

Gebundelde reacties op het plan voor de Oudwijkerdwardsstraat 74–76 (voormalige MikMak) en de door de gemeente opgestelde Bouwenvelop met randvoorwaarden,

Zoals die ter inzage hebben gelegen op de inloopavond van 5 oktober 2010 en via de website van wijkbureau Oost/Noordoost.

Het totale aantal mensen dat op de plannen gereageerd heeft n.a.v. de tweede informatieavond (5 okt jl. betreft **59**.

Sommige mensen hebben op verschillende manieren eenzelfde reactie gegeven. Er zijn 12 reactieformulieren ingevuld op de avond zelf. Binnen de reactietermijn zijn nog 11 persoonlijke mails/brieven en 47 ondertekende formulieren binnengekomen. Het formulier is opgesteld door Comité De Goede Buur en bestaat uit een opsomming van 6 hoofdonderwerpen, welke men kon aankruisen, plus ruimte voor aanvullende opmerkingen. De 6 aangedragen hoofdonderwerpen zijn in onderstaand schema overgenomen als punt 1a, 2a, 3a, 4a, 5a en 6a.

	Reacties per onderwerp	reageerders	antwoord / ondernomen actie
1	VERKEER		
a	structurele verhoging verkeersdruk t.g.v. intensieve bewoning van een relatief klein gebied – 20 woonunits is al gauw 40 nieuwe bewoners + regelmatige bezoekers. Dit geeft veel verkeersbewegingen van auto's en fietsen rondom de MikMak, wat een woonerf is.	<u>aantal reacties: 42</u> 2, 8, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 25, 26, 27, 29, 32, 34, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 60, 62, 63, 65, 67, 72, 74, 75, 80, 81, 82, 86, 87, 88	De berekening van verkeersintensiteiten is gekoppeld aan het aantal woningen en bedrijven en instellingen in een gebied. Het aantal verkeersbewegingen zal door de nieuwe woningen inderdaad toenemen. Deels door de eigen auto's van toekomstige bewoners, deels door bezoek en afleveringen van post en bestellingen. De beperkte parkeerruimte in de buurt in combinatie met betaald parkeren maakt echter dat het autogebruik door de bewoners en hun bezoek lager zal zijn dan elders. Dat laat onverlet dat bewoners van het plan van de Eikstraat en Bloesemstraat gebruik zullen maken. De inschatting is echter dat dit onder normale omstandigheden niet tot opstoppen of onveilige situaties zal leiden. Hetzelfde geldt voor de toename van het aantal fietsers. De appartementen zijn van dusdanig beperkte omvang, dat te verwachten is dat het veelal zal gaan om een bewoner per appartement.
b	de toevoeging van 20 woningen i.c.m. andere ontwikkelingen (Gymnasium Homeruslaan wordt basisschool) zorgt voor aanzienlijk meer doorgaand verkeer door de oude en nieuwe Eikstraat. Dit zal overlast en veiligheidsproblemen gaan geven.	<u>aantal reacties: 2</u> 65, 70	De nieuwe woningen worden ontsloten aan de Oudwijkerdwardsstraat en de Bloesemstraat. Net als de huidige bewoners van de Bloesemstraat zullen zij (deels) gebruik maken van dat deel van de Eikstraat dat gelegen is tussen de Bloesemstraat en de Oudwijkerdwardsstraat. Voor de verkeerstechnische inpasbaarheid van de basisschool wordt nog gekeken of en zo ja welke maatregelen daar nodig zijn om het halen en brengen goed op te lossen. Omwonenden worden daarover apart geconsulteerd.
c	de bewoners verzoeken om een verkeersonderzoek dat inzicht geeft in het verwachte aantal extra verkeersbewegingen igv bebouwing met alleen woningen en igv bebouwing met woningen en parkeerplaatsen.	<u>aantal reacties: 4</u> 10, 58, 69, 86	De ervaring die we als gemeente hebben, is dat een kleine woning gemiddeld 3 autobewegingen per dag oplevert. De ervaring is ook dat veel starters geen auto hebben. Maar stel dat er één auto per appartement zou zijn, dan levert dat maximaal 60 autobewegingen per dag op. Deels gaat het hierbij om auto's van bewoners zelf, maar deels ook om bezoek en bezorgend verkeer. Als er geen parkeerplaatsen op eigen terrein zijn, parkeert men elders in de wijk of zal men eerder een

