Reactienota
‘Jan van Galenstraat / Huizingalaan / Van Ginnekenlaan’



Colofon

Projectgroep
Casper van Calsteren
Natasja Eisenberger
Rob Posthouwer
Bo Scheur
Arjen Spijkerman
Maarten Valkennet
Dimitri van Veen
Gijs Wanders
Marijke Weijnands
Bas Slijkerman
Anna Zuidmeer
Arjen Kratz

Projectmanagement
Chris de Vet
Chriege Cnossen

Opdrachtgever
Kim de Leeuw

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
26 april 2024

Bestuurlijke besluitvorming
PM

Inhoudsopgave

Inleiding 4

Hoofdstuk 1 - Reacties en toelichting op de belangrijkste thema's 5

Hoofdstuk 2 - Individuele reacties en antwoorden 13

Bijlagen

Bijlage 1 - Overzicht ontvangen reacties, inclusief begeleidende teksten 135

Bijlage 2 - Overzicht bestuurlijke momenten, belangenafweging en besluitvorming 228

Inleiding

Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’

Op de hoek van de Jan van Galenstraat, Kardinaal de Jongweg en Huizingalaan wil de initiatiefnemer twee aaneengeschakelde woonblokken en het ernaast gelegen parkeerterrein opnieuw ontwikkelen. Hiervoor is een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen gemaakt, hierin staan de kaders en ambities vanuit de gemeente Utrecht voor deze ontwikkeling.

Consultatieperiode

Het college heeft op 5 december 2023 het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’ vrijgegeven voor consultatie. De consultatie periode duurde acht weken en liep van 11 december 2023 tot en met 5 februari 2024. Tijdens deze periode hebben 27 respondenten hun reactie gegeven. Zij hebben in totaal 503 vragen gesteld.

Antwoorden op de ontvangen reacties

In deze reactienota zijn onze antwoorden op de ontvangen reacties verzameld. Er zijn een aantal belangrijke en gemeenschappelijke hoofdthema’s in de ontvangen reacties te onderscheiden waarop in Hoofdstuk 1 reactie wordt gegeven. In Hoofdstuk 2 zijn de individuele reacties door ons van een antwoord voorzien en is, indien van toepassing, aangeven of en hoe deze zijn meegenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Bij de antwoorden op de individuele reacties kan ook verwezen worden naar onze reactie bij de hoofdthema’s in Hoofdstuk 1.

Op verzoek van een aantal respondenten zijn alle reacties, inclusief begeleidende teksten bij de gestelde vragen en gegeven reacties volledig overgenomen en als bijlage in de Reactienota “Jan van van Galenstraat’ opgenomen. De reactie zijn vanwege privacy redenen geanonimiseerd.

Hoofdstuk 1 - Reacties en toelichting op de belangrijkste thema's

Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’

Er zijn veel vragen gesteld over exacte getallen. Zoals over het aan vierkante meters groen, vierkante meters bebouwing of winkels, architectuur van de gevels, locaties van de fiets parkeerplekken, laad- en losplekken en ondergrondse containers.

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’ (SPvE) is een kader stellend product. Daarmee bedoelen we dat het SPvE kaders stelt voor verschillende onderdelen van het plan. Deze kaders bestaan uit eisen, ambities, streefgetallen en wensen voor het gebouw en de openbare ruimte daar omheen. Het SPvE geeft aan binnen welke randvoorwaarden de architect en de ontwikkelaar het gebouw moeten ontwerpen en ontwikkelen. Hetzelfde geldt voor de ontwerpers van de openbare ruimte. Het plan en de openbare ruimte eromheen moet nog worden uitgewerkt.

Bij de uitwerking zal een afweging gemaakt moeten worden tussen de verschillende eisen, randvoorwaarden en ambities voor zowel het gebouw als voor de openbare ruimte. Als er strijdigheden blijken te zijn bij de uitwerking zullen de eisen die zijn vastgesteld in het SPvE voorrang hebben over ambities, streefgetallen en wensen.

Het SPvE biedt dus geen inzicht in exacte getallen zoals vierkante meters groen, vierkante meters bebouwing of winkels, architectuur van de gevels of locaties van de fiets parkeerplekken, laad en losplekken en ondergrondse containers. Op vragen over deze onderwerpen kan om die reden op dit moment in de planfase (nog) geen antwoord worden gegeven. De opgenomen antwoorden komen voort uit de uitwerking van het plan.

Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'

Er zijn veel opmerkingen gemaakt over nut en noodzaak van de (her)ontwikkeling en waarom de gemeente de (her)ontwikkeling wil.

De stad Utrecht groeit. De strategie hiervoor is vastgelegd in de RSU2040. Daarin is vastgelegd dat de grootste groei wordt gerealiseerd in nieuw te ontwikkelen knooppunten rondom de stad. Dat betekent niet dat er in de bestaande stad geen opgave is. Ook de bestaande wijken dragen bij aan deze groeiopgave. De woningbouw opgave is groot, het woningtekort nijpend. Verdichten doen we als gemeente Utrecht in balans: met de groei van het aantal woningen, groeien onder andere ook het voorzieningenaanbod, het groen en de werkgelegenheid mee.

Door voorzieningen te verspreiden door, en toe te voegen aan de wijken wordt ervoor gezorgd dat deze bereikbaar blijven voor verschillende groepen bewoners, in het bijzonder voor ouderen. Utrecht wil zich hiermee ontwikkelen tot een ‘10 minutenstad’; een stad waar bewoners binnen 10 minuten loopafstand kunnen beschikken over vrijwel alle voorzieningen.

Om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van de (her)ontwikkeling moet een juiste balans worden gevonden tussen de stedelijke opgaven (woningnood, verdichtingsopgave, vergroeningsopgave, opgave tot het meegroeien van voorzieningen en werkgelegenheid in de stad) en de omgeving en situatie in de buurt rondom de locatie.

Voor (her)ontwikkellocatie aan de Jan van Galenstraat heeft de gemeente gekozen om te groeien in voorzieningen en werkgelegenheid, beperkt te groeien in woningen en meer openbaar groen te realiseren. De (her)ontwikkeling is vanwege de reeds aanwezige voorzieningen en ligging aan de rand van de wijk, nabij een kruising van belangrijke fietsroutes en aan de zuidelijke kant van de Kardinaal de Jongweg geschikt om naast woningaantallen ook te groeien in voorzieningen en werkgelegenheid.

Met deze keuze wordt ook de 10 minutenstad voor omwonenden, bewoners van het verzorgingstehuis aan de overzijde van de Jan van Galenstraat en bewoners van o.a. de Zeeheldenbuurt en Wittevrouwen vormgegeven. Zij hebben de dagelijkse voorzieningen dan dichterbij dan nu het geval is.



Globaal Overzicht '10 minutenstad' met winkels met dagelijkse voorzieningen in het middelpunt

**De straal van de cirkels is circa 500 meter. Voor de gemiddelde Utrechter is dit 10 minuten lopen. De een loopt 500 meter in 6 minuten, de ander in 15 (ouderen, ouders met kinderen).*

Naast de (her)ontwikkeling aan de Jan van Galenstraat wordt ook gewerkt aan diverse andere projecten in de buurt die ieder bijdragen aan het in balans groeien. Hierbij kan worden gedacht aan: de herinrichting van de Tuinwijkroute (verkeersveiligheid, vergroening), de herinrichting van de openbare ruimte bij Nimeto (vergroeningsopgave) en Zeeheldenbuurt Waterproof (klimaatadaptatie opgave). Gezamenlijk dragen deze projecten bij aan de stads brede opgave van groei in balans in dit gedeelte van Utrecht stad.

Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt

De ruimtelijke inpassing van het gebouw sluit aan op de bestaande structuren aan de rand van de buurt. De locatie kent drie verschillende schaalniveaus: middelhoogbouw aan de Kardinaal de Jongweg (6 tot 9 bouwlagen), laag stedelijk aan de Jan van Galenstraat (3 tot 5 bouwlagen) en de schaal van de buurt (2 lagen met kap). De nieuwbouw zal die hoogteopbouw naar deze verschillende schalen volgen: 2 tot 3 bouwlagen aan de zijde van de buurt, 4 bouwlagen aan de Jan van Galenstraat en 5 tot 6 bouwlagen aan de Kardinaal de Jongweg. Hierbij moet worden aangemerkt dat de eerste bouwlaag (de plint) van de nieuwbouw 5 meter hoog is, vanwege de voorzieningen.

Van grote schaalsprongen is geen sprake: de nieuwbouw aan de Huizingalaan is met 11 meter circa twee meter hoger dan de nok van de bestaande bebouwing; de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat is met 14 meter circa één meter lager dan de overliggende bebouwing (15,20 meter); en de bouwhoogte van 17-20 meter, of vaak zelfs 25-30 meter, komt veelal voor de Kardinaal de Jongweg.

Vanwege de winkels en de supermarkt is de begane grond verdieping (de plint) vijf meter hoog. Voor de winkels en supermarkt is dit aantrekkelijk vanwege de lichttoetreding, uitstraling en multifunctionaliteit en daarmee voor de toekomstbestendigheid van de winkelstrip. Op meer plekken in de stad zijn soortgelijke ontwikkelingen vormgegeven. Het Winkelcentrum Hart van Hoograven aan 't Goylaan heeft ook een plint van circa vijf meter hoogte.

Leefbaarheid

Er is grote bezorgdheid bij veel respondenten over de leefbaarheid in de buurt. Er zijn veel vragen over dit onderwerp gesteld en er is aangegeven dat dit onderwerp in het SPvE ontbreekt.

Er is in het SPvE geen apart hoofdstuk of paragraaf aan dit onderwerp gewijd. Omdat het begrip Leefbaarheid uit verschillende onderdelen bestaat komt het op verschillende plekken in het document terug. In deze ontwikkeling verbetert de leefbaarheid doordat de parkeerplaatsen uit de openbare ruimte straat verdwijnen en hier ruimte ontstaat voor voetgangers en het toevoegen van groen.

Op dit moment is er weinig openbaar groen in de buurt. Met deze ontwikkeling wordt er meer groen toegevoegd, waardoor mensen worden gestimuleerd om te bewegen, elkaar te ontmoeten, te sporten en spelen en te verblijven in het groen. Tegelijkertijd wordt hiermee een koele plek gecreëerd waar mensen kunnen verblijven op hete dagen.

Omdat verwacht wordt dat de zomers steeds warmer zullen worden, is het voor de gezondheid en leefbaarheid van belang dat iedereen dicht bij huis een koele plek kan vinden.

Het toevoegen van (groene) verblijfsplekken en voorzieningen leidt ook tot meer sociaal contact. Ruimte maken voor ontmoeting draagt bij aan een prettiger ervaren leefomgeving. De groene ruimte zal in co-creatie met de buurt verder ontworpen en ingericht worden, dus hier is ook nog mogelijkheid om aan te geven hoe deze plek eruit moet komen te zien, en hoe ervoor te zorgen dat deze ook als sociaal veilig ervaren wordt. Sociale veiligheid wordt in deze ontwikkeling ook bevorderd door functies toe te voegen aan de begane grond aan de achterzijde van het gebouw aan de Kardinaal de Jongweg. Hierdoor ontstaat meer levendigheid aan de binnenzijde van het bouwblok waarmee de openbare ruimte waarschijnlijk als sociaal veiliger wordt ervaren.

Door voorzieningen toe te voegen in de buurt kunnen mensen hier naartoe wandelen en andere buurtgenoten ontmoeten. Door voorzieningen te verspreiden door de wijk wordt ervoor gezorgd dat deze bereikbaar blijven voor verschillende groepen bewoners, zoals ouderen. Zo blijft de wijk ook voor hen prettig en leefbaar.

Meer informatie over dit onderwerp is te vinden op de website van de gemeente Utrecht over gezond stedelijk leven voor iedereen. Https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/utrecht-gezonde-stad-van-en-voor-iedereen/.

Groen

Vrijwel alle respondenten geven aan dat zij meer groen in de buurt willen. Er zijn veel vragen gesteld over exacte getallen aan vierkante meters groen, de inrichting en het mogelijk gebruik. Omdat het SPvE alleen de kader of ambitie stelt zijn er geen exacte getallen zoals vierkante meters groen opgenomen. Om deze reden kan op dit moment in de planfase (nog) geen antwoord worden gegeven op deze vragen. Wel kan een antwoord op hoofdlijn worden gegeven.

Met het wegnemen van de verharding ontstaat, naast ruimte voor de bebouwing, ook meer ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de bouwontwikkeling te verbeten. De kwaliteit kan toenemen met een groene inrichting en het treffen van klimaatbestendige maatregelen tegen hittestress en wateroverlast. Een deel van de Van Ginnekenlaan en een strook van het parkeerterrein worden hiervoor gebruikt. Er kan een kleinere maar kwalitatief beter openbare ruimte ontstaan met minder ‘autodominantie’ in het straatbeeld en mogelijkheden voor ontmoeting en spelen in het groen waarmee ook de sociale veiligheid wordt verbeterd.

De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad. Op stedelijk niveau levert deze structuur een grote bijdrage aan de biodiversiteit en verscheidenheid van ecologie en diersoorten in de stad.

Inrichting openbare ruimte

In het SPvE zijn een randvoorwaarden kaart en een functionele inrichtingsschets van de openbare ruimte opgenomen. Aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg ligt de focus op groen en het versterken van de hoofdgroenstructuur waar mogelijk. In de 'stadstuin' ligt de focus op het vinden van een goede balans tussen groen, spelen en verharding naar wens van de buurt (co-creatie). Aan de zijde van de Huizingalaan en de Jan van Galenstraat is vergroening mogelijk binnen de context van het goed kunnen functioneren van de stoep, de winkels en de voorzieningen zoals fietsenrekken.

De gemeente heeft de ambitie om 17 m2 groen per nieuwe woning toe te voegen. Met de herontwikkeling worden 57 woningen toegevoegd. Het streven is daarmee om 969 m2 groen toe te voegen aan het gebied. Hoeveel vierkante meter groen er uiteindelijk kan worden ingericht is een uitkomst van het ontwerpproces van de openbare ruimte met de buurt. De gemeente heeft de ambitie de openbare ruimte in te vullen volgens het principe ‘Groen, tenzij’.

Parkeren

Er is grote bezorgdheid bij veel respondenten over de parkeersituatie. Er zijn veel vragen over dit onderwerp gesteld. Er wordt aangegeven dat men parkeeroverlast vreest met het vervallen van het parkeerterrein en vanwege de bezoekers van de supermarkt en dat bewoners. Er wordt gevreesd dat de eigen auto niet meer in de buurt van hun woning geparkeerd kan worden.

Het parkeren wordt getoetst aan de kwaliteit- en kwantiteitseisen die zijn vastgelegd in de Parkeervisie ‘Fiets- en auto parkeren in een groeiend Utrecht’ (vastgesteld op 21 november 2021) inclusief onderliggende modules en de Beleidsregel Parkeernormen Fiets 2021 gemeente Utrecht, gepubliceerd op 23 december 2021. Zie Parkeerbeleid fiets en auto | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie. Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente Utrecht zijn progressief gericht op het verminderen van de automobiliteit, het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen en het stimuleren van andere, duurzame vormen van mobiliteit zoals de fiets.

Auto parkeren in de buurt

Met een ondergrondse parkeergarage voorziet de ontwikkeling in zijn eigen parkeerbehoefte, zoals ook in het beleid staat opgenomen. De omvang van de parkeergarage is bepaald aan de hand van de parkeernormen van de bewoners, medewerkers en bezoekers van de nieuwe woningen, nieuwe winkels, de supermarkt en het gezondheidscentrum. Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is uitgegaan van 'dubbelgebruik' van de beschikbare capaciteit in de parkeergarage. De bezoekers van de winkels komen met name overdag. De nieuwe bewoners maken vooral in de avond gebruik van de garage. Nieuwe bewoners kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

In juni 2023 is parkeeronderzoek in de buurt rondom de (her)ontwikkeling gedaan. Uit het onderzoek komt naar voren dat de parkeerdruk in de buurt rond de (her)ontwikkelingslocatie groot is; 89%. Een parkeerdruk van meer dan 90% wordt volgens de beleidsregels beoordeel als ‘druk’. Elders in het parkeerrayon 17300/ Zeeheldenbuurt is de parkeerdruk, gemeten naar het aantal uitgegeven vergunningen, ook hoog. Van de in totaal 1324 uit te geven parkeervergunningen in het rayon zijn reeds 1269 vergunningen uitgegeven.
Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente zet in op meer gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en lopen. Het autogebruik wordt ontmoedigd. De afdelingen arkeren en Vergunningen Toezicht en Handhaving zijn bezig met het geleidelijk aan verminderen van het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven door ‘natuurlijk verloop’. Mensen op de wachtlijst kunnen niet meer automatisch de vergunning overnemen van iemand die zijn vergunning op zegt (bijv. i.v.m. een verhuizing).
Ook zet de gemeente met haar groenbeleid en met haar ambities op het gebied van Gezond Stedelijk Leven in op het vergroenen van de stad. Met het weghalen van de verharding van het parkeerterrein en de van Ginnekenlaan kan het aantal vierkante meters openbaar- en privé groen toenemen.

Het gevolg van het opheffen van het parkeerterrein en de plekken in de Van Ginnekenlaan vanwege de ontwikkeling zal zijn dat bewoners die nu gebruik maken van deze plekken elders in het rayon een plek moeten vinden die waarschijnlijk verder weg is dan men gewend was.

Auto parkeren in de nieuwe garage van de (her)ontwikkeling
De buurt heeft aangegeven dat zij het liefst ziet dat het auto parkeren in de ondergrondse garage alleen bedoeld is voor de nieuwe bewoners en hun bezoekers. Met het niet beschikbaar zijn van parkeerplaatsen voor de supermarkt bezoekers verwachten zij dat dit het autogebruik van de bezoekers zal ontmoedigen en dat de leefbaarheid van de buurt niet in het geding komt. De raad heeft op 16 mei 2023 met motie 94-2023 'Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat' deze wens van de buurt overgenomen en het college opgedragen te stimuleren dat bezoekers van de supermarkt en winkelplint lopend, met het OV of met de fiets komen door ervoor te zorgen dat het ondergrondse auto parkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers.
Ondanks dat het type supermarkt daar niet tot uitnodigt, is het niet uitgesloten dat bezoekers van de supermarkt en winkels toch met de auto komen. Juist om te voorkomen dat zij alsnog in de openbare ruimte gaan parkeren, is het aan te bevelen om deze doelgroep een plek in de garage aan te bieden. Die ruimte is er ook: door de beschikbare parkeerplaatsen in de garage 'dubbel' te gebruiken, kunnen winkelbezoekers samen met bewoners gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen in de garage, zonder dat de buurt daarmee belast wordt. Hierop gelet en gelet op onze ambitie en de wens van de buurt het plangebied te vergroenen en de hoge parkeerdruk in de buurt en het rayon bieden wij de mogelijkheid aan bezoekers van de winkels en supermarkt om in de garage te parkeren. Bovendien wordt het initiatief juridisch/ planologisch kwetsbaar bij de Raad van State wanneer dit niet mogelijk gemaakt wordt. We kunnen op dit punt de buurt dus niet tegemoetkomen en kunnen geen uitvoering geven aan dit deel van de motie. Het auto parkeren wordt volledig opgelost op eigen terrein in de ondergrondse parkeergarage.

Fiets parkeren
Het fiets parkeren voor bewoners en het bezoek van bewoners wordt eveneens op eigen terrein en inpandig in de parkeergarage opgelost met meer dan 300 plekken.

In de openbare ruimte moeten conform de fietsparkeernormen 149 fietsparkeer plekken worden ingepast t.b.v. werknemers van de voorzieningen en bezoekers van de woningen. Om bezoekers van de mandjessupermarkt te stimuleren om de winkel per fiets te bezoekers wil de gemeente nog 51 extra fietsparkeerplaatsen toegevoegd aan de openbare ruimte. Het totaal aantal fietsparkeerplaatsen bedraagt dan 200. In de Jan van Galenstraat bij de winkelplint bevinden zich nu circa 40 fiets parkeerplekken. Tijdens het ontwerp van de openbare ruimte moet worden bezien of er, gegeven de wens van de buurt de omgeving zo groen mogelijk in te richten, voldoende ruimte is om dit aantal fiets parkeerplekken te realiseren.

Mobiliteit
Er zijn veel vragen over dit onderwerp gesteld. Deze gaan met name over de verkeer aantrekkende werking van de supermarkt.

De gemeente heeft met behulp van haar verkeerskundig model een verkeersgeneratieberekening gemaakt van de verkeer aantrekkende werking van drie situaties, nl.:
- De huidige situatie
- Het oorspronkelijk bedachte ontwerp met een supermarkt met een omvang van circa 1.800 m2 bvo
- Het ontwerp dat met het SPvE mogelijk gemaakt wordt; supermarkt van circa 1.270 m2 bvo en een gezondheidscentrum.

Met de berekening zijn het aantal motorvoertuigen (auto's) per etmaal (mvt/etmaal) berekend.

1. Huidige situatie
   - 40 woningen 127 mvt/etmaal
   - Acht winkels (1.530 m² bvo) 410 mvt/etmaal

   Totaal **537 mvt/etmaal**

2. Oorspronkelijk ontwerp

• 93 woningen	289 mvt/etmaal
• 860 m2 detailhandel	263 mvt/etmaal
• 1747 m2 supermarkt	556 mvt/etmaal
Totaal	**1.109 mvt/etmaal**

3. SPvE ontwerp

• 97 woningen	303 mvt/etmaal
• 696 m2 detailhandel	213 mvt/etmaal
• 1270 m2 mandjessupermarkt	248 mvt/etmaal
• gezondheidscentrum	61 mvt/etmaal
Totaal	**826 mvt/etmaal**

Met het ontwerp dat met het SPvE mogelijk gemaakt wordt zullen er volgens de berekeningen 283 mvt/etmaal minder verwacht worden dan met het oorspronkelijke ontwerp.

