontwerp bestemmingsplan is deze afspraak niet zwart op wit terug te vinden. Graag ontvangen wij hiervan bevestiging."

In het Vaststellingsrapport wordt er geen antwoord gegeven op ons verzoek (p73/74).

Wij kunnen slechts een ontwijkende reactie terugvinden in het antwoord op de zienswijze van het Trimbos-Instituut (nummer 19): "Op welke locatie het fietspad uiteindelijk komt is een uitvoeringsaspect." Voor ons is dit onacceptabel. Het effect van de locatie van de brug is van te groot belang. In een plan met zo weinig groen is iedere grasspriet grote winst, laat staan een strook van 10 meter voor een fiets-/wandelbrug.

Graag ontvangen wij dus alsnog een definitieve bevestiging van de gemaakte afspraken.

Met vriendelijke groet,

Ontwerp
plankaart



Fons Gennisse

Ik ben Fons Gennisse, woon aan de Croeselaan en ben stedenbouwkundige.

Allereerst ben ik blij dat met dit bestemmingsplan er eindelijk op dit al jaren braakliggende terrein een woningbouwplan kan worden gerealiseerd.

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

Het plan voor het Kruisvaartkwartier past ook in die visie, net zoals het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone.

Wat mij betreft mag er in het Kruisvaartkwartier dan ook zo intensief mogelijk worden gebouwd, mits op basis van een goed stedenbouwkundig plan en als de automobiliteit zoveel mogelijk wordt beperkt, net zoals in het plan voor het Beurskwartier.

Tenslotte ligt deze locatie op een geringe loopafstand van het station.

Het bestemmingsplan heeft als doel: het realiseren van 450 tot 600 woningen.

Maar volgens de regels mogen er echter maar maximaal 431 (!) woningen rechtstreeks worden gerealiseerd!

Zowel dit exacte getal als de tegenstrijdigheid tussen deze aantallen is onbegrijpelijk.

Juist de regels in dit bestemmingsplan zouden er rechtstreeks voor moeten zorgen dat er zoveel mogelijk woningen (maximaal 600) zouden mogen komen.

Het beperken tot maximaal 431 woningen moet in dit bestemmingsplan volgens mij dan ook worden geschrapt.

Dit kan door ook op deze locatie de automobiliteit flink te beperken, net zoals bij de vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier.

Dus met een parkeernorm voor particuliere auto's van nul en uitsluitend (elektrische) deelauto's voor bewoners toe te staan.

Door een dergelijke lage parkeernorm ook hier vast te stellen zal het maximaal aantal autobewegingen zeker onder de 1800 blijven, ook bij 600 woningen.

Nou weet ik wel dat dit bestemmingsplan (in tegenstelling tot de Omgevingsvisie) beleidsmatig nog uit moet gaan van bestaand parkeerbeleid.

Maar als er in de aangrenzende gebiedsontwikkelingen uitgesproken is door de raad, om de parkeernorm naar vrijwel nul terug te brengen, dan zouden bij de vaststelling van dit bestemmingsplan bij amendement of motie deze parkeernormen hierop aangepast moeten worden.

Dat is consequent en consistent toch?

Over het stedenbouwkundig plan dan nog het volgende:

Het stedenbouwkundig plan ziet er over het algemeen goed uit, met rust en kleinschalige bebouwing langs de Kruisvaart, die een goede overgang vormt naar de bestaande bebouwing en de woonarken, en daarachter, langs het spoor de grootschaliger bebouwing.

Maar wat mij betreft zou de bebouwing langs het spoor meer flexibiliteit en meer afwisselingen in de hoogte moeten krijgen. De bebouwing komt dan minder monotoon en massaal over en de gebouwen kunnen dan meer identiteit en allure krijgen

In het centrale deel is geen laagbouw opgenomen langs het water, waardoor hier meer ruimte is voor groen, aansluitend op het park en de monumentale brug richting Dichterswijk. Stedenbouwkundig is dit een goede keuze.

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

Extra variant.

Verder heb ik nog een suggestie voor een wat groenere variant.

Ik zou graag zien dat in het zuidelijke deel het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk kan worden gemaakt, om uitsluitend langs het spoor gaan te bouwen, dus zonder laagbouw ervoor.

De bouwhoogten langs het spoor zouden als compensatie hiervoor dan wel hier en daar wat gevarieerder in hoogte moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van terrassenflats met veel groen.

Maar groot voordeel is dan, dat er tegenover de Da Costakade vanaf het 'Dichterspark' een ruim, groen en openbaar toegankelijke park kan komen, met dan uitsluitend langs het spoor bebouwing.

Tot slot nog even samengevat:

- Ik ben positief over dit bestemmingsplan om hier zo intensief mogelijk te gaan bebouwen
- Maak het realiseren van maximaal 600 woningen bestemmingsplan-technisch direct mogelijk

- Breng bij het vaststellen van het bestemmingsplan bij amendement of motie de huidige vigerende parkeernormen terug naar vrijwel nul, conform de Omgevingsvisie Beurskwartier, waardoor de verkeersbewegingen onder de 1800 zullen blijven
- Breng meer flexibiliteit aan in de toegestane bouwhoogtes langs het spoor, zodat die bebouwing minder massaal en eenvormig gaat overkomen en meer identiteit en allure kan krijgen
- En maak via een wijzigingsmogelijkheid mogelijk dat er als variant aan de zuidzijde van het plangebied langs de Kruisvaart en tegenover de Da Costakade een ruim, groen en openbaar toegankelijk park kan komen op de plek waar de laagbouw is gedacht.

Bijlage

Variant met Parkzone

Bestemmingsplan

met meer bebouwing aan de zuidzijde

Meeprater mw. Grimme,

Beste raad,

Wij hebben aandacht gevraagd voor de aansluiting op de woonwijk. De hoogte bedraagt maximaal vier verdiepingen. De geplande hoogbouw is te hoog. Wij vragende hoogte aan te passen.

Het groen verdwijnt in zijn geheel behalve het al bestaande parkje. Welk substantieel groen en waar wordt geborgd? De term ringpark is verwarrend. Er is geen sprake van een park anders dan hoe het er nu bij ligt.

Afstand tot de woonarken:

Welke breedte van de vaart wordt aangehouden? Hoe wordt geborgd dat de pleziervaart niet te dicht bij de arken komt?

Kan er geen natuurlijke oever blijven in het gehele plan ter compensatie van het groen wat weg gaat?

Verkeer: hoe wordt geborgd en gehandhaafd dat de verkeersbewegingen niet boven de 1800 komen? Wat is het precieze plan met de hefbrug en waar komt de langzaamverkeerovergang.

Waarom geen GGD onderzoek voor lucht en geluid?

Waarom wordt er niet ingegaan op de vragen mbt planschade en voorzorgsmaatregelen zodat de schade aan de woonarken (al eerder veroorzaakt tijdens baggerwerkzaamheden) wordt beperkt dan wel uitgesloten. Waarom wordt er niets gezegd over geluidshinder.

Graag word ik geïnformeerd over de verdere procedure en welke wijzigingen nav het indienen van zienswijzen zijn doorgevoerd.

Met vriendelijke groet,