			parkeervergunning aanvragen. Wel of geen parkeerplaatsen op eigen terrein heeft geen meetbare gevolgen voor de verkeersbewegingen in de wijk. Wel voor de parkeerdruk, zie punt 2).
2 PARKEREN			
a	structurele verhoging parkeerdruk de MikMak kan onvoldoende voorzien in eigen parkeerplaatsen in haar plan en de gemeente heeft hier geen enkele oplossing voor – de wijkbewoners zullen de gevolgen hiervan dagelijks ondervinden.	<u>aantal reacties: 51</u> 2, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 34, 36, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 60, 62, 63, 65, 67, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88	Op basis van het beleid van de gemeente hoeft de ontwikkelaar van het plan geen autoparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, zolang zijn plan onder de 1000m² bruto vloeroppervlak blijft. Dat is door de gemeenteraad vastgesteld beleid om ruimte te bieden voor kleine projecten in de bestaande stad. (zie ook punt 2c) Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat bij dit soort kleinere projecten de parkeerdruk in de buurt kan worden opgevangen door de gereguleerde uitgifte van parkeervergunningen en het betalen van parkeerbelasting in de parkeerautomaat. Het aantal uit te geven vergunningen in een parkeerrayon is gebaseerd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen en (de ontwikkeling van) de parkeerdruk. Zodra het plafond van het uitgiftequotum is bereikt, worden geen vergunningen meer uitgegeven en ontstaat een wachtlijst. Door deze vorm van regulering blijft de parkeersituatie in het parkeerrayon goed beheersbaar. De Oudwijkerdwarsstraat is gelegen in parkeerrayon Oudwijk. De bezettingsgraad in dit parkeerrayon is hoog, zo blijkt uit recente parkeerdrukmetingen. Met name tijdens het nachtelijke meetmoment en in de avonduren is de parkeerdruk soms boven de 80%. Indien de bezettingsgraad structureel hoger is dan 90%, wordt de uitgifte van parkeervergunningen naar beneden bijgesteld. In de praktijk betekent dit, dat er een (langere) wachtlijst kan ontstaan voor de uitgifte van eerste parkeervergunningen aan bewoners van het betreffende rayon. Voor de uitgifte van tweede parkeervergunningen bestaat in het betreffende parkeerrayon al een wachtlijst. Wanneer de vraag naar eerste vergunningen toeneemt, duurt het ook langer alvorens er weer ruimte ontstaat voor de uitgifte van tweede parkeervergunningen. De aanvraag voor een parkeervergunning wordt getoetst aan vastgestelde criteria. Indien de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein, komt deze niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning. Om toekomstige bewoners parkeergelegenheid te bieden en om gehoor te geven aan de zorgen van buurt heeft de ontwikkelaar aangegeven zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein te willen realiseren. Vooralsnog zijn 8 a 10 parkeerplaatsen op het binnenterrein haalbaar. In de praktijk is de ervaring dat het autobezit van starters laag is. Maar mochten alle toekomstige bewoners een auto hebben, dan zouden er dus 10 a 12 parkeerplaatsen op de parkeerdruk van de wijk terecht komen. Dit wordt opgevangen door het bovengenoemde uitgiftebeleid van parkeervergunningen.

b	er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen in de wijk	<u>aantal reacties: 2</u> 20, 70	De jaarlijkse parkeerdrukmetingen laten zien dat de parkeerdruk in de wijk al jaren hoog is. Er is geen ruimte om extra parkeerplaatsen te realiseren. Extra parkeerplaatsen zou ook het ongewenste effect hebben van toename van het verkeer. In veel oude wijken rond het centrum is dit de situatie. Het ontbreekt in deze oudere wijken aan voldoende openbare ruimte om te voorzien in de groeiende vraag naar parkeerruimte. De gemeente reguleert dit door de uitgifte van parkeervergunningen en de parkeerbelasting bij de parkeerautomaten.												
c	onduidelijkheid over voorgeschreven parkeernormen (pag. 14 bouwenvelop). De gemeente wordt gevraagd om in de Bouwenvelop minimaal 8 parkeerplaatsen als harde randvoorwaarde aan de initiatiefnemer op te leggen of de haalbaarheid van het parkeerplan te onderzoeken. En, indien het niet haalbaar is, aan te geven dat het parkeerplan van de initiatiefnemer niet haalbaar is.	<u>aantal reacties: 2</u> 68, 76	Onderstaande parkeernormen, zoals ook vermeld op pag. 14 van de Bouwenvelop, zijn afkomstig uit het beleid, dat is vastgelegd in de <i>Nota partiële herijking parkeernormen Utrecht</i> uit 2008¹. In deze nota is vastgelegd dat voor kleine projecten (tot 1000m² bruto vloer oppervlakte in betaald parkeren gebied geen parkeernorm geldt. Hiervoor is gekozen om kleine projecten met een beperkte parkeerbehoefte in de bestaande stad de kans te geven. Voor projecten vanaf 1000m² bruto vloer oppervlak gelden wel normen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze normen zijn afhankelijk van de grootte en het type woning dat gerealiseerd wordt: <table><thead><tr><th></th><th>Min.</th><th>Max.</th></tr></thead><tbody><tr><td>Geormerkte studentenwoningen tot 40 m2</td><td>0,2</td><td>0,6</td></tr><tr><td>Koopwoningen tot 50 m2 en huurwoningen tot 40 m2</td><td>0,6</td><td>0,8</td></tr><tr><td>Koopwoningen 50-70 m2 en huurwoningen 40-90 m2</td><td>1,2</td><td>1,4</td></tr></tbody></table> Het plan voor de Oudwijkerdwardsstraat 74–76 blijft onder de 1000m²–grens; er geldt daarom geen parkeernorm. Toch realiseert de ontwikkelaar 8 tot 10 parkeerplaatsen op eigen terrein voor de bewoners van het plan. Daarmee doet hij meer dan het vastgestelde beleid van hem vraagt.		Min.	Max.	Geormerkte studentenwoningen tot 40 m2	0,2	0,6	Koopwoningen tot 50 m2 en huurwoningen tot 40 m2	0,6	0,8	Koopwoningen 50-70 m2 en huurwoningen 40-90 m2	1,2	1,4
	Min.	Max.													
Geormerkte studentenwoningen tot 40 m2	0,2	0,6													
Koopwoningen tot 50 m2 en huurwoningen tot 40 m2	0,6	0,8													
Koopwoningen 50-70 m2 en huurwoningen 40-90 m2	1,2	1,4													
d	hoe verhoudt zich de parkeernorm van het huidige pand met bijgebouwen met die van de nieuwe plannen?	<u>aantal reacties: 1</u> 9	Het berekenen van de parkeernormen / parkeerbehoefte voor de laatst gevestigde functies in het pand / het huidige pand is hier niet relevant, omdat het nieuwe plan onder de 1000m² bvo blijft en daarmee onder de grens van de toepassing van de parkeernormen. Kennis van de oude parkeerbehoefte speelt een rol bij ontwikkelingen boven de 1000m2. In dergelijke situaties wordt de 'oude' parkeerbehoefte verrekend met de toekomstige parkeerbehoefte.												
e	een oplossing zou zijn de toekomstige bewoners geen recht op een parkeervergunning in de wijk krijgen, alleen parkeren op eigen terrein!	<u>aantal reacties: 3</u> 6, 19, 76	Dit past niet bij het geldende parkeerbeleid van de gemeente. Bovendien verbiedt de wet verschillende bewoners binnen een wijk zonder duidelijke reden verschillend van elkaar te behandelen. Alleen indien een bewoner kan beschikken over parkeerruimte op eigen terrein kan worden gesteld dat er geen recht op een vergunning is. Dat is												