Met het ontwerp dat met het SPvE mogelijk gemaakt wordt is een toename van het (auto)verkeer te verwachten van 289 mvt/etmaal t.o.v. de huidige situatie.
De voorziene toename t.o.v. de huidige situatie is van een dergelijke omvang dat de auto vervoersbewegingen t.o.v. de fiets verkeersbewegingen binnen de gestelde normen voor de verkeersveiligheid (CROW – normen) voor de wegen rondom het project (Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat en Huizingalaan) blijven. Dit blijft ook gelden wanneer de Jan van Galenstraat straks heringericht wordt als een fietsstraat.

Participatie en belangenafweging

Veel reacties gaan over de participatie en belangenafweging. Veel respondenten geven aan dat de participatie naar hun mening onvoldoende is geweest, dat zij niet zijn gehoord en dat er geen belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Eind 2020, eind 2021 en eind 2022 zijn een drietal informatieavonden voor de buurt georganiseerd. Gedurende deze periode is er ook zeer intensief contact geweest met de Buurtvereniging Ezelsdijk. Na het bespreken van de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's - waaronder een scenario 'renovatie' en een scenario 'geen supermarkt' met alle belanghebbenden heeft de raad op 16 mei 2023 een besluit genomen hoe het plan verder moet worden uitgewerkt.

Eerste participatie ronde

Bij de start van het SPvE is eind 2020/begin 2021 de buurt geconsulteerd over de voorgenomen sloop-nieuwbouw en het richtinggevend programma dat gemeente en initiatiefnemer voor ogen hadden. De belangrijkste zorgpunten die uit de buurt naar voren kwamen waren: nut en noodzaak van de sloop-nieuwbouw versus renovatie, vrees voor verkeer aantrekkende werking van een (grote) supermarkt, de grootte en de typologie (discounter) van de supermarkt en het volume van het aantal woningen. De buurt heeft aangegeven dat zij het liefst een kleine buurtsupermarkt (400 m2 bvo – 700 m2 bvo) in het speciaal segment wil met een in-/uitgang van de bevoorrading aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg.

Tweede participatie ronde

Op 15 december 2021 zijn door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, twee digitale buurtbijeenkomsten georganiseerd (in verband met de toen geldende Corona-maatregelen) en twee mogelijke uitwerkingen voor het plan gedeeld om gevoel te krijgen voor het draagvlak en verdere planuitwerking. In totaal hebben 55 mensen deelgenomen aan de bijeenkomsten. Ook enkele raadsleden hebben de bijeenkomsten gevolgd.

Derde participatieronde
Op 1 november 2022 is door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, een derde participatiemoment georganiseerd om de buurt te consulteren over de verdere planuitwerking van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal hebben circa 50 mensen deelgenomen aan de bijeenkomst.

Raadscommissievergadering en rondetafelgesprekken
De raadsbrief van 19 april 2022 en de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022 zijn aanleiding voor de buurtvereniging Ezelsdijk om de nieuwe raadsleden te informeren over het plan voor de herontwikkeling. Op 12 januari 2023 bespreken de raadsleden het plan in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Tijdens deze commissievergadering wordt toegezegd de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's - waaronder een scenario 'renovatie' en een scenario 'geen supermarkt' - op een rij te zetten en deze te bespreken met de belanghebbenden. Dit is gebeurd op 17 februari 2023 en 16 maart 2023 in twee gezamenlijke rondetafelgesprekken met het bestuur bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch, de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de buurtvereniging Ezelsdijk. Tijdens deze gesprekken is onder voorzitterschap van wethouder Eerenberg open met elkaar van gedachten gewisseld over wat de betrokkenen belangrijk vinden bij de verschillende scenario's, wat hun wensen, ideeën en zorgen zijn en is gezocht naar een gezamenlijk gedragen scenario.

Raadsvergadering
In de raadsvergadering van 11 mei 2023 is het project behandeld. In het tweede deel van de raadsvergadering op 16 mei 2023 heeft de raad Motie 94-2023 'Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat' aangenomen. In de motie draagt de raad het college o.a. op het plan met eigenaar Kerckebosch Ezelsdijk B.V. en met betrokkenheid van bewoners, winkeliers, omwonenden en andere belanghebbenden verder uit te werken en vorm te geven.
Verdere uitwerking van het plan.
Op initiatief van de gemeente en de initiatiefnemer is, samen met het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de Buurtvereniging Ezelsdijk een procesaanpak voor het vervolg van de participatie gemaakt.

Volgens de procesaanpak is er op 31 januari 2024 een creatief ontwerpatelier georganiseerd waarbij bij belanghebbenden en vanuit de gehele buurt input is opgehaald voor de gewenste inrichting van de openbare ruimte rond het gebouw met groen, een speeltuin en diverse andere functies zoals de inpassing van het fiets parkeren om de 'mandjessupermarkt' te faciliteren. In vervolg hierop vindt verdere uitwerking plaats in een werkgroep voor een deel van het plangebied (speel- en stadstuin) met participatie niveau 'co-creëren' en met een klankbordgroep met participatie niveau 'adviseren' voor de rest van het plangebied.

Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort
Er zijn een aantal vragen gesteld over de afstemming van de (her)ontwikkeling met andere projecten en plannen die in de buurt. Met name zijn er vragen gesteld over de afstemming met het project 'Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort' vanwege de oversteekbaarheid van de Jan van Galenstraat tussen het plangebied ven de (her)ontwikkeling en Nieuw Bleyenburg.

Voor de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de herinrichting van de Jan van Galenstraat tot een fietsstraat, verwijzen we u naar het zogenaamde Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp van de fietsroute: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fietsroutes/doorfietsroute-utrecht-amersfoort/

Huizingalaan 26 t/m 32

Er zijn enkele vragen gesteld over de positie van de woningen aan de Huizingalaan 26 t/m 32.

De huizen aan de Huizingalaan 26 t/m 32 zijn particulier bezit en vallen buiten het plangebied. Op de kavels waarop deze huizen staan verandert er niets. Het plangebied is om de woningen heen getrokken, zodat de trottoirs rondom de woningen en het deel van de Zeemanlaan straks ook mee kunnen worden genomen in de herinrichting. Daarmee blijft er een eenheid in het gebied tussen de Zeemanlaan en Jan van Galenstraat bestaan.

Hoofdstuk 2 - Individuele Reacties en antwoorden

Respondent 1

Reactie 1.1
Mijn indruk is een goed doordacht plan, dat op basis van feedback/een motie van bewoners is aangepast. Positief vind ik toevoeging van groen, de toevoeging van een supermarkt en de uitbreiding van de speeltuin/buurttuin en de mogelijkheden van co-creatie hierbij. Ik kan niet inschatten wat het effect gaat zijn van de bouw op de buurt, maar ik hoop echt dat het rustige karakter van de buurt (weinig verkeer over de Zeemanlaan), brede stoepen, niet verloren zal gaan.

Antwoord

- Dank voor uw reactie.

Reactie 1.2
Ik wil benadrukken dat ik hoop GEEN ondergrondse containers te zien voor de flat. Deze staan wel op de afbeelding. Misschien is dat een tekenfout (dat hoop ik), maar graag de containers op de hoek laten staan.

Antwoord

- In het SPvE is een functionele inrichtingsschets van de openbare ruimte opgenomen. Het betreft een schets met een mogelijke uitwerking. De openbare ruimte zal in samenspraak met de buurt worden ingericht. Het is nog niet bekend waar de containers precies worden geplaatst.

Reactie 1.3
Ik lees dat er een mandjes supermarkt komt. Mijn Reactie/bedenking is: in hoeverre is dit bindend? Stel de supermarkt wordt verkocht, dan heeft een nieuwe eigenaar waarschijnlijk gewoon bevoegdheden om er een karren-supermarkt van te maken?

Antwoord

- Dat er een mandjessupermarkt komt is bindend. In het SPvE is het maximale winkelvloeroppervlak voorgeschreven én er is beperkte ruimte voor autobezoekers voorzien. Dit wordt overgenomen in het Omgevingsplan. In de Anterieure Overeenkomst die de gemeente met de initiatiefnemer zal maken wordt een zogenaamd kettingbeding opgenomen dat bij verkoop van de winkelruimte van de supermarkt aan een derde, deze partij ook gehouden is aan de afspraken die in de Anterieure Overeenkomst worden vastgelegd over de mandjessupermarkt.

Reactie 1.4
Ik heb niet helder waar al het bouwverkeer zal parkeren, ik hoop niet in de Zeemanlaan. Ik maak me zorgen over veel geluidsoverlast.

Antwoord

- Pas als de omgevingsvergunning (Voorheen de bouwvergunning) is verleend bepaalt de gemeente hoe het bouwverkeer moet gaan rijden en waar geparkeerd moet worden. Naar verwachting zal de omgevingsvergunning eind 2025 worden afgegeven. Geluid vanwege de bouwwerkzaamheden zal helaas niet voorkomen kunnen worden.

Respondent 2

Reactie 2.1
In your redevelopment plan are you also looking at reducing noise levels from traffic? (Are there some measures planned for the homes on Kardinaal de Jongweg and jan van galenstraat?) On any given day the noise is 65db and when it rains, goes up to 80 db. The noise is disturbing and causes

irritability the whole day and night. There is a need for a permanent solution for this sound pollution, such as trees or sound absorbing panels for homes next to the road.

Antwoord

- We nemen uw suggestie om extra bomen te planten in de groenstrook aan Kardinaal de Jongweg mee bij het ontwerp van de openbare ruimte in het plangebied. Dan voor uw reactie.

Respondent 3

Reactie 3.1

Op de figuur op blz. 12 zijn de bestaande bomen onjuist weer gegeven. De twee bomen achter de woonhuizen van de Huizingalaan staan er niet op; bomen die minstens 45 jaar oud zijn en een belangrijke rol spelen bij de temperatuurregulatie in de zomer. Het zijn een Acer campestre en Acer pseudoplatanus, beide in goede conditie. De bomen ingetekend in de groenstrook ten westen van het speelpleintje langs de Van Ginnekenlaan zijn al geruime tijd geleden gekapt. Deze foute weergave wordt doorgezet in de figuur op pagina 18. Belangrijk is dat deze bomen behouden worden in de nieuwe situatie.

Antwoord

- Deze bomen zijn meegenomen in het bomenonderzoek op pagina 15. Hierin blijkt dat de staat van de Acer Campestre goed is, en de staat van Acer Pseudoplantanus matig. De afbeeldingen met de bestaande en toekomstige situatie waarnaar wordt gerefereerd zullen waar nodig worden aangepast.

Reactie 3.2

M.b.t. de huidige situatie mis ik info over de actuele grondwaterstand/ grondwatertrap. Dit is essentiële info om een oordeel te kunnen geven over de haalbaarheid van een parkeerkelder en de mogelijke schade aan de omringende bebouwing a.g.v. grondwateronttrekking. Gezien de historische situatie met veel sloten en een relatieve hoogwaterstand lijkt me aandacht voor zetting van de bestaande bebouwing groot belang.

Antwoord

- In paragraaf 2.6 onder 'afwatering en regenwaterinfiltratie' is beschreven dat het gemiddelde grondwaterpeil +0,20 m NAP is en afhankelijk van het seizoen 0,20 m hoger of lager kan zijn. Het voorkomen van negatieve gevolgen door grondwateronttrekkingen in de uitvoering wordt uiteraard meegenomen in de voorbereiding van de bouw. Zo zal er o.a. een grondwaterontrekking-vergunning aangevraagd moeten worden bij het waterschap.

Reactie 3.3

Er wordt aangegeven dat de bewoners geen parkeervergunning van de gemeente kunnen krijgen en dat het bij de ontwikkelaar ligt om dit te communiceren. Wat zijn de garanties dat dit ook werkelijk gebeurt? En wat is de juridische haalbaarheid van dit uitgangspunt?

Antwoord

- Dit zal worden vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst die de gemeente met de initiatiefnemer zal maken.

Reactie 3.4

Het verschuiven van de parkeernormen voor de bezoekers van de supermarkt van B1 Naar A (A1, A2?) lijkt een willekeurige en een manier om het plan, zoals het al vanaf het begin gepresenteerd is, mogelijk te maken. Deze verschuiving van de normen lijkt buitengewoon onwenselijk. Daarvoor is zoals gezegd, de huidige parkeerdruk al te hoog.

Antwoord

- Omdat het redelijk is aan te nemen dat de zogeheten 'mandjessupermarkt' een lagere verkeer aantrekkende werking heeft dan een reguliere supermarkt is het vanuit het vigerend parkeerbeleid mogelijk om voor de functie supermarkt de lagere parkeernorm toe te passen die hoort bij zone A in plaats van zone B waar het plangebied zich in bevindt. Dit is als randvoorwaarde opgenomen in het SPvE. Zie ook het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 3.5
Aanvulling: Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage'. Dit lijkt me wensdenken. En als dit juridisch niet overeind blijft: er zijn dan 2,5 maal zoveel woningen als er nu zijn. Er komen geen parkeerplaatsen bij en in de huidige situatie is de parkeerdruk al hoog, zoals deze nota terecht vaststelt. Dit is m.i. een groot punt van zorg.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 3.6
De introductie van het begrip 'Buurttuin' zou ik ook graag nader toegelicht zien. Gaat het huidige speelplein als speelplein verdwijnen? En wat wordt dan de functie? In de huidige situatie fungeert de hogere bebouwing al als klankkast. Er komen ruim tweemaal zoveel balkons met een navenante toename van geluid in de avonduren. Als ook het pleintje veel mensen aan gaat trekken Vraag dat om veel groen om het geluid binnen de perken te houden. En toezicht op en het voorkomen van het ontstaan van een hangplek. Zonder concrete invulling baart dit mij zorgen.
Antwoord
- De buurt wil de speeltuin graag behouden en deze onderdeel maken van de 'Buurttuin" Omdat de buurttuin een belangrijke plek is voor de buurt zal deze samen met de buurt worden ontworpen. Hoe de speeltuin en de 'Buurttuin' er uit gaan zien en hoeveel bomen er gepland gaan worden is nog niet bekend. Wij nemen uw punt van zorg mee bij het ontwerp van de 'Buurttuin'.

Reactie 3.7
De keuze voor een gezondheidscentrum op deze plek roept veel vragen op. Immers er zijn in de nauwe omgeving al tal van voorzieningen. In Tuindorp Oost zijn op loopafstand drie gezondheidscentra, aan de Jan van Galenstraat zit een fysiotherapeut annex sportschool en er is meer aan paramedische zorg in de buurt. Dus waarom nog een gezondheidscentrum in een tijd waarin er bovendien sprake is van een huisartsen tekort en centralisatie dus geboden is?
Antwoord
- Met de groei van de stad moeten ook de maatschappelijke voorzieningen meegroeien. In geval van kleine bouw initiatieven lukt het meestal wel zonder extra voorzieningen. Stadsbreed echter ontstaat op die manier een significant tekort aan voorzieningen. Om de balans in de stad te bewaken benutten we daarom altijd de kansen voor huisvesting van maatschappelijke en gezondheidsvoorzieningen bij grote ontwikkelingen. De behoefte aan maatschappelijke voorzieningen in de wijk, zoals bijvoorbeeld een buurthuis of andere ontmoetingsplaatsen, lijkt voor de komende tijd voldoende. De eerstelijns zorg in de wijk heeft wel behoefte aan meer ruimte. Op dit moment hebben alle huisartsen in de wijk een patiëntenstop. Geen van de acht huisartsen in de wijk heeft ambitie of mogelijkheid om de komende jaren te groeien. Het lijkt geen probleem te vormen het centrum gevuld te krijgen. Zo is er al interesse vanuit het Therapeuticum (gezondheidscentrum vlakbij dat wil renoveren of verhuizen), maar zijn in de buurt ook andere (zorg)partijen (een huisarts met praktijk aan huis, een tandartsencentrum, een fysiotherapeut) op zoek naar goede vestigingslocaties.

Respondent 4

Reactie 4.1
Als doel staat gemeld dat het project ruimtelijk goed moet worden ingepast in de buurt.
Wat wordt er verstaan onder behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid van de buurt? Naar mijn inzicht zal het voorliggende plan de leefbaarheid van de buurt niet echt bevorderen.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 4.2
'Naar mijn inzicht zal het voorliggende plan de leefbaarheid van de buurt niet echt bevorderen.
Het bouwoppervlak is erg groot, groter dan eerder is voorgesteld. Het groen dat direct in de buurt zichtbaar is, wordt duidelijk minder. Kortom, de verstening van de buurt neemt. De plint aan de Huizingalaan wordt vijf meter hoog! Bovendien is de kans dat dit een blinde muur wordt, volgens de architecten heel groot werd mij op de informatieavond op 19 december verteld. Dat zou betekenen dat het hele project als het ware met de rug naar de wijk wordt gekeerd. De leefbaarheid van de wijk wordt daardoor erg aangetast. Boven op de plint aan de Huizingalaan komen nog twee woonlagen. Dat torent enorm uit boven de overige woningen in de wijk'.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt, Leefbaarheid en Groen.

Reactie 4.3
'Het is heel fijn dat de grootte van de supermarkt is teruggebracht tot een mandjessupermarkt.
Ik zie echter weinig garantie in het plan hiervoor. Bij het vloeroppervlak staat een circa- maat genoemd. ‘Circa’ is een rekbaar begrip. Waarom staat hier niet ‘maximaal’? Hoe wordt voorkomen dat in de toekomst het aantal m2 vloeroppervlak groter wordt?'
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Reactie 4.4
Hoe wordt voorkomen dat in de toekomst het aantal m2 vloeroppervlak [red.: van de supermarkt] groter wordt?'
Antwoord

- Het maximaal aantal te realiseren vierkante meters supermarkt wordt begrensd in het Omgevingsplan.

Reactie 4.5
Hoe wordt voorkomen dat er toch een aanzienlijk deel van de klanten met de auto komt, waardoor de verkeersdrukte toeneemt en de leefbaarheid verder in het geding komt? In motie 94 staat dat het ondergronds parkeren alleen voor bewoners en hun bezoekers mogelijk moet worden. In het huidige plan staat dit niet. De reden daarvoor is mij te onduidelijk. Mocht dit echt niet anders kunnen, dan moet naar mijn idee minstens voorkomen worden dat klanten het eerste uur gratis mogen parkeren. In het plan is niet opgenomen dat de supermarkteigenaar verplicht wordt middels een overeenkomst eraan bij te dragen dat klanten lopend, per fiets of met het OV komen, zoals in motie 94 staat.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 4.6

De suggestie wordt gewekt dat in het plan sprake is van een uitbreiding van het openbaar groen. Ik kan dat nog niet vinden. Een speeltuin kan mijns inziens niet als openbaar groen worden gezien. Dit geldt evenmin voor de binnentuin die op minimaal 5 meter hoogte ligt en niet vanaf de begane grond worden gezien. De huidige parkeerplaats heeft bomen. Het groen dat lopend of fietsend gezien kan worden, neemt nagenoeg helemaal af.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid en Groen.

Reactie 4.7

Moet mij nog van het hart dat ik mij ook nu weer wat misleid voel door de manier waarop informatie is gegeven. Dit keer op de informatieavond afgelopen december. Daar konden wij prachtige tekeningen zien van hoe het totaal eruit zou kúnnen komen te zien. De tekeningen boden een aanblik van schuin boven en niet vanaf de straat. Dat werkt misleidend. Een vijf meter hoge plint valt dan minder op. Vanaf de straat gezien is dat een enorme muur. Bij vragen en doorvragen bleek dat veel nog niet duidelijk was in hoe het uiteindelijke aanzien zou zijn. Een aantal vragen bleven ook onbeantwoord. Was de boodschap: ‘Vertrouw ons nu maar?’

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Respondent 5

Reactie 5.1

Het behoud van leefbaarheid in de buurt wordt nergens genoemd. Dit zou explicieter uitgewerkt moeten worden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 5.2

Het voorgestelde oppervlak is erg groot, waardoor we ons sterk afvragen of het ruimtelijk in de buurt past.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 5.3

De supermarkt zou circa 850 m2 mogen zijn; eerder is vastgelegd dat het maximaal 850m2 mag zijn; wij zouden graag zien dat dit maximumgetal wordt vastgelegd in het SPvE.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven.

Reactie 5.4

De in/uitgang van de parkeergarage moet aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg, want aan de kant van de Huizingalaan is de ruimte te beperkt. Bovendien komt daar een druk bereden fietsroute langs; een uitgang daar zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Antwoord

- Het is onwenselijk de parkeergarage aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te realiseren. Niet alleen zorgt dit voor een forse afname van groen, en het kappen van bomen in de hoofdgroenstructuur voor de benodigde afslag- en invoegruimte, tegelijkertijd is de bereikbaarheid van de entree slecht (alleen bereikbaar vanuit het westen, en alleen maar te verlaten richting het oosten). Dit zorgt voor meer in- en uitrij bewegingen op de Kardinaal de Jongweg waar de

doorstroming juist prioriteit heeft. De snelheid en de intensiteiten van het autoverkeer maken dat een entree aan de Kardinaal de Jongweg onveilig en onwenselijk is. De inpassing aan de Huizingalaan is verkeerskundig goed in te passen. De in- en uitgang van de parkeergarage is terug gelegen, zodat er ruimte ontstaat om op de uitrit te staan voor overzicht zonder de fiets- en voetgangers te hinderen.

Reactie 5.5
In de aangenomen motie van de gemeenteraad is opgenomen dat de parkeergarage niet gebruikt mag worden door klanten van de supermarkt; wij zouden hier graag aan vast willen houden; voor een mandjessupermarkt zijn geen extra parkeerplaatsen nodig.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 5.6
In het SPvE moet vermeld worden waar nieuw openbaar groen gerealiseerd gaat worden zodat de hoeveelheid groen minimaal hetzelfde blijft.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Respondent 6

Reactie 6.1
Ik heb gezien dat gepland is in 2025 te gaan bouwen bij het winkelcentrum. Dat is fijn!
Ik vroeg me af of de bestrating eerder gedaan wordt, het ligt er al jaren hobbelig en armoedig bij. Hinderlijk voor fietsers en geen gezicht. Ik hoor het graag!
Antwoord
- Wij hebben uw verzoek doorgegeven aan de beheerder van de wijk. Dank voor uw reactie.

Respondent 7

Reactie 7.1
Ik ben er zeer positief over dat er een kleine, mandjes-, supermarkt in het winkelaanbod is opgenomen. Als bewoner van Nieuw Bleijenburg, tegenover het geplande complex, ervaar ik een gat in dat aanbod. De winkels in de Gaard en op de Biltstraat zijn relatief op afstand en afgescheiden door de Kardinaal de Jongweg en de de Grift. Een supermarkt dichtbij zal mijn wooncomfort zeker verbeteren.
Antwoord
- Dank voor uw reactie.

Reactie 7.2
De gekozen oplossing voor de bevoorrading met trolleys van winkels vanaf de Kardinaal de Jongweg vind ik veel beter dan vanaf de Huizingalaan. Het is verkeersveiliger en geeft minder geluidsoverlast in de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan. Dat er een fietspad moet worden over gestoken is natuurlijk een nadeel, maar minder dan de verkeersoverlast die de eerdere oplossing zou veroorzaken.
Antwoord
- Dank voor uw reactie.

Reactie 7.3
De architectuur van het geplande gebouw vind ik daarentegen veel minder goed ogen. Ik vond de ronde hoek op de hoek van de Kardinaal de Jongweg een aantrekkelijk beeld geven. Dat er nu voor alleen rechthoekige blokken wordt gekozen, zoals de welstandcommissie heeft aanbevolen, vind ik een slechte keuze. De directe omgeving diezelfde rechthoekige vorm heeft spreekt mij als argument niet aan. Juist ronde, zachtere vormen in de blokken kan de hardheid van de flatomgeving een wat vriendelijker aanblik geven.
Antwoord
- Dank voor uw reactie. Deze nemen we ter kennisgeving aan. Aan het advies van de Welstandscommissie kunnen wij niets veranderen.

Reactie 7.4
Dat de hoogte van het gebouw aan de Jan van Galenstraat bij 3 lagen blijft vind ik van groot belang. De lichtinval in mijn woning aan de overkant, op de eerste verdieping, wordt direct beïnvloed door de hoogte van het pand er tegenover.
Antwoord
- De hoogte van de bebouwing aan de Jan van Galenstraat wordt circa vijf meter hoger dan de bestaande bouw. De nieuwbouw komt iets verder naar achteren te staan dan de huidige bebouwing. De lichtinval zal mogelijk aan het begin van de ochtend iets beperkt worden, echter de afstand van de nieuwbouw tot de bestaande bebouwing is dusdanig groot dat deze effecten beperkt zullen zijn.

Reactie 7.5
In het eerdere ontwerp leek de baksteenkeuze, ook wat betreft tint, een mooie keuze.
Antwoord
- De architectuur en de materiaalkeuze van het nieuwe ontwerp moet nog worden uitgewerkt door de architect. We weten nog niet of dezelfde baksteen en tint wordt gekozen.

Reactie 7.6
Een bredere stoep met bomen voor de winkels lijkt mij aantrekkelijk. Sowieso is het geplande groen rondom het project een goede keuze.
Antwoord
- Dank voor uw reactie. Uw suggestie voor de brede stoep en de bomen nemen wij mee bij het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie 7.7
In het nieuwe plan zag ik dat het dak van de supermarkt niet was ingevuld. Het ligt voor de hand daar voor de direct-omwonenden een binnentuin in te richten. Hoe meer groen hoe beter!
Antwoord
- Uitgangspunt is dat het dak van de supermarkt een collectieve, groene buitenruimte wordt voor de nieuwe bewoners.

Respondent 8

Reactie 8.1
Ook heb ik nog een Reactie, maar ik weet even niet of ik deze kan stellen. Het gaat over de energievoorziening van de ontwikkellocatie. Wordt het lokale elektriciteitsnet verzwaard? Zo had, hebben bewoners én omwonenden hier baat bij in het licht van de energietransitie (bijvoorbeeld bij terug levering van zonne-energie)?
Antwoord

- Of het lokale elektriciteitsnet vanwege de ontwikkeling moet worden verzwaard is nog onbekend en zal worden onderzocht. Voor bestaande particuliere aansluitingen is het op dit moment mogelijk om (extra) zonnepanelen of een warmtepomp te installeren. De algehele congestie van het elektriciteit netwerk in Utrecht speelt wel een rol. Het gehele netwerk in Utrecht moet worden verzwaard. Dit zal voor de nieuwe bewoners en omwonenden positief zijn omdat het net robuuster wordt en daarmee de (terug)lever zekerheid ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

Reactie 8.2
Energietransitie en eventuele verzwaring van het elektriciteitsnet. In hoeverre hebben bewoners en direct omwonenden baat bij het elektriciteitsnet en aanpalende voorzieningen (zoals een transformatorhuisje) in de ontwikkel locatie? Bijvoorbeeld buurpanden die (extra) zonnepanelen en warmtepompen willen installeren?
Antwoord
- Zie het antwoord op Reactie 8.1.

Respondent 9

Reactie 9.1
In het SPVE wordt ten onrechte gesuggereerd dat er sprake is van participatie. Hoewel er meerdere bijeenkomsten zijn geweest waar wij zijn geïnformeerd wordt er niet naar ons geluisterd. Hooguit worden bezwaren van ons gebruikt om de angel uit een ontwerp te halen of anders te verwoorden zodat het plan erdoor gedrukt kan worden. Als voorbeeld: Tijdens de laatste informatiebijeenkomst van december jl. had ik een aantal vragen voorbereid die ik aan de projectleider van de gemeente voorlegde. Hij gaf aan niet met mij in gesprek te willen gaan en stelde voor om de vragen maar in te dienen als reactie op het SPVE. Toen ik aangaf dat ik me niet serieus genomen voelde, lachte hij me in mijn gezicht uit. Wij als buurt zijn nooit serieus betrokken bij het plan. Er worden geregeld informatieavonden georganiseerd, waarin met name wordt toegelicht/ gezonden door de gemeente en de projectontwikkelaar. Wij krijgen niet de kans om constructief mee te praten. Wanneer wij op zwakke punten in het plan wijzen worden die niet gebruikt om het plan te verbeteren in lijn met onze wensen, maar enkel om bewoordingen om te buigen om ons bezwaar weg te nemen. Dit is geen participatie!
Antwoord
- Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over het gevoerde participatieproces. Mede door uw grote betrokkenheid en inzet hebben wij het bewonersbelang tijdens diverse informatiemomenten en door nauwe betrokkenheid van de buurtvereniging goed in beeld gekregen en mee kunnen wegen. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging. Het is eveneens spijtig te lezen dat u het idee heeft tijdens de bijeenkomst van 19 december 2023 niet juist behandeld te zijn. Dit is uiteraard niet de intentie geweest. Tijdens de bijeenkomst hebben we iedereen zo goed mogelijk te woord gestaan.

Reactie 9.2
Bij de laatste bijeenkomst werden we als buurt niet als groep uitgenodigd, maar was er een inloop georganiseerd. Hierdoor konden we niet elkaars vragen en opmerkingen horen, wat volgens ons geen goede participatie is. En ook niet leidt tot een beter plan. Wij zijn dan ook erg teleurgesteld in de gemeente omdat deze niet onpartijdig is en ook voor de belangen van de buurt opkomt, maar enkel probeert om dit plan erdoor te drukken op een voor de projectontwikkelaar zo gunstig mogelijke manier.
Antwoord
- Er is voor de bijeenkomst van 19 december 2029 bewust gekozen voor een inloop- en niet een plenaire bijeenkomst. De feedback die we kregen op de plenaire bijeenkomsten was o.a. dat

mensen niet aan het woord konden komen omdat anderen veel tijd en ruimte namen en dat er geen gelegenheid was voor een gesprek of dialoog omdat de gemeente vooral vragen aan het beantwoorden was en aan het zenden was. De ontvangen feedback op de inloopbijeenkomst was overwegend positief. Mensen hebben het ervaren als een rustige bijeenkomst met ruimte voor het stellen van vragen en het aangaan van een gesprek.

Reactie 9.3
Op blz. 5 van het SPVE staat dat het doel is om het project ruimtelijk goed in te passen. Ik heb hier mijn twijfels over. Naast het vervangen van de flats aan de van Galenstraat en de van Ginnekenlaan worden ook de parkeerplaats en de speeltuin betrokken in het plan. Hierdoor is het bouwoppervlak erg groot (zelfs nog groter geworden dan eerder gepresenteerd) en zijn er grote wijzigingen aan het karakter van de buurt. Met name op het gebied van parkeren en spelen gaat de buurt erop achteruit in het plan. Ook het openbaar groen wordt erg slecht in de ruimte ingepast. Een deel hiervan is terug te vinden in de binnentuin en kan volgens mij niet als openbaar groen worden aangemerkt; hiervoor zou er een grotere open verbinding met de rest van het groen moeten zijn.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad' en Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 9.4
Ik mis een hoofdstuk over het behouden/verbeteren van de leefbaarheid van de buurt. Dit zou expliciet moeten worden gemaakt en concreet uitgewerkt moeten worden opgenomen in het SPVE.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 9.5
Wij (en driekwart van de gehele buurt) hebben geen behoefte aan een discountersupermarkt op de locatie Jan van Galenstraat. Er zijn voldoende alternatieven om ‘goedkoop’ boodschappen te kunnen doen op korte afstand. Voor een snelle boodschap kan je naar de AH in De Gaard, of de AH en Jumbo op de Biltstraat, verder zijn er veel supermarkten in Overvecht. Voor weekboodschappen kan je zelfs nog de Bilt overwegen. Wat is de noodzaak voor deze supermarkt? De projectleider geeft aan dat de aanzuigende werking van een supermarkt noodzakelijk is voor een gezonde winkelstrip.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'.

Reactie 9.6
Het is echter maar zeer de Reactie of de bestaande winkeliers in de plint terug zullen komen in het nieuwe gebouw.

Antwoord

- Een aantal winkelier hebben aangegeven dat zij graag terugkeren in de nieuwbouw

Reactie 9.7
Er zullen waarschijnlijk hogere huurkosten zijn

Antwoord

- Dat zal inderdaad waarschijnlijk het geval zijn. De huidige winkeliers hebben, vanwege de voorgenomen (her)ontwikkeling lagere huurprijzen dan marktconform zijn. Als de nieuwe situatie is gerealiseerd zal de belegger waarschijnlijk de gebruikelijke markconforme huurprijzen hanteren. De winkeliers die willen terugkeren zijn hiervan op de hoogte.

Reactie 9.8
en wat moeten ze tijdens de bouwperiode doen?

Antwoord

- In overleg met de initiatiefnemer zullen de winkeliers die willen terugkeren bepalen hoe en waar zij tijdens de bouwperiode hun bedrijf kunnen voortzetten.

Reactie 9.9

Het gaat dus niet om behoud van de bestaande winkels maar om een winkelstrip als zodanig. Ik weet niet wat de buurt hier mee opschiet. Het lijkt erop dat de winkels meer als excuus voor de supermarkt dienen dan andersom.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'.

Reactie 9.10

In het SPVE zie ik enkele elementen van de motie wel terugkomen, maar ze zijn zo opgeschreven dat er geen garanties op de lange termijn worden gegeven. Duidelijk moet zijn dat de in het SPVE opgenomen uitgangspunten over de supermarkt blijvend moeten worden afgesproken, bijvoorbeeld. Het SPVE zou duidelijkheid moeten geven waar en hoe deze afspraken moeten worden gemaakt, zodanig dat als er afspraken worden gemaakt die hiermee in tegenspraak zijn, deze niet geldig zijn:
- Dat de supermarkt maximaal 850 m2 wvo mag beslaan (ipv het in het concept SPVE genoemde ‘circa’);
- Dat de supermarkt niet inpandig mag uitbreiden door andere winkels te betrekken bij de supermarkt;
- Dat het alleen een mandjes supermarkt mag zijn met een uitwerking van wat onder een mandjessupermarkt wordt verstaan. Voor mij betekent dit dat er alleen winkelmandjes mogen worden gebruikt en geen winkelwagens;
- Dat de eigenaar en de gemeente actief moeten blijven sturen op het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers met uitwerking hoe dat eruitziet.

Antwoord

- In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst. In de Anterieure Overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden afspraken vastgelegd over de ‘mandjessupermarkt’ en het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen die het onmogelijk maken met de winkelwagens de winkel te verlaten.

Reactie 9.11

Op een punt legt het SPVE de motie naast zich neer, namelijk dat auto’s voor winkelend publiek niet in de ondergrondse parkeerkelder mogen worden geparkeerd. Voor mij is dit een van de belangrijkste opdrachten uit de motie omdat dit er actief voor zorgt dat autoverkeer wordt ontmoedigd. Als dit onderdeel van de motie niet wordt meegenomen voldoet het SPVE volgens ons dan ook niet aan de motie. Dat het nodig is om dit onderdeel van de motie te laten schieten geeft ook aan dat het plan zeer krap in de ruimte zit en dus geen sprake van goede ruimtelijke inpassing kan zijn.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 9.12

In April was er 1270m2 bvo, wat goed was voor 1000 m2 wvo. In het huidige plan is dezelfde 1270m2 bvo voor 850 m2 wvo. Belangrijkste punt is dat het wvo slechts 850 m2 mag bedragen. Overigens lijkt hier een fout te worden gemaakt. Want als het wvo wordt verkleind verwacht ik dat het bvo minimaal evenveel verkleind wordt. Bij een verkleining van wvo en bvo (minimaal 150 m2 minder) kan er misschien een andere inrichting worden gekozen die minder impact op de omgeving heeft.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven.

Reactie 9.13

In de raadsbrief wordt voor de parkeergarage ingezet op meer fiets parkeerplekken en minder auto parkeerplekken. Hoewel dit logisch lijkt zie ik ook een mogelijk probleem als er niet actief op wordt gestuurd om autoverkeer te ontmoedigen. Want de klanten die toch met de auto komen kunnen de auto niet kwijt en gaan dan in de wijk parkeren. Graag in het SPVE opnemen hoe er actief wordt gestuurd op het ontmoedigen van autogebruik voor de supermarkt, en hoe er actief op wordt gestuurd om de parkeerdruk niet ten koste te laten gaan van de huidige bewoners in de wijk. Het lijkt erop dat er te weinig auto parkeerplekken gaan worden gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Er wordt in de brief aangegeven dat de parkeerdruk nu al zeer hoog is. Het totaal aantal parkeerplekken (inclusief parkeergarage) neemt af terwijl het aantal woningen (en dus ook auto's) in de buurt toeneemt. De ondergrondse parkeergarage komt in de plaats van het bestaande parkeerplein. De parkeergarage is echter niet bedoeld voor de buurt en alleen voor de bewoners en het winkelend publiek. Het parkeerplein is op dit moment wel bedoeld voor de buurt. Er worden daarom veel parkeerplekken aan de buurt onttrokken. Ik heb daarom zorgen of ik nog wel een parkeerplekje kan vinden in de wijk. Als nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen zullen ze gezien de tariefstelling niet in de parkeergarage gaan stallen, maar in de wijk. Wat is de visie van de gemeente op het parkeren in de wijk, in relatie tot de nieuwbouwplannen en de bestaande situatie. Toename van de toch al hoge parkeerdruk is ons een onwenselijke situatie. In het SPVE zou dan ook duidelijk moeten worden gemaakt hoe de gemeente ervoor gaat zorgen dat de parkeerdruk op de buurt niet toeneemt. Sinds de coronatijd werken veel mensen regelmatig thuis en is er dus ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen. Er zijn dus meer parkeerplaatsen nodig dan waarvan wordt uitgegaan. Dit aspect is niet meegenomen in het SPVE.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 9.14

De bouwhoogte in de Huizingalaan zou moeten aansluiten bij de reeds aanwezige huizen in de Huizingalaan. Uit de volumetekening op blz. 31 blijkt dat er op de Huizingalaan 2 woonlagen boven op de plint komen. Die hoogte zou hoger zijn dan de woningen op de Huizingalaan, wat wij onwenselijk vinden. De bouwstijl zou moeten aansluiten bij de huizen in de Huizingalaan.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 9.15

In het SPVE wordt aangegeven dat de plint aan de Huizingalaan levendig moet zijn, onduidelijk is wat daarmee wordt bedoeld. Dit dient te worden toegelicht. Is dat een speeltoestel, een fietsenrek of een café. Het laatste zou ik niet graag zien. Ik zou een invulling in lijn met de huidige invulling van de rest van de Huizingalaan het meest op zijn plaats vinden. Eventueel zou hier wel groen kunnen worden geplaatst (als de ingang van de parkeergarage op een andere plek wordt gerealiseerd zodat dit niet in strijd is met de verkeersveiligheid).

Antwoord

- Met levendigheid in de plint wordt bedoeld dat er verbinding tussen binnen en buiten het gebouw mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van ramen of deuren en de functie die in het gebouw is gedacht. Aan de zijde van de Huizingalaan is ruimte voor een fietsenwinkel, entrees van de woningen en een eventuele fietsenstalling voorzien.

Reactie 9.16

Volgens mij wordt er te weinig openbaar groen gerealiseerd. In het SPVE moet met een duidelijke berekening inzichtelijk worden gemaakt dat er voldoende openbaar groen wordt gerealiseerd. De binnentuin boven op het parkeerdak kan hierbij niet meegerekend worden als openbaar groen.

Mijn wens is om er qua openbaar groen op vooruit te gaan. Niet alleen in kwantiteit, maar ook in kwaliteit. Dus enkele mooie bloesem dragende bomen, een speels parkje met voldoende lucht, maar ook met speelgelegenheid. Ter vervanging van het huidige speeltuintje.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen en Leefbaarheid.

Reactie 9.17

De huidige inrichting van de speeltuin lijkt beperkt, maar door de vormgeving en de samenhang met de rest van de buurt kon hier goed verstoppertje worden gespeeld gevoetbald, geknikkerd, en daagde het uit voor zowel actief en minder actief spel. De inrichting van het nieuwe speeltuintje lijkt wat simpel. Ik zou dan ook graag zien dat hier in het SPVE meer aandacht aan wordt besteed, ook omdat er in de directe buurt niet veel speelplek is en weinig groen.

Antwoord

Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’, Groen en Leefbaarheid.

Reactie 9.18

Het concept SPvE is warrig opgesteld. Alles staat door elkaar heen en je moet al heel goed in de materie zitten om de juiste informatie eruit te halen. Waar staat nu precies wat het plan is en waar staat de verantwoording? Het SPVE zou in mijn ogen herschreven moeten worden, zodat duidelijk is wat het plan precies inhoudt. Alle toelichting kan naar de bijlagen.

Antwoord

- Het SPvE is gemaakt via de algemene standaard van de Gemeente Utrecht. De opbouw, kaartmateriaal en hoofdstukindeling zijn bij alle Stedenbouwkundig Programma van Eisen- en Bouwenveloppen identiek.

Respondent 10

Reactie 10.1

De winkels aan de Jan van Galenstraat worden ook bezocht door bewoners van Nieuw Bleyenburg. Sommige bewoners hebben een mobiele beperking en gebruiken een stok of rollator. Het is belangrijk dat iedereen veilig kan oversteken. Vandaar dat wij tijdens de werkzaamheden en bij de herinrichting dringend willen verzoeken rekening te houden met goede, veilige oversteekmogelijkheden over de Jan van Galenstraat. Op dit moment zijn er 2 oversteekmogelijkheden: Aan de kant van de Kardinaal de Jongweg is een voetgangersoversteekplaats met een vluchtheuvel in het midden en stoplichten. Deze stoplichten staan echter niet voor iedereen lang genoeg op groen, hetgeen nu al gevaarlijke situaties oplevert. Daarnaast kunnen fietsers op de Kardinaal de Jongweg zonder enige belemmering of waarschuwing rechtsaf slaan de Jan van Galenstraat in, terwijl er op dat moment net iemand zou kunnen gaan oversteken. Een goede waarschuwing voor afslaande fietsers of een andere barrière is daarom op zijn plaats. Want: de voetganger gaat rechtdoor op dezelfde weg en gaat dus voor. We weten dat fietsers in Utrecht zich weinig van verkeersregels aantrekken, we begrijpen ook dat dit een hoofdfietsroute moet worden en dat u fietsers niets in de weg wilt leggen, maar de verkeersveiligheid van deze plek voor overstekende voetgangers moet echt beter dan deze nu is.
Kortom: Zorg ervoor dat bewoners van Nieuw Bleyenburg veilig kunnen oversteken van en naar de winkels op de Jan van Galenstraat. Dit geldt zowel tijdens de bouwwerkzaamheden als tijdens en na de herinchting.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Uw punt van zorg is bekend bij de projectgroep die werkt aan het ontwerp.