¹ De nota is te vinden op de website van de gemeente Utrecht. Zie besluit no. 3, blz 4.

			slechts voor een deel van de nieuwe bewoners het geval.
f	zorgen over de toenemende parkeerdruk van zowel auto's als (bak)fietsen, vaak wel 4 fietsen en 2 auto's per huishouden. Wij willen toe naar Utrecht fietsstad en daarom maximaal 1 parkeer- vergunning per woning (+ ruimte voor bezoekers) en extra plaatsen voor (bak)fietsen, verspreid over de straat. Met aandacht voor het type rekken of stalplekken, zodat de fiets niet meer half op de straat kan worden. Dergelijke maatregelen vergroten draagvlak voor de plannen voor de Oudwijkdwardsstraat en het gymnasium en verbeteren leefbaarheid en aanzien van de straat.	<u>aantal reacties: 1</u> 70	Het fietsparkeren voor de toekomstige bewoners van de Oudwijkdwardsstraat 74-76 moet binnen de plangrenzen worden opgelost. De ontwikkelaar voorziet hierin door het opnemen van 40 fietsklemmen op het binnenterrein. Fietsparkeren buiten het plangebied valt binnen het beleid voor fiets(parkeren) voor de gehele stad en heeft zeker de aandacht van het huidige college. Zij heeft de ambitie om Utrecht dé OV- en fietsstad van Nederland maken. Plannen en voorgenomen maatregelen op dit gebied kunt u volgen via de websites van de gemeente, onder andere op www.utrecht.nl/parkeren onder et kopje 'parkeren fietser'. Voor de verkeerstechnische inpasbaarheid van de basisschool wordt nog gekeken of en zo ja welke maatregelen daar nodig zijn om het halen en brengen goed op te lossen. Omwonenden worden daarover apart geconsulteerd.
3 VEILIGHEID			
a	veiligheid zowel voor kinderen die vrijuit moeten kunnen spelen, als voor hulpdiensten die steeds moeilijker straten kunnen bereiken vanwege veel verkeersbewegingen en dubbel parkeren	<u>aantal reacties: 39</u> 2, 5, 8, 9, 14, 16, 18, 20, 21, 25, 26, 27, 29, 32, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 60, 62, 64, 67, 72, 75, 80, 81, 82, 86, 87, 88	Er wordt als gevolg van de ontwikkeling van het project slechts een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen verwacht en dit zal geen extra onveilige situaties met zich meebrengen. De situatie in de Eikstraat en Bloesemstaat blijft ongewijzigd ten opzichte van hoe het was toen de MikMak nog als winkelpand fungeerde; een semi-doodlopende straat die eindigt bij het toegangshek van het eigen terrein waar alleen bestemmingsverkeer komt. Er wordt geen toename in fout parkeren (dubbel, op hoeken etc) verwacht door de realisatie van het plan. Het wordt niet verwacht dat nood- en hulpdiensten door de realisering van het plan de omliggende straten moeilijker zullen kunnen bereiken. De vereisten m.b.t. de toegankelijkheid van het plangebied voor de brandweer zijn bij de ontwikkelaar bekend en zullen worden getoetst door de brandweer bij de verlening van de bouwvergunning. Enkele omwonenden gaven aan dat fout parkeren ook nu al regelmatig een probleem is. Regelmatig terugkerende ongeregelde heden kunt u melden via 030 - 286 0000 of via het contactformulier op de website van de gemeente en bij het Wijkbureau Oost aan de FC Dondersstraat 1.
b	ook aandacht voor de veiligheid van de vele bezoekers van de Bloesemspeeltuin. Hier wordt regelmatig veel te hard gereden.	<u>aantal reacties: 2</u> 21, 64	De veiligheid voor de bezoekers van de speeltuin is net als de veiligheid voor de andere straten van het grootste belang. Het feit dat hier regelmatig veel te hard gereden wordt, is zeker een aandachtspunt. Regelmatig terugkerende ongeregelde heden kunt u melden via 030 - 286 0000 of via het contactformulier op de website van de gemeente en bij het Wijkbureau Oost aan de FC Dondersstraat 1.
4 SCHEEFGROEI			
a	scheefgroei van het type bewoners van de wijk	<u>aantal reacties: 37</u>	De ontwikkeling van starterswoningen op de Oudwijkdwardsstraat 74-76 levert een