Reactie 10.2
De Van Esveldstraat is de eigen (eenrichtings)weg die langs ons appartementencomplex loopt, parallel aan de Kardinaal de Jongweg. Hier komen veel ambulances, artsen, (rolstoel)taxi's, en buurtbusjes doorheen voor de bewoners van ons complex. Het gaat hier vaak om tijdgebonden medische afspraken, in het geval van een ambulance zelfs om spoed. Ook klusbussen van monteurs staan hier vaak. De enige uitgang is het parkeerterrein van Nieuw Bleyenburg aan de Jan van Galenstraat. Aangezien de route Kardinaal de Jongweg/Jan van Galenstraat/Huizingalaan een hoofdfietsroute is/wordt van Utrecht naar Amersfoort, is het belangrijk om te weten hoeveel fietsers er op welke tijden te verwachten zijn, en welke invloed de bouwwerkzaamheden en herinrichting gaan hebben op de in- en uitrijdbaarheid van de van Esveldstraat, de parkeerplaats en de parkeergarage. De hoofdroute voor bewoners en bezoekers van Nieuw Bleyenburg is om bij het verlaten van de van Esveldstraat, parkeerplaats of garage linksaf te gaan richting Kardinaal de Jongweg. Hier kruist men de fietsroute. Hetzelfde geldt voor inrijden: vanaf de Kardinaal de Jongweg: bij rechtsafslaan naar de parkeergarage/plaats kruist men de fietsroute. Uitrijders gaan meestal naar links naar Kard. De Jongeweg, inrijders komen meestal van links van de Kardinaal de Jongweg. Wanneer er veel fietsers op de Jan van Galenstraat zijn, kan een opstopping ontstaan bij de parkeerplaats/parkeergarage van Nieuw Bleyenburg, dat is geen wenselijke situatie. De parkeergarage heeft een nogal steile helling, een file daar is ronduit gevaarlijk. Wij begrijpen dat de "Fietsroute om de noord" ook gebruik gaat maken van de Jan van Galenstraat, zodat er ook een fietsstroom vanaf de Alexander Numankade te verwachten is bij uitrijden van Nieuw Bleyenburg. Dat valt buiten dit plan maar baart ons wel zorgen. Wilt u svp nog eens heel goed naar kijken of hier geen conflicten gaan optreden?
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Uw punt van zorg is bekend bij de projectgroep die werkt aan het ontwerp.

Reactie 10.3
De hoogte van het te bouwen gebouw sluit dan wel aan bij de bouwhoogten aan de Kardinaal de Jongweg, maar minder bij de lagere bebouwing aan de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Door de hogere gebouwen en de relatief kleine afstand tussen de gebouwen kan dit deel van de Jan van Galenstraat een onprettig tochtgat worden i.p.v. een fijne winkelplek. Dit kan ook invloed hebben op fietsers. Is hier al onderzoek naar gedaan?
Antwoord
- Er is nog geen windonderzoek gedaan. Dit zal worden gedaan, indien nodig, bij de aanvraag van het Omgevingsplan.

Reactie 10.4
Wij hebben al regelmatig gehoord dat na de transformatie van een winkelcentrum de huren zo hoog worden, dat de oorspronkelijke winkels dit niet meer kunnen betalen. Dit komt zowel in Utrecht (Hoog Catharijne) als elders voor. Dat is jammer, want het zijn juist de lokale kleine winkels die dit winkelgebied aantrekkelijk maken. Wilt u er voor zorg dragen dat de bestaande winkels die terug willen komen, dat ook kunnen doen?
Antwoord
- De huidige winkeliers hebben, vanwege de voorgenomen (her)ontwikkeling lagere huurprijzen dan marktconform zijn. Als de nieuwe situatie is gerealiseerd zal de belegger waarschijnlijk de gebruikelijke markconforme huurprijzen hanteren. De gemeente heeft hier geen invloed op.

Reactie 10.5

Zeker een postNL punt is een grote wens, evenals een kleine levensmiddelenwinkel, en andere winkels die van toegevoegde waarde zijn voor de oudere en/of minder mobiele buurtbewoners, en die de sociale cohesie in de buurt ten goede komen.

Antwoord

- Een aantal winkeliers heeft aangegeven graag terug te keren in de nieuwbouw. Welke andere winkels zich in de nieuwbouw gaan vestigen is nog niet duidelijk.

Reactie 10.6

We hebben ook gehoord dat er een gezondheidscentrum zou komen, dat juichen we zeer toe, mits het een centrum wordt met echte artsen, diensten en personeel, dus geen CoMed praktijk. In het plan staat Detailhandel, wij hopen dat dit wordt gehandhaafd en er geen ruimte komt voor avond- en nachthoreca. Dat geeft overlast voor de buurt.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. We nemen deze mee bij het opstellen van het Omgevingsplan waarin de nieuwe bestemmingen worden vastgelegd.

Reactie 10.7

Onder punt 3.3 hebt u het over de Bushalte Hengeveldstraat (bijgaande plattegrond: nr. 3). De beide bushaltes van Everdingenlaan (1 en 2) zijn echter dichter bij het plangebied en met name de bushalte die aan de overkant van de Kardinaal de Jongweg ligt (1), is een hele handige om naar de binnenstad/station CS (lijn 4) en naar station Overvecht (lijn 30) te gaan. Het is ons onduidelijk waarom u deze nuttige bushaltes niet noemt.

Antwoord

- Dank voor uw opmerkzaamheid. Bushaltes Van Everdingenlaan zijn inderdaad ook logische Ov-haltes in de nabijheid van het plangebied.

Respondent 11

Reactie 11. 1

Winkelcentrum De Gaard loopt op dit moment aardig, maar dat is niet altijd zo geweest. Het invullen van alle winkelmeters heeft veel tijd en geld gekost. Overigens hebben we nog altijd een paar leegstaande units. Toevoeging van nieuwe winkelruimte zal ertoe leiden dat de positie van een bestaand winkelcentrum onnodig kwetsbaar wordt gemaakt met een realistisch risico op relevante leegstand als direct gevolg. Gemeentelijke beleidsdoelstellingen worden daarmee ondermijnd, terwijl dat beleid juist behoud, versterking en verduurzaming van bestaande winkelgebieden voorstaat.
Wij zijn dan ook geen voorstander van het realiseren van nog meer winkelmeters in de buurt van het winkelcentrum. Die extra winkelmeters zijn een bedreiging voor de toekomstbestendigheid van ons winkelcentrum. Het liefst zien wij dan ook dat de winkelmeters uit de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat verdwijnen of in ieder geval zoveel mogelijk worden beperkt.

Antwoord

- Uit onderzoek naar de marktkansen van de winkelmeters aan de Jan van Galenstraat (distributieplanologisch onderzoek in vaktermen) blijkt dat de wijk en de stad, mede gezien de groeiprognoses behoefte heeft aan extra vierkante meters winkelruimte. Er is voldoende bestedingspotentieel om deze meters te ontwikkelen.

Reactie 11.2

In het concept is opgenomen dat ter plaatse een kleinere ‘mandjes’ supermarkt is voorzien. Wat hier precies mee wordt bedoeld, blijkt niet uit het concept. Wij nemen aan dat het hier gaat om een supermarkt waar geen winkelkarren mee naar binnen worden genomen, maar uitsluitend

winkelmandjes. Dit lijkt ingegeven vanuit de wens dat ter plaatse geen grote full service supermarkt wordt gerealiseerd. Hoewel we het liefst zien dat er helemaal geen supermarkt mogelijk wordt gemaakt, past een kleine buurtsupermarkt beter dan een grote full service supermarkt. We vragen ons alleen af of dit voldoende geborgd wordt door uit te gaan van de (niet gedefinieerde) term ‘mandjes’ supermarkt. Om ervoor te zorgen dat er inderdaad alleen een kleine buurtsupermarkt komt, lijkt het ons beter om dit op een andere manier vast te leggen. Wellicht kan de term kleine buurtsupermarkt worden opgenomen, met een definitie. Verder moet goed gekeken worden naar de omvang van de winkel.

Antwoord

- In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst. In de Anterieure Overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden afspraken vastgelegd over de ‘mandjessupermarkt’ en het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen die het onmogelijk maken met de winkelwagens de winkel te verlaten.

Reactie 11.3

Als slechts een beperkt aantal meters supermarkt wordt toegestaan, is daarmee de kleinschaligheid een gegeven. In het concept wordt uitgegaan van een behoorlijk groot aantal meters supermarkt, namelijk ca. 1270 m2 bvo. Weliswaar wordt daarbij nu uitgegaan van 850 m2 wvo, maar eerder werd diezelfde omvang gekoppeld aan 1000 m2 wvo. Dat is gek. Het verschil tussen bvo en wvo zit normaal gesproken in meters voor opslag, een (kantine)ruimte voor medewerkers etc. Er zijn natuurlijk niet ineens meer van dat soort meters nodig. In de praktijk zullen de meters bvo zo voordelig mogelijk worden ingevuld en dat betekent voor een supermarktexploitant: zoveel mogelijk meters invullen als winkelvloeroppervlak. Dat kan dan misschien niet zijn toegestaan, maar zie dat maar eens te handhaven. Om dit te voorkomen, moet ook het aantal meters bvo worden verkleind. Dan is er gewoon een kleinere unit en daarmee veel minder kans op gedoe over de indeling. Verder dient expliciet te worden vastgelegd dat de kleinere winkelunits nooit bij de supermarkt mogen worden getrokken. Ook hier moet geen onduidelijkheid over kunnen bestaan.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst.

Reactie 11.4

Hoewel uit de Motie blijkt dat het ondergronds parkeren uitsluitend voor bewoners van de bovengelegen woningen moet zijn, wordt op pagina 20 aangegeven dat het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage. Dit rijmt niet met de Motie en is ook onwenselijk. Dit stimuleert immers dat bezoekers van de supermarkt met de auto zullen komen. Op die manier komt de functie van kleine buurtsupermarkt aan de geplande supermarkt te vervallen. Het wordt dan toch sneller een full service supermarkt waar mensen hun weekboodschappen kunnen doen. De tijdens de inspraakrondes opgehaalde wensen voor een gezamenlijk gedragen scenario zijn dan in 1 keer verdwenen. Het is dan ook belangrijk dat goed wordt vastgelegd dat parkeren in de parkeergarage uitsluitend is toegestaan voor bewoners en niet voor winkelbezoekers.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 11.5

Wij hebben op zichzelf geen belang bij de manier waarop de eventuele toekomstige supermarkt wordt bevoorraad, maar we willen toch graag opmerken dat de wijze waarop de bevoorrading nu wordt voorgesteld, onlogisch lijkt. Geparkeerd wordt aan een doorgaande weg, waarbij het bevoorraden

vervolgens via een fietspad en een groenstrook moet plaatsvinden (zie onder meer p. 28). We vragen ons af of dit goed gaat.

Antwoord

- De situering van de logistieke ingang van de supermarkt aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg was een grote wens van de buurt. De raad heeft met motie 94-2023 opgedragen hier uitvoering aan te geven. Tijdens het ontwerp van de nieuwe situatie wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid op het fietspad en de oversteekbaarheid hiervan.

Respondent 12

Reactie 12.1

p. 10: hier worden als sterke punten het groen en de bomen aan de Kardinaal de Jongweg en de afschermende werking van de bebouwing aan de Kardinaal de Jongweg voor de achterliggende bebouwing, met name qua geluid genoemd. Twee dingen daarover:
- De bomen zijn inderdaad een sterk punt. Het overige groen in mijn ogen niet, het wordt nauwelijks beheerd en heeft m.i. een lage kwaliteit.
- De afschermende werking van de gebouwen geldt helaas nauwelijks voor ons. Een andere rooilijn had hierin verbetering kunnen brengen. Nu dat niet gebeurt hoop ik dat de mogelijkheden die de herinrichting van het groen biedt wel worden benut. Zoals in het SPvE namelijk al staat is de Kardinaal de Jongweg een extreem drukke en daarmee lawaaiige straat.

Antwoord

- Het groen aan de Kardinaal de Jongweg heeft naast een waarde voor de mens ook een waarde voor de ecologie. Het is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad, en daarmee ook ecologisch van belang voor de stadsnatuur.

Reactie 12.2

p.15 en p.18: hier gaat het over bestaande en nieuwe bomen. De locaties van de bomen op de afbeeldingen van de huidige en nieuwe situatie komen niet overeen. De herinrichting biedt kansen voor méér bomen. Ik zie daar nu nauwelijks iets van terug. Sterker, in het nieuwe plan missen drie bomen waar wij nu op uitkijken. Er is echt wel ruimte voor veel meer bomen.

Antwoord

- De afbeeldingen met de bestaande en huidige situatie waarnaar wordt gerefereerd zullen waar nodig worden aangepast. Voor de toekomstige situatie zijn er een aantal bomen indicatief aangegeven. Het exacte aantal, soort en aantal is onderdeel van het ontwerp voor de openbare ruimte, dat nog moet worden gemaakt.

Reactie 12.3

Op p. 22: ‘Streven is om binnen het plangebied 17 m² groen toe te voegen per nieuwe woning in het kader van “groeien in balans” zoals beschreven in de RSU.’ Dit zou dan als ik het goed lees 104x17=1768m2 extra groen ten opzichte van nu betekenen, binnen het plangebied. Als dit klopt wordt dat uiteraard niet waargemaakt. ‘Voor de inrichting van het groen wordt maximaal 25% uitheemse soorten gekozen.’ Waarom niet gewoon 100% inheemse soorten? Dit strookt veel beter met de biodiversiteitsdoelstellingen van de gemeente en de rest van Nederland.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 12.4

p. 19 - ‘dit is een spaarzaam punt waar ik het eens ben met de buurtvereniging. Voor wie is die parkeergarage straks nou bedoeld, als de nieuwe bewoners geen vergunning krijgen? Of wordt er toch op gerekend dat de inhoud van een deel van de winkelmandjes in auto’s wordt afgevoerd?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 12.5

Mandjessupermarkt: betekent dat dus geen winkelwagentjes?

Antwoord

- Een mandjessupermarkt is een supermarkt waar bezoekers voornamelijk lopend heen gaan of op de fiets voor een beperkt aantal boodschappen. In de supermarkt kiezen bezoekers dan vaak voor een mandje in plaats van een winkelwagen. Een mandjessupermarkt beschikt ook over winkelwagens voor haar klanten. Bij de supermarkt aan de Jan van Galenstraat willen wij afspraken vastleggen in de Anterieure Overeenkomst met de initiatiefnemer dat de winkelwagens de winkelruimte niet kunnen verlaten.

Reactie 12.6

- ‘Direct naast het plangebied ligt Ov-halte Hengeveldstraat’. Het is voor de goede orde de halte Van Everdingenlaan.

Antwoord

- Dank voor uw oplettendheid. Wij zullen dit aanpassen.

Reactie 12.7

p.22 ‘*Vanwege het intensieve gebruik van de openbare ruimte en de gewenste kwalitatieve uitstraling wordt het niveau Domstad Bijzonder voorgesteld*.’ Ik weet niet goed wat dit betekent, maar het klinkt als een intensiever schoonmaak/beheerregime.

Antwoord

- Domstad bijzonder is een inrichtingsniveau dat vaker bij intensiever gebruikte openbare ruimte wordt gebruikt. Hierbij is er qua materiaalkeuze en beheer net iets meer mogelijk dan bij het standaard inrichtingsniveau

Reactie 12.8

Reactie: geldt dit ook voor het groen aan de Kardinaal de Jongweg en rondom de speeltuin? Zoals gezegd is daar nu volgens mij het minimale beheerregime van kracht, wat de openbare ruimte geen goed doet (ik raap er bijna dagelijks afval op).

Antwoord

- Het groenvak tussen de parkeerplaatsen wordt door de bewoners in zelfbeheer verzorgd. Het groen in de omgeving onderhouden wij een aantal keer per jaar. De haagjes bij de parkeerplaats snoeien wij twee keer per jaar. Reinigingswerkzaamheden (zwerfafval, vegen, afvalbakken) worden door ons uitgevoerd op maandag, woensdag en vrijdag.

Reactie 12.9

Ik hoop dat er ook aandacht is voor de rol van de winkeliers/supermarkt in het schoonhouden van de openbare ruimte (inclusief duidelijk afspraken).

Antwoord

- Het beheer van de openbare ruimte is een taak van de gemeente, tenzij bewoners of winkeliers aangeven dat zij het graag zelf willen beheren. Informatie hierover is te vinden via deze link: Zelf openbaar groen onderhouden | gemeente Utrecht

Reactie 12.10

Eerder heb ik al gesuggereerd dat de heuveltjes die er nu al zijn wellicht kunnen worden verhoogd. Het kan er mooi uitzien en heeft een geluiddempende werking.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. Dit punt nemen we mee in het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie 12.11

p. 24. Hier staat: ‘Wanneer binnen de 300/50 meter afstand voor rijkswegen/provinciale wegen een luchtgevoelige bestemming wordt gerealiseerd wordt nader onderzoek naar de luchtkwaliteit aanbevolen. Nader onderzoek betekent in dit geval een nadere beschouwing of de wettelijke grenswaarden voor NO2 en fijn stof worden overschreden en hoever de WHO-advieswaarden worden benaderd voor het jaar 2030.’ Hier heb ik ihkv geluidsbelasting al eerder contact met de gemeente over gehad. Deze passage geldt volgens mij dus níét voor de Kardinaal de Jongweg, dat is immers een gemeentelijke weg. Wordt hier daarmee ten onrechte gesuggereerd dat er onderzoek naar luchtkwaliteit aanbevolen is?

Antwoord

- De afstandscriteria hebben betrekking op het voormalige Besluit Gevoelige Bestemmingen. Dit zijn locaties waar kinderen, ouderen en zieken verblijven, zoals scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen, etc. Vóór de Omgevingswet gold dat er bij realisatie van gevoelige bestemming binnen 50 meter van een drukke weg (>10.000 mvt/etmaal) of nabij een snelweg, een onderzoek luchtkwaliteit moest worden uitgevoerd. Dit Besluit is met de komst van de Omgevingswet vervallen. Omdat de luchtkwaliteit nabij drukke wegen in Utrecht relatief slecht is en we de gezondheid van gevoelige groepen extra willen beschermen, is in de beleidsnota Volksgezondheid opgenomen dat we in Utrecht helemaal geen gevoelige bestemmingen willen realiseren binnen 50 meter van een drukke weg of binnen 300 meter van een snelweg. Voor woningen hebben we het beleid dat we idealiter geen woningen willen realiseren binnen 100 meter van een snelweg. Voor het bepalen of er een onderzoek luchtkwaliteit nodig is, is de nabijheid van een drukke weg dus niet (meer) relevant. Onder de Omgevingswet zijn er twee criteria waarnaar gekeken moet worden om te bepalen of er een onderzoek luchtkwaliteit nodig is. Als aan beide criteria wordt voldoet is een onderzoek nodig. Het eerste criteria is of de de ontwikkeling in een aandachtsgebied voor luchtkwaliteit ligt. Aangezien heel de gemeente Utrecht een aandachtsgebied is, betekent dit in de praktijk dat alleen naar het tweede criterium kan worden gekeken. Het tweede criterium is of de ontwikkeling zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Om dit te bepalen moet er een nibm-toets uitgevoerd worden (nibm staat voor niet in betekenende mate). Deze toets was er al vóór de Omgevingswet, en is hetzelfde gebleven. Als uit de toets blijkt dat de bijdrage aan de luchtvervuiling niet in betekenende mate is, hoeft er geen onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd te worden. De tekst in het SPvE wordt met bovenstaande aangepast.

Reactie 12.12

p. 28. Over de bushalte i.r.t. de expeditie van de supermarkt: ‘Deze zal zich bevinden aan het begin van de nieuw aan te leggen busbaan, welke is voorzien in het kader van de versnelling van het OV op de Kardinaal de Jongweg. De bus kan halteren op de busbaan en heeft met die reden geen parkeerhaven nodig maar slechts een halte.’ Positief als de Kardinaal de Jongweg heringericht wordt en als er een busbaan wordt aangelegd. Wel nieuwe informatie die verder nergens te vinden is. Is hier al een planning voor?

Antwoord

- Hier is nog geen planning van beschikbaar.

Reactie 12.13

De tekening op p. 37 suggereert dat de tweebaansweg gehandhaafd blijft en vanaf de huidige bushalte feitelijk driebaans wordt (2 normale rijstroken en een busbaan). Dit is wel een andere opvatting van een stadsboulevard dan elders in de stad, waar bijna zonder uitzondering sprake is van

versmalling i.p.v. verbreding. Goed als er eindelijk werk wordt gemaakt van de herinrichting van deze gevaarlijke, drukke en lawaaiige weg, maar wel bijzonder als deze nog breder wordt. Daarnaast, bij eerdere versies uit het SPvE was expeditie via de Kardinaal de Jongweg nog absoluut onmogelijk vanwege juist deze bushalte. Dat geldt dus klaarblijkelijk niet meer.

Antwoord

- De Kardinaal de Jongweg wordt voorlopig niet heringericht. Een eventuele herinrichting tot stadsboulevard is pas mogelijk na de herinrichting van de NRU. Er worden mogelijk een aantal maatregelen doorgevoerd door de provincie om de busverbinding tussen station Overvecht en het USP robuuster te maken en te versnellen. Dit is onderdeel van de zogenaamde 'no-regret' maatregelen van Uned en betreft korte termijn investeringen om de busverbinding te versterken. Hoe dit er precies uit komt te zien is, wordt nog onderzocht.

Reactie 12.14

Tot nu toe is in het participatietraject veel ruis op de lijn geweest. Dat heeft het plan uiteindelijk wel verbeterd, maar de verhoudingen onnodig op scherp gesteld. Voor het verdere traject, met name de co-creatie van de openbare ruimte, moet echt vooraf heel duidelijk worden gemaakt wat de rol van de klankbordgroepen wordt (staat in grote lijnen al wel in de bijlage), en wat er voor de deelnemers van te verwachten is. Dat is als ik het goed begrijp meer de gedetailleerde uitwerking van oa de openbare ruimte en níét meer de ruimtelijke/stedenbouwkundige uitgangspunten, waar in het verleden steeds maar weer over is gesproken.

Antwoord

- Dat heeft u correct begrepen. De klankbordgroep gaat zich richten op de inrichting van het co-creatie gebied en niet op de ruimtelijke/stedenbouwkundige uitgangspunten. Dit laatste is gebeurd middels de consultatie van het SPvE. We nemen uw verzoek om vooraf heel duidelijk te maken wat de rol van de klankbordgroep (en werkgroep) wordt en wat er van en voor de deelnemers te verwachten is mee in de uitwerking van de komende bijeenkomsten met deze groepen.

Reactie 12.15

Voor wat betreft de co-creatie en de raadgevende klankbordgroep: op p. 35 staat als deelnemer ‘een vertegenwoordiging van de buurtvereniging’. Op p. 39 en 40 staat ‘omwonenden uit de buurt’, en dat dit alles op persoonlijke titel is. Het helpt al dit met elkaar in overeenstemming te brengen en duidelijk te maken dat omwonenden dit op persoonlijke titel kunnen doen. Worden de omwonenden nog benaderd hiervoor of moet dit op eigen initiatief? De eerste bijeenkomsten zijn immers deze maand al gepland.

Antwoord

- Begin januari 2024 is een wijkbericht verspreidt met een uitnodiging voor een startbijeenkomst voor het ontwerp van de openbare ruimte. De bijeenkomst is op 31 januari 2024 gehouden en had tot doel ideeën, wensen en gedachten op te halen van belanghebbenden. Aan het eind van de bijeenkomst was er mogelijkheid voor de deelnemers om zich aan te melden voor de werkgroep, de klankbordgroep of beide groepen. Aanmelden is nog mogelijk via: galenhuizingalaan@utrecht.nl.

Respondent 13

Reactie 13.1

Alle Vragen die beginnen met 1 hebben te maken met de intentieovereenkomst. Het leek mij handig om als eerste naar de intentieovereenkomst te kijken. Deze is immers de basis voor het concept SPvE zoals het er nu ligt. Zijn alle punten in de intentieovereenkomst afgevinkt? Voldoet het aan de intentie?

Zie de bijlage voor een complete lijst die afgevinkt moet worden. Ik heb alle vragen op pagina 18 nog een keer gekopieerd.

Antwoord

- Alle onderzoeksvragen die zijn opgenomen in het Intentiedocument zijn beantwoord. Zie het antwoord op onder Reactie 13.20 t/m 13.44

Reactie 13.2

Het document is getekend zonder inspraak van bewoners en omwonende. Wij wisten nergens van. En het document mocht ook in eerste instantie niet gedeeld worden. Dit wekt argwaan. Wat is hier aan de hand?

Antwoord

- Het is niet gebruikelijk dat bewoners inspraak hebben op een intentiedocument. Het is ook niet gebruikelijk om deze openbaar te maken, hoewel hier in principe niets op tegen is. Op verzoek van de buurtvereniging Ezelsdijk is het document openbaar gemaakt om zo transparant als mogelijk te zijn en argwaan te voorkomen.

Reactie 13.3

Als we door deze intentieverklaring heen lopen dan vallen de volgende punten op:
Bij A staat dat ‘er binnenkort groot onderhoud verricht moet worden maar dat dit een te grote investering is gebleken. En er wordt gekozen voor sloop/nieuwbouw. Dat betekent dat dit enkel een financiële keuze is voor de projectontwikkelaar. Wat ons bevreemd is dat onze woningen van dezelfde bouwperiode zijn en keurig zijn onderhouden. Het is dus een keuze van de projectontwikkelaar om zijn eigen woningen niet goed te onderhouden. Er ligt ook een juridische uitspraak dat de eigenaar hier actie moet ondernemen maar doet dit met minimale middelen om zo alle kaarten open te houden om de woningen te kunnen slopen.

Antwoord

- De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario’s onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Bij het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan is toentertijd de keus gemaakt voor renovatie. Dit blok was in betere staat en een belangrijk verschil is dat daar ruimte was voor het plaatsen van noodzakelijke individuele cv-installaties. Deze ruimte is er bij het woonblok aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnikenlaan niet. In het onderzoek kwam tevens naar voren dat de kelders onder de Jan Van Galenstraat door zettingen in slechte staat verkeren met o.a. lekkages als gevolg. Wat ook belangrijke overwegingen zijn geweest voor de eigenaar om nu te kiezen voor sloop/nieuwbouw is het levensloopgeschikt te kunnen maken van de nieuwbouwwoningen en dat de woningen kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen.

Reactie 13.4

In de intentieovereenkomst staat: “parkeren onder de gebouwen en het binnenterrein.” Er gaat dus ondergronds, onder het maaiveld, een enorme parkeergarage ontstaan. De entree van de parkeergarage is nog steeds aan de Huizingalaan wat gevaarlijke situaties geeft in samenhang met de fietsstraat functie. Als je vanuit een openbaar gebied de weg op draait is er meer overzicht dan als je vanuit een parkeergarage de weg oprijdt.

Antwoord

- Doordat de rooilijn van het nieuwe gebouw wordt teruggelegd t.o.v. de huidige ontstaat er meer ruimte voor de stoep. Hiermee wordt het overzicht voor de automobilist als deze uit de garage komt verbeterd. De uitrit wordt met een horizontaal stuk zodanig vormgegeven dat auto’s bij het uitrijden niet meer op een helling staan. Ook dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Reactie 13.5

Het gebied wordt bestempeld als “stenig” en kan getransformeerd worden naar een aantrekkelijke en groene openbare ruimte waarbij niet alleen de nieuwe bewoners maar ook de bewoners van de omliggende buurt (met weinig groen) plezier van kunnen hebben.” (Pagina 5 van intentiedocument). Bij het ontwerp zoals het er nu ligt, is er voor de omwonende geen toegang tot het gebied en is de nieuwbouw vooral een hoge blinde muur, een achteruitgang dus. En draagt niet bij aan de gezondheid van de bewoners van de stad. Deze link wordt zelf gelegd in de intentieovereenkomst.

Antwoord

- De daktuin is bedoeld als collectieve buitenruimte voor de nieuwe bewoners en krijgt een klimaat adaptieve inrichting om de hittestress van de verstening te verminderen.

Reactie 13.6

Alinea Duurzame verstedelijking staan diverse onderwerpen benoemd die rand voorwaardelijk zijn. Wij vragen ons af: wat de impact zal zijn op de luchtkwaliteit en hoe dat vooraf goed onderzocht kan worden.

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.7

En m.b.t. tot de Bodemkwaliteit: er staat dat dit pas na de bouw wordt onderzocht. Wij willen graag dat er vooraf een onderzoek komt naar de belasting van de nieuwbouw van dit enorme plan t.o.v. van de bestaande woningen.

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek kan pas worden verricht na sloop van de gebouwen.

Reactie 13.8

En hoe wordt de planschade afgedekt ter bescherming van de huidige eigenaren van de koopwoningen rondom het gebied.

Antwoord

- Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. Na besluitvorming door de gemeente over een eventuele tegemoetkoming zal deze door de initiatiefnemer worden betaald. Om de hoogte van de mogelijk totaal te claimen Nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Reactie 13.9

Bij kopje bedrijven en milieuzonering staat dat er onderzocht moet worden wat de effecten zijn van laden en lossen en de bezoekers van de winkels moet worden onderzocht op kwaliteit van woon- en leefklimaat. Er is enkel gekeken naar effect op parkeren, en daarbij worden verkeerde uitgangspunten gehanteerd. Er is geen onderzoek gedaan naar woon- en leefklimaat. Vraag: Wat is er onderzocht aan effect op woon-en leefklimaat en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van de bestaande woon- en leefklimaat voor de huidige buurtbewoners? Wij willen dat hier onderzoek naar wordt gedaan voordat het SPvE wordt vastgesteld. Anders kan er niet afgewogen worden wat de impact hiervan is.

Antwoord

- Aandachtspunt blijft de bevoorrading van de supermarkt. In de eerste plannen was een inpandige laad-en los plek voorzien. Deze is echter met de keuze om het laden/lossen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren niet meer mogelijk.

Reactie 13.10
Alinea Verkeer & Parkeren. Het parkeren moet op eigen terrein worden opgelost, dat is het uitgangspunt. Maar de berekeningen om dit goed te onderbouwen zijn onder de maat en gebaseerd op verkeerde aannames. In de stukken die wij vanuit de WOO hebben gelezen, vinden wij het schokkend om te lezen dat er tijdens dit proces continu gedacht wordt vanuit de juridische kaders: hoe kunnen we maximaal de getallen aanpassen om alles passend te krijgen. Zo zijn de woningen eerst 58 m2 BVO maar staat er letterlijk in e-mails van projectteam dat ‘als ze de woningen 55 m2 BVO maken dat er dan minder parkeerplekken nodig zijn. Want “dan is er bij een rechtszaak minder kritiek”. Hoe past dit in participatie en in openheid samen tot een gedragen gebiedsontwikkeling komen die bijdraagt tot een gezonde groei van de stad?
Antwoord
- De informatie die is verstrekt vanwege het WOO-verzoek moet worden gezien als interne gedachtevorming. Dit is geen onderdeel van de participatie.

Reactie 13.11
Alinea Wonen. Bij deze intentieovereenkomst wordt uitgegaan van 40 woningen en die worden meer dan verdubbeld tot 104 appartementen. Inmiddels is dat iets verminder in SPvE naar 97 woningen. Maar het is dus wel 2,5 keer zoveel als dat er nu zijn. Als we voor 57 woningen die er meer gaan komen 3 personen gemiddeld nemen, zijn dit ongeveer 150-175 personen meer buurtbewoners. Om gevoel te krijgen bij deze cijfers hebben we een tekening gemaakt met het aantal woningen die er dus ongeveer extra bijkomen, zie Bijlage pagina 21 Dit betreft meer dan de helft aan koopwoningen die in de Ezelsdijk staan. De impact hiervan is dus enorm. Opeens 200-250 mensen extra leren kennen is onmogelijk. De samenhang in de buurt wordt ernstig uit balans gebracht en zal een enorme impact hebben op woon- & leefklimaat in de buurt. Eigenlijk is hier nooit direct de aandacht op gevestigd. Het gaat telkens over de impact van een budget supermarkt en de enorme parkeerproblemen. Maar waarom niet terug naar de basis? Minder woningen erbij is naar ons idee de oplossing in dit vraagstuk. Niet het economische belang laten wegen maar de sociaal, menselijke kant. Hoe kunnen sociaal, maatschappelijke, duurzaamheid & meer groen eerlijker afgewogen worden dan enkel financiële belangen?
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.12
Er staat ook nog iets over levensloopbestendige woningen. Aangezien we nog geen tekeningen hebben gezien van de daadwerkelijke invullingen van de woningen hebben we geen idee hoe dit is ingevuld. En komen er ook liften in het gebouw? Anders is het voor ouderen niet levensbestendig.
Antwoord
- Er komen ook liften in het gebouw.

Reactie 13.13
Alinea Economie. Er staat “om overlap te voorkomen. Moet de ontwikkeling in samenhang met de winkels aan de Jan van Galenstraat worden bekeken. Op wat voor manier is dit onderzocht? Dit is niet gebeurd! Er staat in het concept SPvE geen enkele koppeling, onderzoek met winkelcentrum De Gaard, de link met winkelgebied De Biltstraat en de winkels bij Willem van Noortplein.
Antwoord

- Er zijn door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente en de werkgroep van de buurtvereniging, marktonderzoeken verricht door Bureau Stedelijke Planning. Hierin zijn o.a. de onderwerpen die worden aangegeven onderzocht. Deze zijn op verzoek van de buurtvereniging beschikbaar gesteld aan de raadsleden. In de commissievergadering Ruimtelijke Ordening Vastgoed en Grondzaken van 14 oktober 2021 zijn de onderzoeken besproken.

Reactie 13.14
Ook hebben wij contact gehad met de eigenaar van winkelcentrum De Gaard, VormVastgoed, en zij zijn niet proactief op de hoogte gebracht van de plannen. Dus van afstemming is geen sprake. Dit vinden wij erg dubieus. Er staan winkelruimten BVO m2 leeg in de Gaard. Er worden winkelruimten in De Gaard als sportschool ingevuld om ruimten maar te vullen. En de gemeente Utrecht wil dat Kerckebosch gaat investeren in het nog meer creëren van winkelruimten die concurrerend zijn voor deze winkelgebieden.
Antwoord
- De herontwikkeling van De Gaard is afgerond en daarmee is het aan de eigenaar van De Gaard om zijn winkelpanden gevuld te krijgen. De eigenaar van de Gaard en een van de supermarkten zijn als belanghebbende betrokken vanwege het belang van hun concurrentiepositie. Zij hebben als een van de respondenten hun reactie op de plannen gegeven.

Reactie 13.15
Dan inzoomend op type supermarkt: Men gaat uit van een discounter omdat de supermarkt anders moet concurreren met de al reeds ruim aanwezige supermarkten in de buurt. Dit type supermarkt is gericht om grote omzetten met veel klanten en er zijn dan ook niet veel voorbeelden van dit type supermarkten die niet beschikken over ruime parkeergelegenheden. Hoe wil het project dan onderbouwen dat dit een autoluwe supermarkt zou kunnen zijn die minimaal overlast geeft in deze buurt? Eisen vanuit de budget supermarkten zijn daar op hun eigen sites ook duidelijk over:
o https://www.aldi.nl/over-ons/bouwkavels-en-winkelruimtes.html
o https://www.lidlvastgoed.nl/location_12824/winkelcentrum
Antwoord
- Op deze locatie wordt ingezet op een ‘mandjessupermarkt’. De verschillende supermarkten zijn zich daarvan bewust. Voor Aldi of Lidl betekent dit dat niet wordt voldaan aan hun wensen zoals op hun website aangegeven. Indien zij op de locatie aan de Jan van Galenstraat een winkel willen openen zullen ze hiermee rekening moeten houden en een andersoortig winkelconcept moeten toepassen. Op de hoek van de Oude Gracht met de Lange Viestraat in het centrum van Utrecht is hiervan een voorbeeld van Aldi te zien. Deze supermarkt beschikt helemaal niet over autoparkeergelegenheid voor bezoekers.

Reactie 13.16
Men heeft het over 10 minutenstad waar deze supermarkt aan bij zou moeten dragen, kan er aangegeven worden welke bewoners nu, door deze geplande supermarkt, worden geholpen tot het bereiken van deze doelstelling en die dat nu nog niet zouden hebben? Graag een tekening met cirkels van de gebieden waar wij binnen 10 minuten zouden moeten zijn en nu niet kunnen komen.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'.

Reactie 13.17
Reactie: graag zien wij een nader onderzoek hoe dit plan in verhouding staat ten opzichte van de winkelgebieden in de omgeving. En of de investering en de negatieve gevolgen voor woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners van de Ezelsdijk in verhouding staan tot deze plannen.
Antwoord

- Er zijn door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente en de werkgroep van de buurtvereniging, reeds marktonderzoeken verricht door Bureau Stedelijke Planning. Hierin is o.a. naar de winkelgebieden in de omgeving van het plan gekeken.

Reactie 13.18
Ook staat er dat de supermarkt de Spar, zijn deuren sloot omdat het niet meer voldeed aan de eisen van de klant. Dit is een aanname. Deze is niet onderzocht of onderbouwd.
Antwoord
- De kleinschalige Spar die hier voorheen was gevestigd is door de eigenaar gesloten vanwege onvoldoende bezoek en omzet. De kleine supermarkt (circa 700 m2 bvo) had een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de consument aantrekkelijk te blijven en de concurrentie met de supermarkt in het Winkelcentrum de Gaard aan te kunnen.

Reactie 13.19
Ook staat er niets in het concept SPvE over de huidige winkeliers en hoe zij tegen de nieuwbouwplannen aankijken. Wij hebben zelf navraag gedaan bij de winkeliers: er is geen enkele winkelier die terug zal komen na de verbouwingen. Ofwel omdat ze dan met pensioen gaan, de huren te hoog worden of dat ze zich niet kunnen permitteren om tijdens de daadwerkelijke bouw van misschien ca. 1,5-2 jaar, ergens anders in de ‘wachtstand’ te zitten en dan weer opnieuw te moeten investeren in het inrichten van een nieuwbouw winkel.
Antwoord
- De gemeente heeft ook contact met de huidige winkeliers. Enkelen van hen hebben aangegeven wel degelijk interesse te hebben om terug te keren in de nieuwbouw.

Reactie 13.20
Dan alle onderzoeksvragen voor de definitiefase, pagina 9 en 10 van intentiedocument:
Gelet op bovenstaande vragen en opmerkingen zijn onzes inziens niet alle vragen uit het intentie document beantwoord. Wij willen vragen om dit puntsgewijs te beantwoorden, zie: Pagina 18.
Hoe kan de bebouwing ertoe bijdragen dat er aan de zijde van de Jan van Galenstraat een representatieve wijkentree wordt gemaakt?
Antwoord
- Door de hoge plint, het voorplein aan de Jan van Galenstraat met het inrichtingsniveau Domstad bijzonder en de teruggelegde rooilijn in de Huizingalaan wordt bijgedragen aan een representatieve entree van de wijk.

Reactie 13.21
Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de bebouwing een alzijdig karakter of oriëntatie krijgt (met name de plint)?
Antwoord
- Met het introduceren van een leef galerij, goede buitenruimtes, een plint met winkels en een supermarkt en een gezondheidscentrum en diverse ontsluitingen van de woningen rondom het gebouw wordt gezorgd voor een alzijdig karakter.

Reactie 13.22
Het is belangrijk dat de publieke- en ontmoetingsfuncties behouden of versterkt worden: welke functies in de plint hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen de publieks- en ontmoetingsfunctie van het gebied versterken?
Antwoord
- De winkels, supermarkt en het gezondheidscentrum hebben een maatschappelijke meerwaarde en versterken de ontmoetingsfunctie van het gebied. Ook de vergroening en het vernieuweng van de speeltuin draagt hieraan bij.

Reactie 13.23
Hoe kan deze locatie een invulling krijgen die qua maat en schaal aansluit op de omgeving, past in de ruimtelijke structuur?

Antwoord
- De rooilijnen van de bebouwing sluiten aan op de omgeving. De hoogte refereert aan zowel de Jan van Galenstraat, de Kardinaal de Jongweg en de Huizingalaan aan op de omgeving.

Reactie 13.24
Hoe kan de kwaliteit en de bruikbaarheid van het openbaar gebied aan zowel de zuidzijde als de noordzijde van de bebouwing worden versterkt en hoe kan dit gebied groener worden?
Antwoord
- Door het gebied in te richten conform het principe ‘groen, tenzij’ en de straks niet meer noodzakelijke ‘Van Ginnekenlaan’ te verwijderen kan het gebied een stuk meer vergroenen. Bovendien stellen we voor het inrichtingsniveau rondom het winkelgebied de verhogen naar Domstad Bijzonder, waardoor de openbare ruimte ook een kwalitatieve impuls krijgt.

Reactie 13.25
Op welke wijze kan een hoogwaardige parkeeroplossing bijdragen aan een versterking van het woon- en leefklimaat?
Antwoord
- Door het parkeren volledig onder maaiveld op te lossen ontstaat er ruimte om de auto van het maaiveld weg te halen. Dit geeft ruimte voor enerzijds vergroting van het bebouwde oppervlak (t.b.v. de uitbreiding van de voorzieningen) en anderzijds vrijkomende ruimte te herinrichten en te vergroenen.

Reactie 13.26
Op welke wijze wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost?
Antwoord
- Bezoekers en bewoners zullen beiden parkeren in de ondergrondse parkeergarage.

Reactie 13.27
Wat zijn de effecten van het extra programma en een supermarkt (type discounter) op de Verkeersgeneratie en wat betekent dat voor de bereikbaarheid van het gebied?
Antwoord
- De toegenomen verkeersgeneratie door het plan is ook onderzocht. Er is sprake van een toename van het verkeer, dit blijft echter binnen de normen en aantallen die de gemeente Utrecht definieert voor de verschillende wegtypen (Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat, Huizingalaan).

Reactie 13.28
Hoe wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai van de kardinaal de Jongweg?
Antwoord
- De initiatiefnemer heeft de geluidsbelasting op het gebouw laten onderzoeken om inzicht te krijgen in de te nemen bouwkundig maatregelen aan het gebouw. De woningen worden tweezijdig georiënteerd, waarbij de buitenruimte en een slaapvertrek aan de luwe zijde van de woning liggen. De gevel aan de Kardinaal de Jongweg moet aan de voorkeurswaarde voldoen.

Reactie 13.28
(Kwalitatief) luchtkwaliteitsonderzoek?

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.30

Quickscan flora en fauna en eventueel nader onderzoek (voorafgaand aan de sloop van het gebouw; de natuurkalender is daarin leidend)

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.31

Bodemonderzoek (na sloop van de gebouwen)

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek kan pas worden verricht na sloop van de gebouwen.

Reactie 13.32

Een uitgewerkt energieconcept'?

Antwoord

- Het voorgelegde plan dient een bijdrage te leveren aan de klimaat- en duurzaamheids-doelstellingen van de gemeente. De ontwikkelaar wordt gevraagd dit in beeld te brengen (denk aan BENG, GPR, hergebruik sloopmateriaal, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering). Dit onderzoek maakt deel uit van de Voorlopig Ontwerp fase van het gebouw. In deze fase wordt het installatietechnisch gedeelte van het gebouw uitgewerkt. Dit installatietechnisch gedeelte is nog niet gereed.

Reactie 13.33

Hoe kan een goed woon-en leefklimaat worden gerealiseerd door een combinatie van functies (industrielawaai)

Antwoord

- In de eerste plannen was een inpandige laad-en losplek voorzien om geluidsoverlast te voorkomen. Deze inpandige oplossing is met de keuze om het laden/lossen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren niet meer mogelijk. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt bezien hoe de geluidsoverlast bij de woningen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Reactie 13.34

Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?