	er komen steeds meer studenten en starters te wonen – mensen die geen binding hebben met de wijk en maar hier tijdelijk komen wonen. Ouderen en gezinnen zullen meer en meer de wijk verlaten – deze gezinswoningen worden vervolgens weer opgesplitst in meer starters- en studentenwoningen (met een vergroting van de parkeerdruk tot gevolg)	2, 4, 8, 13, 14, 16, 18, 20, 21, 26, 27, 29, 30, 32, 34, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 52, 53, 57, 62, 67, 72, 74, 75, 77, 80, 81, 86, 87, 88	bijdrage aan de binnenstedelijke opgave om meer kleinere woonunits voor starters te realiseren en aan de gewenste differentiatie van woningaanbod in de wijk. Er is veel behoefte aan dit type woningen vanuit de groep starters. Het realiseren van starterswoningen in de bestaande stad is één van de speerpunten van het huidige college. Het plan voor de Oudwijkerdwardsstraat 74–76 doet geen gezinswoning(en) verdwijnen. Het kan niet gezegd worden dat starters geen binding hebben met de wijk. Dit verschilt van persoon tot persoon; sommige starters onderhouden juist levendige contacten met de buurt en zullen er later voor kiezen hun gezin te stichten in die buurt, juist omdat ze er zich zo aan hebben gehecht. Op die manier blijven gezinnen juist behouden voor de stad. Als starters moeten uitwijken naar buurgemeenten voor hun huisvesting, zullen zij eerder besluiten ook dáár hun gezin te stichten. Het opbouwen van een binding met de buurt gebeurt in wisselwerking met de buurt. Er zijn meer signalen dat bewoners zich zorgen maken over het aantal woningsplitsingen in hun buurt. Onlangs is daarom met de Wijkraden afgesproken dat ze voor hun eigen wijk een advies opstellen over splitsen. Mede naar aanleiding van het advies van de Wijkraden zal B&W bepalen of en zo ja welke maatregelen genomen kunnen worden.
b	jammer dat gemengde functies verloren gaan. Karakteristieke koppeling woon–werk gaf een extra dynamiek aan de buurt. Door verder leeglopen van deze mogelijkheden homogeniseert de samenstelling van de bevolkingsgroepen van de wijk; een negatieve ontwikkeling voor de wijk.	<u>aantal reacties: 1</u> 73	In de Bouwvelop (pag. 12) wordt aangegeven dat voor de begane grondlaag gemengde functies (met name gericht op de regeling bedrijf en beroep aan huis) mogelijk zullen blijven. Tegelijkertijd wordt geconstateerd het karakter van een woonstraat met weinig fysieke ruimte en geen doorgaand verkeer niet echt geschikt is voor economische functies. Een verkleuring naar wonen past in de transformatie van de straat.
c	ivm vergrijzing zijn seniorenwoningen wenselijk	<u>aantal reacties: 1</u> 27	De Wijkraad Oost heeft recentelijk een onderzoek afgerond naar de behoefte aan seniorenhuisvesting in de wijk Oost, waaruit blijkt dat er in Oost behoefte is aan seniorenhuisvesting, zowel in de koop– als in de (sociale) huursector. De gemeente is echter vaak afhankelijk van initiatieven van particulieren of ontwikkelaars. Een ontwikkelaar die starterswoningen wil realiseren, kan niet worden gedwongen seniorenhuisvesting te realiseren. De gemeente kan op dat moment slechts het plan dat de ontwikkelaar indient op zijn merites beoordelen. En dan is de conclusie dat er ook grote behoefte is aan kleinere woonunits voor starters in Oost. De realisering van meer starterswoningen wordt ook genoemd in het collegeprogramma Groen, Open en Sociaal.
d	omgeving / wijk is niet ingericht op zoveel bewoners / woningen op kleine oppervlakte	<u>aantal reacties: 2</u> 51, 82	Utrecht heeft voor de toekomst een stedelijke woningbouwopgave voor het bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. De schil direct rondom de binnenstad is daarbij interessant voor kleinschalige initiatieven. Deze gebieden profiteren van de nabijheid