Antwoord

- Deze ontwikkeling kan op verschillende manieren bijdragen aan gezonde verstedelijking. De openbare ruimte wordt groener ingericht, wat zorgt voor een prettiger leefomgeving, meer mogelijkheden tot ontmoeting, ontspanning, spelen en bewegen in het groen. Daarnaast zorgt vergroening ook voor verkoeling, wat belangrijk is nu de verwachting is dat de stad in de zomer steeds warmer zal worden. Iedereen zou daarom een koele plek dicht bij huis moeten hebben. Het extra groen in het plangebied draagt hieraan bij. De precieze inrichting van de groene buitenruimte wordt samen met de buurt verder ingevuld. Daarnaast worden er meer voorzieningen toegevoegd in de buurt, waardoor mensen verleid worden vaker te wandelen. De voorzieningen zorgen ook voor meer ontmoeting en sociale samenhang in de buurt. Tenslotte wordt er op deze locatie een gezondheidscentrum toegevoegd, wat voor meer inwoners van de wijk en van de groeiende stad Utrecht van belang is om een gezond leven te kunnen leiden.

Reactie 13.35
Welke mogelijkheden zijn er voor het behoud en eventueel verplanten van bestaande bomen?
Antwoord
- We gaan onderzoeken of de bestaande bomen op het parkeerterrein kunnen worden verplant en hergebruikt.

Reactie 13.36
Hoe kan rekening gehouden worden met de voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van woningen in de categorie sociale huur conform de Woonvisie 2019?
Antwoord
- De voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van sociale huurwoningen zullen conform het geldende beleid, waaronder de Woonvisie Beter in Balans, worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Deze voorwaarden blijven minimaal 20 jaar van toepassing.

Reactie 13.37
Welke verhouding kernvoorraad en secondair sociaal is mogelijk binnen het sociale programma, conform de voorwaarden sociale huur in de Woonvisie 2019?
Antwoord
- Het sociaal programma wordt 100% secundair sociaal.

Reactie 13.38
Is het realiseren van een aandeel woningen met een huurprijs onder de kwaliteitskortingsgrens (€424,44) mogelijk? (t.b.v. studentenhuisvesting of bijzondere doelgroepen die behoefte hebben aan een woning waarvoor zij volledige huurtoeslag kunnen aanvragen).
Antwoord
- Dit is financieel niet haalbaar gebleken. Zoals in het intentiedocument van augustus 2019 is vastgesteld moeten de woningen aan het Actieplan Middenhuur van 7 december 2017 voldoen. Er is gekozen om de midden huur vorm te geven conform de aangepaste voorwaarden midden huur die onlangs op 10 maart 2022 door de raad zijn vastgesteld.

Reactie 13.39
Wat is het huidige verzorgingsniveau voor de inwoners in de omgeving van de Jan van Galenstraat. Wat is het aanbod in een straal van 500 – 1.000 meter? Waar doen zij op dit moment de boodschappen?
Antwoord
- Zie marktonderzoeken. Raadsbrief Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan Utrecht - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl)

Reactie 13.40
Wat is de haalbare supermarktomvang op deze locatie?
Antwoord
- Een supermarktomvang van 1270 m2 BVO (= circa 850 m2 wvo) of een omvang die daar zeer dichtbij ligt, is op deze locatie haalbaar.

Reactie 13.41
Wat is het effect hiervan op de omliggende winkelstructuur, die wij voor de inwoners in Noordoost willen behouden?
Antwoord

- Zie marktonderzoeken. Raadsbrief Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan Utrecht - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl)

Reactie 13.42

Wat is de wenselijke invulling van de supermarkt? Discounter of full-service? Bekeken zowel vanuit de economische haalbaarheid/ het onderscheidend vermogen t.o.v. omliggende winkelgebieden en het verzorgingsniveau.

Antwoord

- Zie marktonderzoeken. Raadsbrief Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan Utrecht - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl)

Reactie 13.43

Op welke wijze wordt de gronduitgifte of –ruil vormgegeven?

Antwoord

- Middels een separate overeenkomst waarin de afspraken m.b.t. de grond worden vastgelegd.

Reactie 13.44

De eigenaar/verhuurder zal tijdig de mogelijkheden voor passende vervangende huurruimte onderzoeken en in samenspraak met een redelijk voorstel komen (afspraken bv. over huurprijs, regelen van vervangende woonruimte, terugkeer etc.).

Antwoord

- De Initiatiefnemer en de Bewonerscommissie van de huidige huurders met een vast contract zijn hierover in gesprek. De Bewonerscommissie wordt hierbij ondersteund door een adviseur.

Reactie 13.45

Pag. 5: Het doel is een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk. Dit is te vaag qua omschrijving en zit vol met aannames. Want wat is “goed” en wat is “passend”. En is dit dan alleen de mening van het projectteam, gemeente Utrecht of/en de huidige bewoners van de wijk? Wegen dan alleen financiële argumenten of ook sociaal, maatschappelijke argumenten mee? En hoe verhouden deze zich tot elkaar. We willen vragen dit expliciet het antwoord van Reactie 2.1. te laten aansluiten op de visie van de stad: “*Groei is geen doel op zich. De stad groeit om in enorme behoefte te voorzien. Daarom willen we de groei goed begeleiden, zodat de stad leefbaar blijft en de voorzieningen heeft die nodig zijn voor de inwoners en de groei in balans realiseren. Dit betekent dat groen, landschap en water, en voorzieningen in kwaliteit en in balans mee ontwikkelen met de toename van woningen en arbeidsplaatsen.”* Het is een mooie visie die benadrukt dat keuzes niet alleen gebaseerd dienen te worden op een financieel verdien model maar dat er gekeken wordt naar de behoud en verbeteren van de leefbaarheid van de buurt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad', Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt, Leefbaarheid, Groen, Parkeren en Mobiliteit.

Reactie 13.46

Hier staat dat er een relatie met de fietsroute, overlap in plangebied. We zien op de website onderstaande punten die direct van belang zijn. Hoe worden deze ingepast? We zien dit niet terug in het concept SPvE.

- De Alexander Numankade en Jan van Galenstraat worden aantrekkelijke straten voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is.
- Er komt meer ruimte voor groen. Op welke wijze?

- Fiets- en autoverkeer delen de rijbaan in 2 richtingen en de maximale snelheid wordt 30 kilometer per uur op de Numankade en Van Galenstraat.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Reactie 13.47

Er komt meer ruimte voor groen. Op welke wijze? De tekening van op pagina 8 klopt niet. Niet al het groen is ingetekend. Graag aanpassen en we vernemen graag hoeveel m2 groen er nu is en hoeveel ervan gaat verdwijnen als openbaar groen. En hoeveel groen er dan naar het 'dak' verplaatst wordt, waar wij als buurt bewoners geen toegang meer toe hebben. Ook willen we graag een specificatie van de m2 speeltuin die nu expliciet voor kinderen zijn. Het is onacceptabel om deze speeltuin te mixen met andere functies aangezien er in deze buurt geen andere openbare speelruimte!

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen 'Jan van Galenstraat' en Groen.

Reactie 13.48

Paragraaf 2.3. De eigendomssituatie van dit gebied is voornamelijk de gemeente Utrecht. Er wordt telkens geschreven over het initiatief en dat dat ligt bij de projectontwikkelaar. Naar ons idee is dat niet in verhouding met elkaar en zou de gemeente Utrecht zich meer kenbaar moeten maken dat zij, vooral het projectteam, duwende is in de richting waarin het plan nu ligt. Hoe wordt de rol tussen wat de gemeente Utrecht wil, wat de ambtenaren willen, wat de projectontwikkelaar Kerckebosch wil onderscheiden? En waar staan de bewoners van de woningen en de omwonenden?

Antwoord

- De eigenaar van de twee woongebouwen, Kerckebosch wil zijn bezit graag (her)ontwikkelen. Kerckebosch heeft hiermee de rol van de initiatiefnemer. De gemeente stelt vanuit haar rol als gemeente de randvoorwaarden vast waaraan de herontwikkeling moet voldoen. De gemeente zorgt er samen met de initiatiefnemer voor dat de huidige bewoners en omwonenden bij de planvorming worden betrokken. Ook is de gemeente vanuit haar rol verantwoordelijk voor de planologie en vergunningverlening.

Reactie 13.49

De tekening op pagina 8 klopt niet. Niet al het groen is ingetekend. Graag aanpassen en we vernemen graag hoeveel m2 groen er nu is en hoeveel ervan gaat verdwijnen als openbaar groen En hoeveel groen er dan naar het 'dak' verplaatst wordt, waar wij als buurt geen toegang meer toe hebben.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen

Reactie 13.50

Ook willen we graag een specificatie van de m2 speeltuin die nu expliciet voor kinderen zijn. Het is onacceptabel om deze speeltuin te mixen met andere functies aangezien er in deze buurt geen andere openbare speelruimte!

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Inrichting openbare ruimte.

Reactie 13.51

Pagina 9: wat is een "wijkcentrumfunctie"? Is dat breder dan winkels? Er zijn nu geen wijkcentrum achtige functies. Wij denken dan aan een buurtcentrum of maatschappelijke organisatie. Klopt deze aanname?

Antwoord

- Uw aanname is juist.

Reactie 13.52
Alinea 7, pagina 10: De sterkte punten die genoemd worden kloppen niet. De buurtwinkels dragen bij aan de Levendigheid van de Buurt. Er is geen levendigheid bij deze winkels en dit is ook niet nodig voor ons als buurtbewoners. Wat is levendigheid? En wat zou er dan nu ontbreken?
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 13.53
Ook staat er dat het sterkte punt is dat er groen is. Terwijl er in alinea 3, pagina 9 staat: dat er relatief weinig groen is. Wat is het nu? Volgens ons is er weinig groen en met dit concept SPvE wordt het nog minder groen. Graag nader uitleg.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 13.54
Het voordeel van de openheid van het terrein en de huidige lage bebouwing is dat het groen zichtbaar is. Op het moment dat de woonblokken hoger worden zijn de bomen op de Jan van Galenstraat en die van de Kardinaal de Jong weg vanuit de Huizingalaan niet meer te zien. De beleving van groen door omwonenden zal afnemen, evenals de zon die vanwege die sterk verhoogde gebouwen het gebied nog meer in de schaduw legt. De bomen op het parkeerterrein zijn relatief klein omdat deze een aantal jaren geleden zijn vervangen. Er stonden veel grotere bomen. De bomen moesten weg omdat deze ‘plakkerig’ zouden zijn. Als dit niet was gebeurd zouden de bomen dus veel grotere zijn geweest. De groenstroken die er op verzoek van de buurt bij zijn gekomen staan nu niet ingetekend in de plannen. Graag aanpassen en zichtbaar maken op de tekeningen.
Antwoord
- Het is ons niet duidelijk om welke groenstroken het gaat.

Reactie 13.55
Paragraaf 2.6 pagina 14. Onder het kopje auto staan tellingen. Er staan geen tellingen bij van auto’s die speciaal voor de winkels komen. Verzoek om hier specifiek een telling voor uit te voeren. En verzoek om een telling uit te voeren van auto’s die via de Huizingalaan naar de Waterlinieweg gaan en/of door de voorveldse polder wat sluiproutes zijn naar de ring richting A28 en de A27.
Antwoord
- Het is niet bekend hoeveel auto's er speciaal voor de winkels komen. Daar zijn wel kencijfers voor. Op basis daar zou de supermarkt 146 verkeersbewegingen genereren, en de overige winkels 242. Sluipverkeer via de Huizingalaan naar de Waterlinieweg en/of Voorveldse polder heeft geen relatie met deze ontwikkeling.

Reactie 13.56
Er ontbreekt een afsluitende zin bij het kopje parkeren. Wat zou hier moeten staan?
Antwoord
- Dank voor uw oplettendheid. De zin moet luiden: ‘In de Jan van Galenstraat bij de winkelplint en bij de huidige woningen aan de Van Ginnekenlaan bevinden zich ca. 40 fiets parkeerplekken.’

Reactie 13.57
Er staat in het document dat er forse afwateringsvraagstukken kunnen ontstaan in dit gebied. Op het moment dat de grond over wordt gedragen aan de projectontwikkelaar is de gemeente niet meer aansprakelijk voor de afwatering. Hoe wordt er geborgd voor de omliggende bewoners dat er geen problemen gaan ontstaan met de afwatering?
Antwoord

- Grondwaterstijging: De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.
- Bodemkwaliteit en grondwater: De risico's met betrekking tot bodemkwaliteit beperken zich tot de uitvoering. Waar nodig past de aannemer zijn werkwijze aan op het werken met vervuilde grond wanneer deze wordt aangetroffen. De risico's m.b.t. grondwater worden ondervangen door te toetsen of de vereiste minimale ontwateringsdiepte wordt gehaald en of de te realiseren ondergrondse voorzieningen waterdicht zijn. Daarnaast wordt de waterkwaliteit en de lozingswijze van het grondwater getoetst in de lozingsvergunning.

Reactie 13.58
En wat is het effect van deze problemen op het moment dat er een enorme parkeergarage ondergronds wordt gebouwd? Kan dat bouwtechnisch? Naar ons idee kan je dit niet neerleggen bij de projectontwikkelaar.
Antwoord
- Grondwaterstijging: De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.
- Bodemkwaliteit en grondwater: De risico's met betrekking tot bodemkwaliteit beperken zich tot de uitvoering. Waar nodig past de aannemer zijn werkwijze aan op het werken met vervuilde grond wanneer deze wordt aangetroffen. De risico's m.b.t. grondwater worden ondervangen door te toetsen of de vereiste minimale ontwateringsdiepte wordt gehaald en of de te realiseren ondergrondse voorzieningen waterdicht zijn. Daarnaast wordt de waterkwaliteit en de lozingswijze van het grondwater getoetst in de lozingsvergunning.

Reactie 13.59
Wat gaat de impact worden van de herontwikkeling op de bestaande bouw van de woningen in de Ezelsdijk door de bouw? Misschien moet er geheid worden; kunnen onze woningen deze trillingen aan?
Antwoord
- Voordat de bouw start zal dit onderwerp worden bekeken. Er mag geen hinder of schade ontstaan.

Reactie 13.60
Grondwater stijging: In de huidige woningen zijn nu droge kruipruimtes wat nodig is om de houten vloeren te kunnen laten bestaan en niet te laten rotten. Het bouwen van een grote ondergrondse garage heeft zeker impact op de grondwaterstand. Hoe wordt er voorkomen dat de huidige bebouwing krijgt te maken met een hogere grondwaterstand en de impact op de houten basis vloeren van deze woningen?
Antwoord
- Grondwaterstijging: De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de

projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.

Reactie 13.61
Bouwen van grootschalige nieuwbouw: De woningen aan de Huizingalaan zijn erg gevoelig voor trillingen omdat deze, bij de bouw in de jaren 60 niet voorzien zijn van heipalen op grotere diepte. Naast de grondwaterstand hebben ook de bouwactiviteiten invloed op deze bestaande woningbouw. Hoe wordt voorkomen dat er trillingen veroorzaakt gaan worden tijdens de bouw van de nieuwbouw en dat, indien er tijdens de bouw scheuren gaan ontstaan in de bestaande woningen dat de bouw stilgelegd wordt om te voorkomen dat huidige bewoners in onveilige woningen moeten wonen?
Antwoord

- Voordat de bouw start zal dit onderwerp worden bekeken. Er mag geen hinder of schade ontstaan.

Reactie 13.62
Wat wordt er gedaan in de nieuwe plannen om de hittestress te verminderen? Er gaat een enorme muur ontstaan van 5 hoog waar de zon op staat te schijnen. Planten die je daar op een balkon zou willen zetten, zullen deze hitte niet aan kunnen. Ook is er geen schaduw met recreatieve waarde zoals jullie benoemen. Wat gaan jullie doen om dit de hittestress te verminderen? Dit is nu onduidelijk.
Antwoord

- Klimaat is een belangrijk thema in het ontwerp van de bebouwing en de buitenruimte. Door een zo groen mogelijke openbare ruimte en het weghalen van verharding wordt de omgeving beter bestendig gemaakt tegen een veranderend klimaat. Dit is ook één van de opgaven in het architectonisch ontwerp van de gebouwen. De wijk ligt gunstig ten opzichte van wat grotere koele plekken in de stad, waaronder de Noordzijde van de Biltse Grift, en de groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg.

Reactie 13.63
Met betrekking tot de bodemkwaliteit en het grondwater. Wij zijn geen deskundige op dit gebied. Wat zijn de mogelijke risico’s en hoe gaan die dan ondervangen worden?
Antwoord

- Grondwaterstijging: De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.
- Bodemkwaliteit en grondwater: De risico's met betrekking tot bodemkwaliteit beperken zich tot de uitvoering. Waar nodig past de aannemer zijn werkwijze aan op het werken met vervuilde grond wanneer deze wordt aangetroffen. De risico's m.b.t. grondwater worden ondervangen door te toetsen of de vereiste minimale ontwateringsdiepte wordt gehaald en of de te realiseren ondergrondse voorzieningen waterdicht zijn. Daarnaast wordt de waterkwaliteit en de lozingswijze van het grondwater getoetst in de lozingsvergunning.

Reactie 13.64

Vanuit de participatie met de bewoners om over dit onderwerp te sparren vinden wij dat er geen enkel gebaar is om te verminderen in de grootte van het plan. Het is uw mening ten opzichte van de onze. In dit kader is de vraag: wat betekent participatie binnen de gemeente Utrecht en hoe waardevol vindt de gemeente dit? Waar mogen bewoners is van vinden en wat wordt er met deze meningen gedaan? De randvoorwaarden zijn vastgesteld voordat wij überhaupt iets hiervan wisten. De eerste informatie is naar de buurt is pas eind 2020 geweest.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.65

Bij 3.2. staat dat het plan goed aan sluit op de buurt. Er is vooraf niets aan ons gevraagd d. Dus hoe kan er onderbouwd worden dat het goed aansluit op de buurt vanuit het perspectief van de huidige bewoners en de omwonenden? Wij vinden het plan NIET goed aansluiten op de buurt! Het is buitenproportioneel! Wij vinden het volume en de impact op de buurt echt te groot. De groei van aantal huizen, de hoeveelheid bewoners die erbij komen, de enorme parkeerdruk die er nu al is en niet opgelost wordt met dit SPvE, sterker nog: deze zal enorm toenemen door de afname van 65 parkeerplaatsen die aan het gebied onttrokken zullen worden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt

Reactie 13.66

Hoeveel parkeer bewegingen zijn er vast te stellen, dus het aankomen en het wegrijden van het verkeer?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.67

Hoeveel parkeervergunningen zijn er in dit gebied afgegeven.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 13.68

Hoeveel huishoudens worden dan meegeteld en welke randen van het gebied worden dan aangehouden?

Antwoord

- Vrijwel alle huishoudens in het parkeerrayon Zeeheldenbuurt. Niet alle huishoudens hebben recht op een parkeervergunning. Zie:
  https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/parkeren-bewoner/geen-parkeervergunningen/
  https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/stratenlijsten-voor-parkeervergunning

Reactie 13.69

Wordt het totale gebied van dit parkeer rayon geïnformeerd over het verdwijnen van de mogelijkheden om te parkeren bij de Van Ginnekelaan / openbare parkeerruimte. Is dit gebeurd?

Antwoord

- Nee.

Reactie 13.70

Hoeveel parkeertickets worden er per jaar verkocht aan bezoekers. En zijn dit dan bezoekers van de winkels, of bezoekers voor bewoners (familie of vrienden) en parkeerders die met ‘bewoners” korting

hier staan. Dit zou een goede afspiegeling moeten zijn van het werkelijk aantal bezoekers en winkelbezoekers.

Antwoord

- Het huidige aantal verkochte parkeertickets is niet maatgevend. Wij baseren ons op vastgesteld beleid en kencijfers voor wat betreft parkeren en verkeersgeneratie.

Reactie 13.71

Pagina 19. Punt 9 “parkeren voor bewoners”. Wie bedoelen jullie met de term bewoners? Nieuwe bewoners, bestaande bewoners van de woningen van Kerckebosch, of omwonenden van de omgeving Huizingalaan, Zeemanlaan of verder? Graag expliciet maken.

Antwoord

- Met 'bewoners' worden hier de bewoners van de nieuwe ontwikkeling bedoeld. Zij kunnen parkeren in de parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Reactie 13.72

Laatste punt: de bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van de omwonenden. Voor ons, als bewoners van de Huizingalaan klopt dat niet. Het open uitzicht wat wij nu op de Huizingalaan hebben gaat veranderen naar een blinde muur van 9 meter hoog. Over een totale breedte van ongeveer 30 meter breed. Het zicht verdwijnt! En zeker voor de buren van nr 26-32: de woningen die aan de rechterkant zijn getekend, met uitkijk op de speeltuin, kijken in de achtertuin van deze buren. De groenbuffer die er nu is, moet absoluut blijven bestaan. Dus graag expliciet maken: Hoe wordt er rekening gehouden met zicht, privacy en bezonning van de omwonenden?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig programma van Eisen.

Reactie 13.73

p. 20 spve. Er staat nu dat de projectontwikkelaar een mobiliteitsplan moet aanleveren. Gelet op de druk die er in het gebied is, en de problemen die er nu al zijn, vinden wij niet dat dit ‘vooruitgeschoven’ kan worden naar de projectontwikkelaar. Dit dient vooraf helder te zijn en onderdeel uit te maken van dit SPvE. Het is onacceptabel dat dit in een later fase ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de Raad van de gemeente Utrecht. Dus wat gaat het mobiliteitsplan worden? En hoe gaat de gemeente Utrecht daar zijn verantwoordelijk in nemen en houden?

Antwoord

- Het SPvE is een kaderstellend gemeentelijk product. Het stelt vanuit de gemeente kaders voor uiteindelijke planonderdelen die nog moeten worden uitgewerkt. Het Mobiliteitsbeheerplan is een van die onderdelen. De ontwikkelaar moet dit plan formeel indienen bij de aanvraag Omgevingsvergunning waarna de gemeente het toetst. Met dit beheerplan toont de ontwikkelaar onder andere de duurzame en structurele beschikbaarheid (financieel en juridisch) van de parkeerplaatsen aan. Maar ook de geschiktheid van de gekozen parkeeroplossing (parkeerbalans, doelgroepen, toewijzing etc.) en de wijze waarop deelmobiliteit ingezet wordt. Naleving van de afspraken in het mobiliteitsbeheerplan wordt geborgd door deze vast te leggen in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar en zodoende te verbinden met het omgevings-/bestemmingsplan.

Reactie 13.74

Staat dat de projectontwikkelaar verantwoordelijk is voor toedeling van de beschikbare parkeerplaatsen. De kaders zullen nu al bekend moeten zijn en worden vastgelegd in het SPvE. En hoe wordt de naleving van deze regels gehanteerd en wat zijn dan de consequenties? Hoe gaan jullie deze actie vormgeven?

Antwoord

- Voor de naleving van de bepalingen inzake parkeren wordt een kwalitatieve verplichting opgenomen in de Anterieure Overeenkomst en vastgelegd in het Kadaster. Als dat niet mogelijk is worden de bepalingen als kettingbeding opgenomen in de akte. Daarnaast gelden voor alle bepalingen boeteclausules om de waarborgen dat de Anterieure Overeenkomst wordt nageleefd.

Reactie 13.75
Als wij het goed lezen worden de prijzen in de parkeergarage gesteld op zone A en buiten op straat is het zone B. Dat zou betekenen dat het buiten op straat parkeren goedkoper is dan binnen in de parkeergarage voor bezoekers van de winkels. Dit zal ongetwijfeld leiden tot foutparkeerders en 'gedoe' op straat. Waarom worden er verschillende parkeertarieven gehanteerd?
Antwoord
- Nee. Om het aantal parkeerplaatsen bij de supermarkt te beperken, wordt specifiek voor die functie een lagere parkeernorm (zone A) gehanteerd. Dat staat los van de tarieven in de parkeergarage. De tarieven in de garage moeten vergelijkbaar zijn met de tarieven op straat, en zeker niet hoger.

Reactie 13.76
En hoe kan het dat de gemeente inspraak heeft op de hoogte van de parkeertarieven in de parkeergarage als de gemeente de handhaving van de parkeergarage in de handen legt van Kerckebosch?
Antwoord
- Het klopt dat Kerckebosch zelf verantwoordelijk is voor de toedeling en tariefstelling. Juist om te voorkomen dat bezoekers goedkoper op straat gaan staan, maken we afspraken over de tarieven.

Reactie 13.77
Ook staat er dat het parkeren in het plangebied moet worden opgelost. Punt 4 in de opsomming. Hoe gaan jullie de 65 parkeerplaatsen die nu op de van Ginnekelaan en het parkeerterrein staan opheffen en toevoegen aan het openbare gebied? Dat betekent dat er een dubbele parkeerbehoefte en parkeerdruk op 65 parkeerplaatsen in het hele gebied van de Ezelsdijk. Zie bijlage, pagina 21 met de ingetekende parkeerbelasting. Hoe wordt dit opgelost? Dit is onacceptabel!
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 13.78
Ook hebben wij zorg over de Zeemanlaan. Daar wordt nu aan beide zijden geparkeerd. Als het zorgcentrum snel bereikbaar moet zijn voor een ambulance dan zal dit gevaarlijke situaties opleveren omdat de straat te smal is. Hoe wordt dit veilig opgelost?
Antwoord
- Elk adres bereikbaar zijn voor hulpdiensten. De Zeemanlaan is, ook wanneer er aan beide zijden geparkeerd wordt, nog altijd toegankelijk voor een ambulance.

Reactie 13.79
Pagina 21: "… op basis van de motie van 16 mei 2023 moet de logistieke in- en uitgang aan de Kardinaal de Jongwegworden geplaatst…. En eventueel moeten de bomen worden verplaatst".
Kunnen deze bomen verplaatst worden en waar worden ze dan naar toe verplaatst? En wat als ten tijde van uitvoer blijkt dat de bomen toch sneuvelen? Wat is dan de consequentie?
Naar ons idee moet dit eerst uitgewerkt worden voordat er ingestemd kan worden met dit SPvE. Dit is zo bepalend voor de gehele planontwikkeling dat nu te vaag omschreven is.
Antwoord
- Behoud van de bomenrij aan de Kardinaal de Jongweg is uitgangspunt. Definitieve inpassing van het laden en lossen is onderdeel van het ontwerp voor de openbare ruimte.

Reactie 13.80
Openbare ruimte: het punt wat mist in deze opsomming is dat er een straat gaat verdwijnen. De gehele van Ginnekelaan wordt opgeheven. Wat zijn de regels om een straat op te heffen?
En wat zijn de consequenties hiervan?
Antwoord

- Om een straat aan de openbare ruimte te kunnen onttrekken moet een Onttrekkingsbesluit worden aangevraagd. Als de vergunning wordt verleen is de consequentie dat de straat wordt opgeheven.

Reactie 13.81
Heeft dit impact op vluchtroutes en veiligheid in de buurt?
Antwoord

- Dit wordt bij de vergunningaanvraag beoordeeld.

Reactie 13.82
Groen: er staat dat er 17 m2 groen per toegevoegde woning extra wordt toegevoegd. Er komen 57 woningen bij, dus 57 x 17 m2 = 969 m2 extra groen. Waar komt dit groen?
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 13.83
Voor de bewoners van de wijk verdwijnt er groen. Want er wordt groen opgeofferd. Minimaal 6 bomen en veel struikgewas. Bovendien wordt het groen op het huidige parkeerterrein ook weggehaald voor ons als bewoners: dit is zeker 300 m2 groen. Dus in totaal moet er minimaal 1269 m2 groen blijven op het maaiveld. Het totale gebied van de van Ginnekelaan en het parkeerterrein is ongeveer 2470 m2. Graag concreet maken met metrages op een tekening. Dat betekent dat het onmogelijk is om dit hele gebied vol te bouwen met stenen.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 13.84
Het speelterrein hebben we er buiten gelaten: dit moet specifiek voor de kinderen blijven bestaan! Hoe krijgen de kinderen van de buurt een stem in deze plannen?
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.85
Groen op het maaiveld is essentieel voor flora en fauna. Zoals bijvoorbeeld de egels in de buurt. Hoe wordt daar rekening mee gehouden?
Antwoord

- Dit maakt onderdeel uit van het Flora en Fauna onderzoek.

Reactie 13.86
Het is wel bijzonder dat het huidige groen in dit plan wordt toegerekend aan de nieuwe bewoners, terwijl dit eigenlijk al aanwezig groen is wat is gekoppeld aan de huidige bewoners en omwonenden. Het kan niet zo zijn dat de huidige omwonenden er in “groen” op achteruit gaan om aan de gesteld groen eisen van de toegevoegde woningen te voldoen! Graag zien wij dan ook een herberekening waarbij het huidige aanwezig groen niet als ‘nieuw groen’ voor de nieuwe woningen wordt meegeteld. Op welke wijze gaan jullie dit aanpassen?
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 13.87

Punt 1: groen wordt zo ingericht om elkaar te ontmoeten: het is nu zo ingevuld dat het voor de huidige Buurt bewoners van de Huizingalaan het groen niet meer toegankelijk is. Het is alleen toegankelijk vanuit de Zeemanlaan. Hoe kan dit anders worden ontworpen?

Antwoord

- In de huidige situatie is de Huizingabuurt een buurt met relatief weinig openbaar groen. Met deze ontwikkeling willen we meer groen toevoegen aan de buurt, en hiermee een prettige leefomgeving creëren. Het groen aan de Kardinaal de Jongweg is openbaar toegankelijk, dus ook voor de bewoners aan de Huizingalaan. Daarnaast wordt het speelterrein dat grenst aan de Huizingalaan en de Zeemanlaan ook vergroend. Hier kunnen de bewoners, waaronder die van de Huizingalaan, gebruik van maken.

Reactie 13.88

Punt 2. Stimuleer bewoners om te bewegen. Het echte bewegen ontstaat als bewoners naar De Gaard of de Biltstraat lopen om hun boodschappen te doen, in plaats van op de Jan van Galenstraat. Dus geen winkels draagt bij aan een gezonde leefomgeving.

Antwoord

- De winkelvoorzieningen hebben tot doel het voorzieningenniveau in de wijk op peil te houden met de groei van de stad.

Reactie 13.89

Punt 3. Creëer sociale veiligheid: vanuit de Huizingalaan is er nu geen zicht op het groen, wat achter bij de speeltuin is ingetekend. Wij maken ons ernstige zorgen dat er een onveilige plek gaat ontstaan bij het huidige speelterrein. Het wordt een ‘doodlopende plek’. Hoe wordt dat voorkomen? Waarom niet meer groen aan de kant van de Huizingalaan?

Antwoord

- De inrichting van de openbare ruimte zal samen met omwonenden, winkeliers, huidige huurders en de initiatiefnemer worden vormgegeven. Dit wordt een co-creatieproces. Sociale veiligheid is een belangrijk onderwerp om hierin te brengen, en verder uit te werken in het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie 13.90

Punt 4. Hoe krijgen de kinderen van de buurt een stem om mee te denken in de buurt en wat zij nodig hebben voor een sociale prettige leefomgeving?

Antwoord

- De buitenruimte en ook speeltuin worden op participatie niveau ‘co-creëren’ middels een werkgroep samen met de buurt ontworpen. Ook kinderen kunnen hieraan deelnemen.

Reactie 13.91

Punt 5. Zorg ervoor dat bewoners gestimuleerd worden om elkaar te ontmoeten. Waarom is dit gericht op de nieuwe bewoners en waarom wordt er geen verbinding gemaakt met de bestaande buurtbewoners? Erg bijzonder om dit zo solistisch te benaderen. En zeker een punt waardoor het en wij/zij kan ontstaan: de huidige bewoners van de Ezelsdijk en de nieuwe bewoners. Dat is niet wenselijk. Sociaal maatschappelijke punten dienen even zwaar te wegen als financiële belangen.

Antwoord

- Met deze ontwikkeling willen we bewoners stimuleren elkaar te ontmoeten. Dit kan door een prettiger leefomgeving te creëren die ook fijn is om te verblijven. Dit kan in dit plan door het in co-creatie met de buurt maken van een fijne, groene buitenruimte en speelplek, en bijvoorbeeld door het toevoegen van bankjes. Hierbij is het uitgangspunt dat dit plekken zijn voor de hele buurt, en niet alleen voor de nieuwe bewoners.

Reactie 13.92

Bedrijven en Milieuzonering: “Mogelijk moeten maatregelen worden getroffen om een goed woon- en leefklimaat te garanderen”. Wat betekent deze zin en waar wordt dan aan gedacht qua maatregelen?

Antwoord

- In de eerste plannen was een inpandige laad-en los plek voorzien om geluidsoverlast te voorkomen. Deze inpandige oplossing is met de keuze om het laden/lossen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren niet meer mogelijk. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt bezien hoe de geluidsoverlast bij de woningen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Reactie 13.93

Aan de zuidkant wordt de bebouwing in de rooilijn van de bestaande woningen aan de Huizingalaan geplaatst, om hier een aantrekkelijke straatwand te maken. Welke rooilijn wordt hier bedoeld? Er staat later dat deze breder zal worden.

Antwoord

- Bedoeld wordt de rooilijn van de woningen aan de Huizingalaan 26 t/m32. De stoep voor de nieuwe bebouwing wordt breder dan de stoep die er nu is.

Reactie 13.94

En wat is het idee van een ‘aantrekkelijk straatwand’? Een muur van 30 meter breed en 10 meter hoog? Hoe kan een muur aantrekkelijk worden gemaakt?

Antwoord

- Naast de functie die in het gebouw zijn gedacht, zoals een winkelvoorziening voor de fietsenzaak kan worden gedacht aan vergroening van de muur.

Reactie 13.95

De uitgang van de parkeergarage aan de Huizingalaan is niet wenselijk in verhouding tot de fietsstraat. Hoe wordt geborgd dat het overzichtelijk blijft en veilig?

Antwoord

- De inpassing aan de Huizingalaan is verkeerskundig goed in te passen. De in- en uitgang van de parkeergarage is terug gelegen, zodat er royaal ruimte ontstaat om op de uitrit te staan voor overzicht zonder de fiets- en voetgangers te hinderen

Reactie 13.96

Wat is het effect en de hinder van de koplampen van de autos die in en uit de. Parkeergarage draaien op de woningen aan de Huizingalaan? Hoe gaat deze hinder tegengehouden worden?

Antwoord

- Of er sprake zal zijn van hinder van koplampen is nog niet duidelijk. Dit is van veel factoren afhankelijk, zoals o.a. de vormgeving van de helingbaan en de aanwezige (nieuwe) beplanting in de openbare ruimte en in de voortuinen van de tegenoverliggende huizen aan de Huizingalaan. Bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte nemen we dit punt van zorg mee.

Reactie 13.97

Punt 3. Een mandjes supermarkt van 1270 m2 BVO en circa 850 m2 VVO. Het woord circa moet zijn maximaal.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven.

Reactie 13.98

En er moet eenduidige termen worden vergeleken met elkaar. Op het internet is te lezen dat er een verschil is in de termen: Verhuurbaar Vloeroppervlak (VVO), terwijl in een situatie van koop of nieuwbouw wordt uitgegaan van Bruto Vloeroppervlak (BVO). Voor de verhouding BVO/VVO kan globaal 1: 0,85. worden gehanteerd. Wat wordt dan de invulling van de meters die het verschil maken?

Antwoord

- De precieze indeling van de winkels is nog niet bekend. Dit zal pas duidelijk zijn als het definitief ontwerp ervan gereed.

Reactie 13.99

En hoe wordt gegarandeerd dat Kerckebosch na oplevering geen verschuivingen gaat maken met de binnenwanden om alsnog de ruimten intern anders in te delen. Hoe gaat de gemeente Utrecht dat borgen? Ook moet er opgenomen worden in het SPvE dat er niet op een later moment door de projectontwikkelaar, of eigenaar van het pand, veranderingen in het pand mogen worden gemaakt waardoor er een veel grotere supermarkt kan ontstaan. Hoe kan dit juridisch worden geborgd?

Antwoord

- In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst. In de Anterieure Overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden afspraken vastgelegd over de ‘mandjessupermarkt’ en het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen die het onmogelijk maken met de winkelwagens de winkel te verlaten.

Reactie 13.100

Er wordt gedacht aan een gezondheidscentrum aan de kant van de Van Ginnekelaan / richting de Zeemanlaan. Dit is geen handige keuze als patiënten bijvoorbeeld hier moeten komen voor een doktersbezoek. Hoe komen ze dan daar voor de deur?

Antwoord

- De in- en uitgang van het gezondheidscentrum is gedacht aan de zijde van de Van Ginnekenlaan. Bezoekers en personeel van het gezondheidscentrum kunnen het gebouw met de bus, auto, lopend en fietsend bereiken.

Reactie 13.101

Daarnaast is het opvallend dat er geen enkele tekening is met de exacte metrages op alle onderdelen: wonen, grootte van het gebouw, huidige winkelruimte BVO en VVO, de kelders die nu opslag zijn, van het openbare gebied, de stoep, de weg, de rooilijnen, hoeveelheid groen, de grote van huidige speeltuin en dezelfde meters terug zonder dubbelgebruik voor de speelruimte van de kinderen, de afvalcontainers, de fietsplekken intern en extern voor bewoners en voor bezoekers van de winkels, de hoeveelheid bomen, de indeling van de huidige panden, de ingetekende ruimte in het plan zoals het er nu ligt. De hoogte van het pand, muren, etc. Graag twee tekeningen met de huidige situatie met metrages en de variant die nu op tafel ligt zodat dit eenduidig is voor iedereen die het plan leest.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.102

Op pagina 30 staan andere getallen dan op pagina 32. Wat is nu het juiste? Ook staan er in de bijlagen nog getallen: pagina 36. Het is van belang dat er zorgvuldig met deze getallen wordt omgegaan. Dus wij stellen voor dat het hele document doorgelopen worden en de cijfers overal hetzelfde zijn!

Antwoord

- De getallen zijn juist. Op pagina 30 wordt verwezen naar het huidige plan (het derde) dat met het SPvE mogelijk wordt gemaakt. De getallen op pagina 32 verwijzen naar het eerder (het tweede) gemaakte plan. Dit tweede plan is gemaakt na participatie met de buurt en aanpassing van het oorspronkelijke (eerste) plan dat uitging van het richtinggevend programma in het Idoc. Met de getallen is te zien hoe het plan is aangepast.

Reactie 13.103

Pagina 31 Schets van de ontwikkelingen: op deze manier is vanaf de Huizingalaan niets meer te zien van de boomtoppen van de bomen die nu op de Kardinaal de Jong weg staan. Groen beleving zal dus afnemen. Ook zal de hoogte van de muren aan de kant van de Huizingalaan extreem hoog zijn en niet aansluiten bij de woningen in de buurt. De enige manier waarop dit hetzelfde zou kunnen zijn is als er bijvoorbeeld een rij woningen geplaatst worden zoals nu bij Huizingalaan 26 tm 32. En dat dit doorgetrokken wordt naar de Jan van Galenstraat. Kan deze optie worden bekeken?

Antwoord

- Dit is helaas niet meer mogelijk. Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.104

Kostendekkende ontwikkeling als uitgangspunt. Hoeveel openbare parkeerplaatsen en opbrengsten gaat de gemeente opgeven ten opzichte van het grondgebied wat ze aan de projectontwikkelaar gaan verkopen? Welke inkomsten loopt de gemeente op langere termijn mis door het opheffen van 65 parkeerplaatsen aan het openbare gebied?

Antwoord

- Vanwege het opheffen van 65 parkeerplaatsen in het openbare gebied loopt de gemeente inderdaad inkomsten uit parkeergelden mis. Hoeveel inkomsten de gemeente misloopt is niet in te schatten omdat de inkomsten per parkeerterrein niet worden bijgehouden.

Reactie 13.105

Wat is een Anterieure overeenkomst? En is deze inzichtelijk in de opgevraagde WOB documenten?

Antwoord

- Een Anterieure Overeenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst. In een anterieure overeenkomst maken partijen afspraken over hoe samen te werken, de kostenverdeling, te volgen procedures en wie wat doet. Nadat de Anterieure Overeenkomst is getekend door beide partijen én het college van burgemeester en wethouders ermee heeft ingestemd wordt een korte samenvatting gepubliceerd en ter inzage gelegd.

Reactie 13.106

Waarom duur het zolang eer alle WOO documenten inzichtelijk zijn en vindbaar zijn op de website van de gemeente Utrecht? De Reactie is al ingediend in juni 2023.

Antwoord

- De afhandeling van WOO-verzoeken neemt veel tijd in beslag omdat het team dat deze verzoeken behandeld overbelast is vanwege de hoeveelheid en omvang van de ingediende WOO-verzoeken.

Reactie 13.107

Wat zijn de marktcomforme prijzen waar voor de gemeentelijke grond verkocht gaat worden?

Antwoord

- De gemeente verkoopt het parkeerterrein aan de Initiatiefnemer. De verkoopprijs komt voort uit een onafhankelijke taxatie.

Reactie 13.108

“Het gevolgde participatiesproces heeft geleid tot dit concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen.” Deze omschrijving is absoluut niet waar! In de intentieovereenkomst en het moment waarop wij als omwonende bewoners zijn geïnformeerd ligt bijna 1,5 jaar. Bewoners zouden naar ons idee al voor een intentieovereenkomst betrokken moeten worden in de idee vorming. Hier is absoluut geen sprake van. Graag willen we dit aangepast zien in het SPvE zodat de waarheid wordt gesproken en het niet mooier gemaakt wordt dan dat de feiten zijn.

Antwoord

- In het SPvE wordt het gevolgde participatie traject beschreven. Onderdeel hiervan zijn de diverse bijeenkomsten van de raad. Dit is gedaan omdat de raad zich, op verzoek van de buurt, richting heeft gegeven aan het plan. De raad heeft het plan, zoals dit is beschreven in het intentiedocument, aangepast en hiermee richting gegeven aan het SPvE dat is gemaakt.

Reactie 13.109
Vervolgens is heel erg de nadruk komen te liggen op de supermarkt. Er is totaal geen erkenning van de bewoners die er wonen en de omwonenden in de straten rondom. In de verslagen van de participatie bijeenkomsten komt regelmatig terug dat emoties hoog opliepen en bewoners zich niet gehoord voelen. Immers alleen luisteren naar wat iemand te zeggen heeft maar er vervolgens niets mee doen is geen participatie. Dus noem het dan niet zo.

Antwoord

- Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over het gevoerde participatieproces. Mede door uw grote betrokkenheid en inzet hebben wij het bewonersbelang goed in beeld gekregen en mee kunnen wegen. Mede op verzoek van de buurt heeft de raad gevraag om op hoofdlijnen een aantal alternatieve scenario's uit te werken, waaronder een renovatie en een plan zonder supermarkt. Hiermee is het bezwaar van de bewoners erkend en serieus genomen. De raad heeft hierin een afweging gemaakt. Dat de uitkomst hiervan voor een aantal bewoners teleurstellend is omdat zij geen supermarkt willen is begrijpelijk. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.110
Opvallend is dat bij de eerste presentatie aan de bewoners van de nieuwbouw tijdens de 10 minuten gesprekken eind 2020 in omvang eigenlijk niets veranderd is. Ook tijdens het hele traject zijn er geen alternatieven serieus uitgewerkt. Alle voorstellen en alternatieven die zijn tijdens de participatie zijn aangegeven zijn met niet, tot minimale onderbouwing afgedaan als niet economisch realistisch. Sociaal, Maatschappelijk, Groen; het zijn allemaal geen argumenten voor de gemeente Utrecht. Dit past dus niet echt bij de visie Groei die de gemeente heeft. En eigenlijk is er geen enkel alternatief serieus uitgewerkt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.111
Van de onderzoeken op gebied van verkeersveiligheid geven aan dat bij alle afgewogen alternatieven er een aantal het 'minst' slecht zijn, er zit geen onderzochte situatie tussen die goed is, of een duidelijke invulling van hoe echt verkeersveilig eruit zou moeten zien.