			van de binnenstad en de zogenaamde aanloopstraten daar naartoe zoals Biltstraat, Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat. Verdichting in deze gebieden draagt bij een het stedelijk leven als geheel. Herontwikkeling van Oudwijkerdwarsstraat 74-76 past binnen deze ambitie.
5 WAARDEVERLIES			
a	kans op waardeverlies koopwoningen de Eikstraat heeft privacy-verlies + kans op woonunits die boven de bestaande schutting uitsteken. Daarnaast is de kans groot dat er straks een wachtlijst ontstaat voor <i>eerste</i> parkeervergunningen. Oudwijk krijgt de naam van een wijk waar het zeer slecht parkeren is en bezoekers ontvangen wordt straks bijna onmogelijk. Dit heeft negatieve gevolgen voor onze huizenprijzen!	<u>aantal reacties: 35</u> 2, 6, 8, 13, 14, 16, 18, 20, 25, 26, 27, 30, 32, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 52, 53, 56, 57, 60, 62, 67, 74, 75, 80, 81, 86, 87, 88	De gemeente is van mening dat het plan past in de bestaande stedelijke omgeving en het bestaande beleid op het gebied van wonen en parkeren. Het plan sluit aan bij het collegeprogramma. Het aangepaste plan met minder appartementen (20 ipv 29) en de daarmee samenhangende wijziging van de doelgroep (van studenten naar starters) sluit door de kleinschalige hofjesjachtige woonsfeer goed aan bij de bestaande omgeving en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid en vitaliteit van het gebied. De gevolgen voor privacy, rust en lichtinval voor de bewoners van de Eikstraat (oneven nummers) worden tot een minimum beperkt door zoveel mogelijk vast te houden aan de huidige afscheidingen en bouwhoogtes. (zie ook punt 7). Mocht u waardedaling van uw woning verwachten, dan kunt u dit middels een officieel bezwaar in de bestemmingsplanprocedure kenbaar maken. Nadat het gewijzigde bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, heeft u de mogelijkheid tot het indienen van een planschadeclaim / nadeelcompensatie bij het college. Deze zal op de gebruikelijke wijze in behandeling worden genomen. Het recht op planschade is geregeld in art. 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening en wordt beoordeeld aan de hand van de planschadeverordening van de gemeente. Hiervoor wordt door het college advies ingewonnen bij een onafhankelijke adviseur
6 GELUIDSOVERLAST			
a	geluidsoverlast door intensive bewoning – veel verkeersbewegingen, regelmatige verhuizingen en het herhaaldelijk openen en sluiten van het hek aan de achterzijde van het pand	<u>aantal reacties: 41</u> 2, 4, 6, 8, 10, 13, 14, 16, 18, 20, 25, 26, 27, 29, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58, 60, 62, 65, 67, 69, 74, 75, 80, 81, 82, 86, 87, 88	De toekomstige appartementen worden geïsoleerd (wettelijk niveau Bouwbesluit) zodat er minimaal sprake is van geluidsoverlast vanuit de appartementen naar de aangrenzende tuinen en vice versa. De ontwikkelaar streeft naar het plaatsen van een zo geluidloos mogelijk hek. De ontwikkelaar heeft naar aanleiding van de eerste informatieavond het aantal woonunits al verlaagd van 29 naar 20. Door de verlaging van het aantal units, zijn de units groter geworden met een bijpassende huurprijs. Door deze aanpassing richt de ontwikkelaar zich nu niet meer op studenten, maar op starters. Veel starters hebben een baan, waardoor het leefritme van de nieuwe bewoners goed aansluit bij het leefritme van de omwonenden. Bovenstaande laat onverlet dat door intensiever gebruik van het plangebied geluid zullen toenemen. Zeker wanneer deze worden afgezet tegen de situatie van de laatste jaren, toen de MikMak al dicht was, in plaats van de jaren ervoor toen de winkel aan de Oudwijkerdwarsstraat en opslagloodsen op het achterterrein nog volop in gebruik

			waren. Echter, geluid is nu eenmaal inherent aan het wonen in de stad.
b	akoestiek van de Oudwijkdwardsstraat erg slecht. Als aan de overkant normaal wordt gesproken kun je het aan deze kant letterlijk horen (de oneven nummers) en de 20 genoemde Franse balkons verergerd dat als nog.	<u>aantal reacties:</u> 1 2	Van de 20 Franse balkons zijn er 10 aan de voorgevel (zijde Oudwijkdwardsstraat) en 10 aan de achtergevel (zijde binnenterrein) ingetekend. Op dit moment heeft het pand een heel aantal ramen, die open kunnen, waardoor de feitelijke situatie van de akoestiek nauwelijks wijzigt.
c	extra geluid van het spoorwegmuseum. Er is een extra geluidsscherm gepland om de nieuwe bebouwing tegen overlast te beschermen. Waar wordt het opgevangen geluid naartoe verplaatst?	<u>aantal reacties:</u> 1 6	Het geplande geluidsscherm is wettelijk verplicht in verband met de hindercirkels van het Spoorwegmuseum. Het scherm heeft als doel het geluid van het museum op te vangen en aan de kant van het museum te houden. Er zal dus geen sprake zijn van extra geluid van het spoorwegmuseum of verplaatsing van dit geluid. Hooguit van minder geluid, omdat de bestaande woningen meeprofitieren van het toekomstige scherm.
7 PLANINHOUD			
a	onduidelijkheid over de bouwhoogten van de toekomstige situatie; kaart en tekst in de Bouwenvelop (pag. 13) komen niet overeen. Er is een toezegging gedaan dat de gebouwen niet hoger zouden worden dan ze nu zijn, maar in het nieuwe plan worden ze hoger ingetekend. De hoogte van het dak naar 3,5m is niet acceptabel.	<u>aantal reacties:</u> 5 6, 14, 22, 68, 79	De tekst in de Bouwenvelop prevaleert boven het kaartje, omdat tekst specifiek is, terwijl bouwhoogtes in een kaartje worden afgerond naar halve meters. In het opgenomen kaartje van de toekomstige situatie (pag. 13) wordt uitgegaan van de toegezegde, huidige hoogtes van de bebouwing achter de tuinen van de Eikstraat. In de tekst wordt uitgelegd dat binnen deze toezegging 10% marge bestaat i.v.m. de technische uitvoerbaarheid van een plan. De huidige bebouwing betreft opslag- i.p.v. woonruimtes. Om de ruimten geschikt te maken voor bewoning zullen bouwkundige aanpassingen, bijvoorbeeld isolatie van het dak, nodig zijn. De marge van 10% is hiervoor bedoeld. Voor het gebouwtje met de kap (aan de kant van het Spoorwegmuseum) is op verzoek van de ontwikkelaar een iets grotere afwijking in hoogte toegestaan. Dit nauwelijks gevolgen heeft voor de direct omwonenden.
b	nu is de kans om de hoogte van de gebouwen in de Oudwijkdwardsstraat gelijk te trekken met andere panden. De MikMak is te hoog!	<u>aantal reacties:</u> 1 76	De hoogte-opbouw van de Oudwijkdwardsstraat als geheel is zeer wisselend. Vaak komt lage bebouwing van één bouwlaag met kap voor, maar panden van twee bouwlagen met kap en drie bouwlagen met platte afdekking zijn geen uitzondering. De maximale hoogte in de bestaande situatie wordt met het plan niet overschreden.
c	De vraag om, als de plannen hun doorgang vinden, in elk geval van de voorgevel visueel iets meer te maken. Het zou onwenselijk zijn als men de voorgestelde gevels zou uitvoeren zonder veel aanpassingen, want die hebben de uitstraling van een Vinexwijk in hun soberheid, repetitie, en inspiratieloosheid. Zelfs de bestaande gevel zou de voorkeur hebben boven de voorgestelde.	<u>aantal reacties:</u> 1 73	Over mooi of lelijk is bijna geen eenduidige definitie te geven. Wat de een mooi vindt, vindt de ander lelijk. In dat geval biedt de Welstandscommissie uitkomst. De Welstandscommissie zal ten tijde van de afgifte van de bouwvergunning het ontwerp toetsen.

d	onduidelijkheid over de aansluiting van het hoofdgebouw aan de Oudwijkwardswaarsstraat op het binnenterrein. Een reageerder geeft aan dat een 'doorsteek' naar het binnenterrein een te grote belasting op de Oudwijkwardswaarsstraat zou leveren (o.a. geparkeerde fietsen en auto's). Een ander geeft aan dat een betere aansluiting tussen de voor- en achterzijde op de begane grond negatieve verkeersontwikkelingen (fietsen en extra parkeerdruk) aan de voorzijde voorkomt.	<u>aantal reacties:</u> 2 68, 73	Het ontwerp omvat geen directe of openbare verbinding (doorsteek) van de Oudwijkwardswaarsstraat naar het achtergelegen binnenterrein. De 9 woonunits op het binnenterrein worden ontsloten via de Bloesemstraat/Eikstraat. De 11 woningen in het hoofdgebouw worden ontsloten met een ingang aan de Oudwijkwardswaarsstraat. In de openbare ruimte langs de Oudwijkwardswaarsstraat is geen ruimte voor het stallen van fietsen, anders dan tegen de gevel. Het is de bedoeling dat alle bewoners hun fietsen op het achterterrein in de fietsenstalling zullen parkeren. bewoners van het hoofdgebouw aan de Oudwijkwardswaarsstraat zullen dan via de 'achterdeur' het hoofdgebouw in kunnen.
e	overlast door licht. het binnenterrein zal ongetwijfeld verlicht moeten worden. Nu is de stad al niet donker, maar met enkele lantaarnpalen achter de woningen erbij wordt de nachtrust zeker verstoord.	<u>aantal reacties:</u> 1 6	Verlichting op het binnenterrein zoals straatverlichting (lantaarnpalen) is niet waarschijnlijk, omdat het niet gaat om openbaar terrein. Er wordt meer gedacht aan een klein gevelarmatuur per woningentree. Dit type verlichting is zeer plaatselijk.
f	de bewoners van de Bloesemstraat maken zich sterk voor een binnenterrein zonder hek – gezien de geluidsoverlast (ook 's avonds en 's nachts) van talloze keren openen en sluiten van het hek, remmende, stationair draaiende en optrekkende auto's; autoradio's en dichtslaande portieren – en zonder parkeerplaatsen i.v.m. toenemende geluidsoverlast. Zij wijzen erop dat de eigenaar niet verplicht is om parkeerplaatsen te realiseren.	<u>aantal reacties:</u> 4 10, 58, 69, 86	Ook nu al is het binnenterrein afgesloten met een hek, omdat het privéterrein is. Het hek zorgt ervoor dat het gebied niet toegankelijk is voor onbevoegden. Het binnenterrein is bedoeld als tuin en parkeerruimte voor de toekomstige bewoners en niet als (semi-)openbare ruimte. Met het creëren van zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein probeert de ontwikkelaar tegemoet te komen aan de zorgen van veel omwonenden (zie punt 2).
g	onveiligheid. Er ontstaat een 'achterom' die nu niet bestaat. Dit leidt tot extra inbraakgevoeligheid. Ineens kan allerlei volk gemakkelijk aan de achterzijde van de huizen komen, waar dat nu niet eenvoudig is.	<u>aantal reacties:</u> 1 6	Zie ook de uitleg hierboven. De 'achterom' die ontstaat, is alleen bedoeld voor de toekomstige bewoners en wordt afgesloten met een hek. Er zal geen sprake van zijn dat onbevoegden gemakkelijk aan de achterzijde van de huizen kunnen komen. In de volgende ontwerpfase zal het plan bovendien beoordeeld worden op basis van het Politie Keurmerk Veilig Wonen (PKVW) dat per 1 juli 2010 voor alle woningbouwprojecten geldt.
OVERIGEN			
8	tijdens de verbouwing / planschade kunnen we de schade en overlast die tijdens en als gevolg van de bouw zal ontstaan verhalen op de ontwikkelaar / de gemeente? (bijv. verzakking vd huizen door zwaar werkverkeer, breken van de	<u>aantal reacties:</u> 8 2,10, 18, 43, 58, 69, 86, 88	Bouwactiviteiten geven altijd een zekere overlast, maar deze is van tijdelijke aard. De ontwikkelaar geeft aan dat de verbouwing op het binnenterrein niet dermate ingrijpend is, dat het ernstige nadelige gevolgen heeft voor de bestaande woningen. Schade als gevolg van bouwactiviteiten wordt niet verwacht. Uitgangspunt is dat er gerenoveerd wordt op basis van de bestaande bebouwing en fundering.

	keramische leidingen, etc).		Voor aanvang van de daadwerkelijke bouw maakt een ontwikkelaar (of zijn aannemer) afspraken met de gemeente over het bouwverkeer en bouwplaatsinrichting (zoals steigers en hijskranen). Hierbij staat de veilige bereikbaarheid van de bestaande woningen voorop. Wanneer u op het moment dat de bouw daadwerkelijk aanvangt van mening bent dat er een gerede kans bestaat op schade aan uw woning als gevolg van de bouwactiviteiten, dan kunt u de ontwikkelaar om een zogeheten 0-meting vragen. Hierin wordt de huidige staat van uw woning op dat moment vastgelegd, zodat eventuele schade naderhand exact bepaald kan worden.
a	omwonenden vragen inzicht in logistiek rond de bouw en de hinder die zij hiervan zullen ondervinden (temeer omdat er meerdere verbouwingen gaande zijn (geweest) in de buurt)	<u>aantal reacties:</u> 3 2, 22, 73	Zie de uitleg hierboven. Omwonenden kunnen via het huis-aan-huis blad Ons Utrecht precies volgen in welke fase de bestemmingsplanprocedure zich bevindt en wanneer de bouwvergunning is afgegeven. Voor aanvang van de daadwerkelijke bouw maakt een ontwikkelaar (of zijn aannemer) afspraken met de gemeente over het bouwverkeer en bouwplaatsinrichting (zoals steigers en hijskranen). Hierbij staat de veilige bereikbaarheid van de bestaande woningen voorop.
9	bezwaar tegen wijziging van het bestemmingsplan Dit is pas onlangs vastgesteld en hierin is vastgelegd dat wonen niet is toegestaan voor het binnenterrein (vanwege de beperkte ruimte, slechte bereikbaarheid en negatieve consequenties op de privacy van omliggende woningen) en dat aanpassing naar de functie Wonen om zorgvuldige afweging + onderbouwing vraagt, welke voorafgaand aan de besluitvorming door het college ter inzage aan de belangstellenden dienen voorgelegd te worden.	<u>aantal reacties:</u> 6 6, 14, 16, 22, 37, 68	In het vigerende bestemmingsplan staat vermeld dat een woonfunctie op deze locatie in beginsel ongewenst is. Aansluitend wordt vermeld, dat indien er toch een verzoek tot woningbouw ter plaatse komt (zoals nu het geval is) zorgvuldig zal worden bekeken of woningbouw inpasbaar is. Die zorgvuldige afweging en inpasbaarheid heeft de gemeente verwoord en verbeeld in de Bouwenvelop, waarin randvoorwaarden zijn opgenomen, en voorliggend rapport van gebundelde reacties van omwonenden. Beide worden aan het college voorgelegd. Bij de afweging wordt gekeken naar drie dingen: - Past de aanvraag in het bestaande beleid dat we hebben op het gebied van wonen, monumenten, stedenbouw, milieu, verkeer en parkeren, etc? - Past de aanvraag in het huidige collegeprogramma? - En –last but not least– hoe denken de omwonenden er over? Geen van die drie afwegingen is doorslaggevend, maar samen geven ze richting aan de besluitvorming door het college en de raad. Dat zijn vaak moeilijke afwegingen, die te maken hebben met verschillende belangen die tegelijkertijd spelen. Vaak gaat de afweging tussen iets waaraan op stads- of wijkniveau behoefte is (starterswoningen), tegenover het belang van direct omwonenden. Het college en de raad hakken hierover de knoop door. Na goedkeuring door het college en raad voor het opstarten van de bestemmingsplanprocedure (de vraag die nu voorligt,) volgt de formele planologische procedure, die in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) gevoerd moet worden. Hierin krijgen omwonenden nogmaals gelegenheid om hun reactie te

			geven (via de formele inspraak.
a	Wij willen dat u in de Bouwenvelop expliciet opneemt dat de volgende randvoorwaarde in het bestemmingsplan wordt opgenomen: het programma mag maximaal 1.000m ² bvo bedragen en het aantal wooneenheden maximaal 20.	<u>aantal reacties: 1</u> 68	Met de ontwikkelaar is afgesproken dat zijn plan onder de 1.000 m ² bvo blijft, vanwege de beperkte parkeercapaciteit op het achterterrein. De bouwenvelop is bedoeld om inzicht te geven in het geldende beleid, dus ook wat de parkeernormen voor ontwikkelingen boven de 1.000 m ² bvo zijn.
10	ontevredenheid over het (participatie)traject, – in de door de gemeente gemaakte samenvatting van de eerste informatiebijeenkomst zijn veel van de kritische opmerkingen van buurtbewoners niet opgenomen, waardoor deze niet representatief is voor de gang van zaken – twijfels aan het zorgvuldig bestuur – de tweede avond was niet naar wens van de bewoners georganiseerd. Door deze verkeerde inschatting krijgt de gemeente eerder meer tegenwerking dan medewerking, terwijl het toch de bedoeling is om de bewoners gemotiveerd te krijgen voor deze plannen – de procesbegeleiding geeft weinig vertrouwen; het is alsof gemeente en ontwikkelaar er samen al uit zijn – goede zaak dat de buurt op deze manier actief betrokken kan blijven	<u>aantal reacties: 5</u> 6, 9, 14, 22, 72	Er zijn twee avonden geweest voor omwonenden, een op 4 februari 2010 en een op 5 oktober 2010. Na de eerste avond was er voor omwonenden een reactietermijn van meerdere weken. Op verzoek van omwonenden is de tweede avond van een inloopavond ter plekke omgezet naar een plenaire avond en is er een reactietermijn van twee weken ingelast, waarvan onderliggend stuk het resultaat is. daarmee is voldaan aan de Utrechts Participatie Standaard ² . Naar aanleiding van de eerste avond de ontwikkelaar zijn plan meer heeft afgestemd op de wensen van de omwonenden. Participatie betekent niet dat alle wensen van omwonenden altijd en in zijn geheel gehonoreerd kunnen worden in de planvorming. Het college en de raad maken uiteindelijk een afweging van verschillende belangen en bestaand beleid en nemen daarover een besluit.
a	waarom wordt per definitie positief advies gegeven over woningbouw op dit terrein en worden andere mogelijke bestemmingen totaal niet in overweging genomen (bijv. kleine bedrijvigheid, ateliercomplex, binnentuin etc)?	<u>aantal reacties: 2</u> 10, 75	Het ambtelijk advies aan het college is gestoeld op de behoefte van de stad aan meer woningen voor starters en het gegeven dat de ontwikkelaar zijn plan zoveel mogelijk heeft aangepast aan de wensen van omwonenden. Het aangepaste plan past goed in de bestaande omgeving, binnen het gemeentelijk beleid en de ambities van het college. Het ambtelijk advies is daarom positief.
11	In principe positief over de herontwikkeling van het gebied, maar belangrijk om rekening te houden met bovengenoemde opmerkingen van omwonenden.	<u>aantal reacties: 2</u> 5, 73	De gemeente is blij dat ook de positieve reacties op de ontwikkeling worden uitgesproken, want ook in onze ogen biedt het plan een leuke en vernieuwende toevoeging aan starterswoningen in de stad. Zoals ook bij punt 9 en 10 is aangegeven, vindt de gemeente het belangrijk om te weten wat omwonenden van het plan vinden en doet zij haar best om bij het afwegen van de verschillende belangen waar mogelijk tegemoet te komen aan de gemaakte bezwaren.

² De Utrechtse Participatiestandaard is te vinden op de site van de gemeente Utrecht, onder Participatie en Meedenken met de wijk.