Antwoord

- Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid hebben we van doen met de bestaande situatie die door de jaren heen zo is geworden en de praktische (on)mogelijkheden die het plan en de omgeving bieden. De verkeersveiligheid is hierin zo goed als mogelijk geborgd.

Reactie 13.112
Ook hebben wij de consultaties niet als open en transparant ervaren. De laatste informatieavond is er een inloop avond georganiseerd waarbij je als groep niet kan horen wat de zorgen zijn van andere bewoners. Meningen worden uit elkaar gehaald in plaats van dat je als groep kan vormen. Er is letterlijk gezegd tegen bewoners: u heeft zo veel vragen, die stuurt u dan maar even per email. Dat is geen dialoog dat is iemand 'wegsturen'.

Antwoord

- Er is voor de bijeenkomst van 19 december 2029 bewust gekozen voor een inloop- en niet een plenaire bijeenkomst. De feedback die we kregen op de plenaire bijeenkomsten was o.a. dat mensen niet aan het woord konden komen omdat anderen veel tijd en ruimte namen en dat er geen gelegenheid was voor een gesprek of dialoog omdat de gemeente vooral vragen aan het beantwoorden was en aan het zenden was. De ontvangen feedback op de inloopbijeenkomst was overwegend positief. Mensen hebben het ervaren als een rustige bijeenkomst met ruimte voor het stellen van vragen en het aangaan van een gesprek.

Reactie 13.113
Vervolgens komt er nu in deze periode een brief op 19 januari waarbij we worden uitgenodigd om 31 januari mee te komen vragen over de inrichting van de openbare ruimte. Dit is toch totaal niet passend? We zijn nu bezig met het doornemen van alle documenten. We hebben samen ruim 40, misschien wel het dubbele aantal uur erin gestopt om alles door te lezen. En nu moeten we ook nog even meedenken over de buitenruimte? Hoe kan het projectteam zich inleven in de bewoners en omwonenden? Op een oprechte manier?

Antwoord

- Het is niet ongebruikelijk om, voordat een SPvE wordt vastgesteld, te starten met het proces voor het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. In de periode van half augustus tot half november 2023 is, zoals wij hadden toegezegd, gezamenlijk met de Buurtvereniging, de winkeliers, huidige huurders en initiatiefnemer een plan van aanpak (PvA) gemaakt voor het vervolg van de participatie ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte met de indicatieve planning daarvan. De startbijeenkomst is in het PvA voorzien in december 2023/januari 2024; gedurende de consultatieperiode van het SPvE. Het moment van de startbijeenkomst was gekozen vanwege twee redenen: omdat met name door de huidige winkeliers, de huidige huurders en door raadsleden is gevraagd snelheid te houden in het proces. Daarom doen we zoveel mogelijk parallel wat kan, om zo geen tijd te verliezen. Daarnaast is door de buurt gevraagd voldoende tijd te krijgen om te reageren op het concept SPvE. We hebben daarom de consultatieperiode twee weken verlengd in verband met de kerstvakantie (in totaal acht weken) met aan het eind van deze periode de startbijeenkomst voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee komen we tegemoet aan beide verzoeken. Omdat we graag het ingezette proces wilden voortzetten, hebben we de bijeenkomst door laten gaan. Het uitstellen tot na het definitief worden van het SPvE (voorzien op zijn vroegst zomer 2024) levert een onwenselijke vertraging op. Ook gezien het feit dat het wijkbericht al was verspreid onder circa 500 huishoudens en er andere bewoners er op rekenden speelde hierbij een rol. Zodra het SPvE door de raad is vastgesteld wordt een extra brede buurtbijeenkomst georganiseerd, om samen met bewoners die niet hebben deelgenomen aan de werk- of klankbordgroep te bezien of het ontwerp van de openbare ruimte tot dan toe aanpassing behoeft.

Reactie 13.113
Bij het bellen naar het Wijkbureau Noordoost, krijgen we van de telefonische 14030 terug dat het wijkbureau ons niet te woord wil staan over dit project. Op basis daarvan hebben wij een klacht ingediend als bewoner dat we niet gehoord worden.

Antwoord

- Uw klacht hebben wij behandeld en u bent van de uitkomst op de hoogte gesteld.

Reactie 13.114
Wij vinden dat bewoners ondersteund zouden moeten worden door een onafhankelijk partij om te weten waar we staan. Wat onze rechten zijn. En hoe we ons tegen dit onrechtvaardige proces kunnen weren. Hoe kan dit worden ondersteund vanuit de gemeente Utrecht, het initiatievenfonds of iets dergelijks?

Antwoord

- De gemeente heeft geen fondsen of subsidies om bewoners bij te laten staan door een onafhankelijke partij in het participatieproces.

Reactie 13.115

Pagina 36. Punt 3 staat: Te stimuleren dat bezoekers van de supermarkt en winkelplint lopend, met het OV of met de fiets gaan door: • voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren, hoeveel aantallen moeten dit zijn? En hoeveel ruimte wordt hiervoor gerekend?

Antwoord

- De ontwikkeling wordt getoetst aan de kwaliteits- en kwantiteitseisen zoals gesteld in de Parkeervisie ‘Fiets- en Auto parkeren in een groeiend Utrecht’ (vastgesteld op 21 november 2021) inclusief onderliggende modules en de Beleidsregel Parkeernormen Fiets 2021 gemeente Utrecht, gepubliceerd op 23 december 2021. Dat komt, bij het huidige voorgestelde programma, neer op meer dan 300 plekken.

Reactie 13.116

Ervoor te zorgen dat het ondergrondse auto parkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers. Dat betekent dat bezoekers van de winkels dus hun auto in de straten rondom neer gaan zetten. Hierdoor komt er extra parkeerdruk op het gebied en zal foutparkeren absoluut in de hand gewerkt worden. Hoe gaat foutparkeren gehandhaafd worden?

Antwoord

- De parkeergarage is openbaar toegankelijk en daarmee door iedereen te gebruiken. Door het concept van de 'mandjes-supermarkt' worden bezoekers gestimuleerd om met een ander vervoersmiddel dan de auto naar de supermarkt te komen. Desondanks blijft mogelijk dat bezoekers dit alsnog doen. Dat is een individuele keuze. De omvang van de garage is er in ieder geval op berekend ook bezoekers van de winkels plek te bieden. Handhaving op foutparkeren, dat wil zeggen zonder geldig parkeerbewijs of op een plek waar dat mag, bijvoorbeeld op de stoep, gebeurt op de gebruikelijke wijze zoals overal in de stad, door BOA's.

Reactie 13.117

De supermarkt via een overeenkomst te verplichten maatregelen te nemen die daaraan bijdragen; Hoe gaan jullie dit afdwingen? Aan wat voor maatregelen denken jullie dan?

Antwoord

- Dit wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. Gedacht wordt aan onmogelijk maken dat winkelkarretje de winkelruimte kunnen verlaten.

Reactie 13.118

Pagina 37. Punt 5 Sparen van de bomen op de Kardinaal de Jong weg en anders te verplaatsen? Hoe realistisch is dit? Voor het vaststellen van het SPvE zou dit duidelijk moeten zijn. Of bevoorrading kan langs de Kardinaal de Jong weg. En stel dat je 3 bomen moet verplaatsen: kunnen de bomen dat dan aan? En waar worden ze dan neergezet?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.119

Participatieproces. Pagina 38. Er wordt verwezen naar “Participatie -en inspraakverordening gemeente Utrecht en De Utrechtse participatieleidraad”. Waar is dit document te vinden? De link werkt niet. Het document is ons onbekend. Graag verzoek om dit document te delen. In middels hebben we dit document ontvangen, maar dit moet aan iedereen bekend gemaakt worden. Graag zouden we het participatie plan wat opgesteld had moeten worden vanaf het begin van het traject, wellicht dus voor de getekende intentieovereenkomst ontvangen. Evenals de verslaglegging van alle bijeenkomsten, de opmerkingen van bewoners, de werkgroep en wat er met deze opmerkingen door het projectteam van de gemeente Utrecht is gedaan. Wat is overgenomen en wat niet en waarom?

Antwoord

- Er is alleen een participatieplan opgesteld voor het vervolg van de ontwerpwerkzaamheden aan de openbare ruimte. Dit is onderdeel van het SPvE. Uw Reactie om de verslaglegging van alle

bijeenkomsten, de opmerkingen van bewoners, de werkgroep en wat er met deze opmerkingen door het projectteam van de gemeente Utrecht is gedaan te ontvangen en aan te geven wat is overgenomen en wat niet en waarom gaat te ver als reactie op het SPvE. Het is een Reactie naar de verantwoording van het proces en de inhoudelijke invulling van het plan vanaf de start van de planvorming. Wij verwijzen u hiervoor graag door naar de buurtvereniging. Zij zijn in het bezit van deze documenten en meer vanwege de informatie die is opgevraagd middels een WOO-verzoek.

Reactie 13.120
Pagina 38 Overige deel openbare ruimte “Wat dit onderdeel met name een ingewikkelde ontwerpopgave maakt, is dat er op meerdere plekken in het plangebied, sprake is van knooppunten in ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). Dit vraagt om een Integrale benadering van technische oplossingen in samenhang met de verdere uitwerking van het plan en inpassing van benoemde functies.” Naar ons idee moet dit eerst concreet worden hoe dit wordt opgelost omdat er te veel oplossingen bedacht moeten worden. Er zijn teveel randvoorwaarden nu onduidelijk en niet ingevuld waardoor je nu niet kan instemmen met het SPvE. Hoe wordt dit verder opgelost en opgenomen in het SPvE voordat het verder wordt vastgesteld?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.121
Linkjes op pagina 41 werken niet: welke sites worden bedoeld?
Websites:
• Projectwebsite initiatiefnemer
• Projectwebsite gemeente

Antwoord

- Jan van Galen en Huizingalaan: opnieuw ontwikkelen | gemeente Utrecht is de site van de gemeente. Deze is te bereiken via de algemene site van de gemeente onder Utrecht.nl. Nieuwbouw ezelsdijk – Herontwikkeling in Utrecht is de site van de initiatiefnemer.

Reactie 13.122
Met betrekking tot dit punt zijn wij verbaasd dat de huidige eigenaar en winkeliers van de Gaard niet formeel betrokken zijn bij de herontwikkeling van de Jan van Galenstraat aan gezien er letterlijk in de intentieovereenkomst staat dat er afstemming moet zijn met deze twee gebieden. Hoe verklaart u dit?

Antwoord

- De herontwikkeling van De Gaard is afgerond en daarmee is het aan de eigenaar van De Gaard om zijn winkelpanden gevuld te krijgen. De afstemming ziet met name op het ontwikkelen van het voorzieningenniveau vanwege de groei van het aantal inwoners in de wijk en de concurrentiepositie van de winkels. Voor iedereen moet er ‘een boterham te verdienen zijn’. De eigenaar van de Gaard en een van de supermarkten zijn als belanghebbende betrokken vanwege hun concurrentiepositie, waar zij ook zelf verantwoordelijk voor zijn, en hebben de gemeente middels een inspraak reactie hun mening over de plannen aan de Jan van Galenstraat laten weten.

Reactie 13.123
Het is altijd goed om naar de context te kijken van een Reactiestuk. Dit is niet de enige ontwikkeling die gaande is. En er zijn de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen in de buurt geweest met vele mogelijkheden om te verdichten en een budget supermarkt toe te voegen.
Recente projecten: BU 31 Apartments is een stoer, robuust, appartementengebouw dat bestaat uit 46 twee- en driekamer appartementen die in woonoppervlak variëren van circa 47 tot circa 91 m2. Het gebouw is voorzien van een half-verdiepte parkeergarage met plaats voor auto’s, fietsen en bergingen. MBB Ontwikkeling; Extra woningen bij DE GAARD, Nieuwe woonwijk bij de Veemarkt, Extra woningen bij de Ooglijdersgasthuis, Nieuwbouw langs de Satreweg, Nieuwbouw bij de Eijkmanlaan, voormalig Careyn gebied, Huizingalaan woonstudio’s Utrecht City Apartments, Huizingalaan verbouwing van de Dingemans huis, Toekomst plannen bij Kogllaan, 170 studenten

woningen. Bij al deze ontwikkelingen zijn mogelijkheden geweest om winkelruimte te creëren. Maar is dat niet gebeurt. Of heeft niemand daar ooit aan gedacht? En nu moet hier ‘opeens’ een budget supermarkt komen? Terwijl een goed en prettig winkelcentrum op 450 meter lopen aanwezig is. Welke verklaring kunt u hiervoor geven?

Antwoord

- Alle genoemde locaties zijn minder geschikt dan de Jan van Galenstraat, omdat aan de Jan van Galenstraat al een winkelcluster aanwezig is. Dit kunnen we versterken door een supermarkt toe te voegen. Een solitaire supermarkt (zonder dat die gecombineerd is met andere voorzieningen) vinden we ongewenst, omdat een cluster van voorzieningen het meest toekomstbestendig is, omdat ze van elkaars aanwezigheid profiteren. In Utrecht streven we naar een fijnmazige structuur van de winkelvoorzieningen in de wijken. Uitgangspunt is concentratie van het retail aanbod in de winkelgebieden van de retail hoofdstructuur uit de RSU 2040. Deze winkelgebieden hebben een belangrijke rol voor de verzorging van de bewoners van de stad. De winkelgebieden dienen sterk en toekomstbestendig te zijn om de verzorgingsstructuur en daarmee de leefbaarheid van de stad ook in de toekomst op orde te houden. Concentratie en clustering dragen hieraan bij. Bij concentratie c.q. clustering ontstaat nl. een meerwaarde voor de betreffende winkels: ze kunnen profiteren van elkaars nabijheid, aantrekkingskracht en gemeenschappelijke faciliteiten (waaronder naamborden voor bereikbaarheid, gezamenlijke bevoorrading, (fiets)parkeren). De consument heeft het voordeel van gemak, overzichtelijkheid en veel keuzemogelijkheden bij elkaar.

Reactie 13.124

Verder staan er in het winkelcentrum De Gaard zeker 4 ruimten leeg. Ook wordt er een winkelruimte opgevuld met een sportschool wat niet de oorspronkelijke doelbestemming is en eigenlijk voor winkels gebruikt had moeten worden. Dus hier is ruimte voor een budget supermarkt. Waarom helpt de gemeente Utrecht niet om dit goed gevuld te krijgen in plaats van concurrerende meters te realiseren?

Antwoord

- We zien dat winkelcentra, ook de buurt- en wijkwinkelcentra qua aanbod veranderen. Van oorsprong bestonden ze alleen uit winkels. Door meer online aankopen loopt de behoefte aan fysieke winkelmeters terug. Tegelijkertijd zien we dat er een toenemende behoefte is om elkaar te ontmoeten, wat in horecagelegenheden kan of via gezamenlijk sporten. Op die manier worden steeds meer en steeds andere bezoekdoelen aan winkelcentra toegevoegd, waardoor ze veranderen in voorzieningengebieden en een belangrijke functie voor de buurt blijven houden. Een sportschool in De Gaard is dus geen probleem. Andere aanvullende functies zijn kinderopvang, gezondheidscentrum, onderwijs, bibliotheek etc. Leegstand van fysieke winkels komt inderdaad regelmatig voor in ons land, alleen is dat in Utrecht uiterst beperkt als gevolg van de forse bevolkingsgroei die de lagere behoefte aan fysieke winkels compenseert. Leegstand hangt met vele factoren samen, bijv. aanstaande of net afgeronde herontwikkeling, huurprijs, huurvoorwaarden (denk aan: huurperiode, borgsom, opzegtermijn) etc. De winkelleegstand in Utrecht is laag. De gemeentelijke vastgoedmonitor 2023 stelt over leegstand in winkelgebieden: "Het leegstandspercentage in Utrecht liet een stabiel verloop zien met een zeer lichte stijging 3,3% in 2022." We hebben de indruk dat hierin geen grote veranderingen zijn ontstaan afgelopen jaar en dat er geen sprake is van langdurige grootschalige problematische leegstand van winkels in de stad. Voor wat betreft de rol van de gemeente bij de leegstand in de Gaard geldt dat wij hier slechts in beperkte mate invloed op hebben. Gelet op de lage leegstandscijfers die wij in breder perspectief zien, vinden we vier lege panden in De Gaard niet dusdanig problematisch en perspectiefloos, dat dit de ontwikkeling van de Jan van Galenstraat belemmert of tegenhoudt.

Reactie 13.125

Van de huidige eigenaar van de Gaard, Vorm Vastgoed hebben wij vernomen dat er een discussie is geweest bij de ontwikkelingen van de Gaard tussen twee ketens. Waarbij uiteindelijk de AH heeft gewonnen om in de Gaard te blijven. Wat is hierover bekend bij de gemeente Utrecht? Of moeten we ook een WOO uitvraag doen naar deze documenten?

Antwoord

- Supermarktketens zijn elkaars concurrent. Als er ergens ruimte is voor een extra supermarkt of een uitbreiding van een supermarkt, dan willen ze dat graag benutten om zo'n mogelijke uitbreiding van marktaandeel naar zichzelf toetrekken. Dat doen ze liever, dan dat de concurrent ermee vandoor gaat. Dat is soms best een hevige strijd horen wij van hen, maar die strijd speelt zich grotendeels buiten het zicht van de gemeente af. Het gaat immers doorgaans om een huurcontract of koopcontract tussen vastgoedeigenaar/ontwikkelaar en supermarktketen. Daar zit de gemeente niet bij aan tafel.

Reactie 13.126

Is er door iemand uit de gemeente Utrecht op ambtelijk dan wel op bestuursniveau een toezegging gedaan aan een winkelketen dat er ruimte gezocht wordt voor een budgetsupermarkt, elders in NoordOost Utrecht? Is hier documentatie van? Of is er een andere intentieverklaring die hierop na te lezen is?

Antwoord

- Er zijn geen toezeggingen gedaan. Er is derhalve geen documentatie of intentieverklaring.

Reactie 13.127

Waarom is er geen overleg met de eigenaar van de Gaard om in het winkelcentrum De Gaard een Budget supermarkt te plaatsen? De Jan van Galenstraat kan dan zicht echt richten op een herontwikkeling op woongebied. Het huidige groen en buitengebied kan dan worden behouden en groener worden gemaakt.

Antwoord

- In de Gaard zijn reeds twee supermarkten aanwezig. Zie ook H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een '10 minutenstad'.

Reactie 13.128

Welke krachten spelen een rol in een stakeholders analyse dat hier per se een plint winkels moet komen vanuit de gemeente Utrecht. De projectontwikkelaar Kerckebosch heeft in een van de online zoom sessies gezegd dat zij daar geen belang aan hechten. En ook is bekend dat Kerckebosch niet veel winkelruimte in bezit heeft. Dus dit is een onlogische stap.

Antwoord

- De komst van een supermarkt is een wens van de gemeente en de projectontwikkelaar wil hieraan meewerken.

Reactie 13.129

Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?

Antwoord

- De stad groeit. De strategie hiervoor is vastgelegd in de RSU2040. Daarin is vastgelegd dat de grootste groei wordt gerealiseerd in nieuw te ontwikkelen centra rondom de stad. Dat betekent niet dat er in de bestaande stad geen opgave is. Ook de bestaande wijken dragen bij aan deze opgave. De vergelijking met de rest van Nederland is niet relevant. Utrecht is de vierde grootste stad van Nederland, en niet vergelijkbaar met algemeen Nederlands gemiddelde. Hieronder staat een kaart van de dichtheid van bebouwing op buurtniveau. Alle rodere gebieden kennen een hogere dichtheid dan de Huizingabuurt, alle blauwere gebieden een lagere dichtheid op

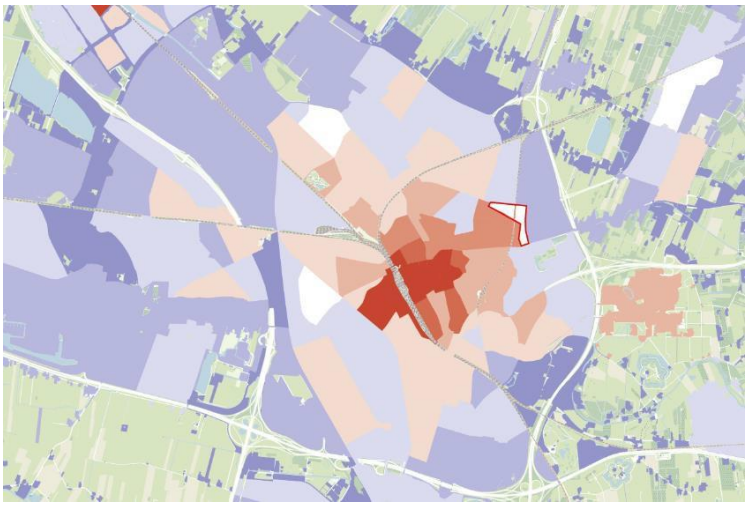
buutniveau (Brond: Rudifun dataset, planbureau voor de leefomgeving, 2022). Voor Utrechtse begrippen is de dichtheid van de wijk niet ‘erg hoog’.

Reactie 13.130

Het aantal bewoners in deze buurt ligt ver boven het gemiddelde per km2 in Utrecht. Waarom wordt erin gezet op een verdichting van dit volume in deze buurt?
https://utrecht.incijfers.nl/dashboard/?short=xehuf Aantal toegenomen woningen in deze buurt ligt boven het gemiddelde in Utrecht. Het aantal inwoners in de wijk Noordoost is met 3.300 personen gestegen van 37.220 in 2013 tot 40.520 in 2023 (dat is 8,9%). Er staan 1.611 woningen geregistreerd in Wijk 04 Noordoost. Dat is erg hoog in vergelijking met andere buurten binnen Nederland. Hieronder de link en de grafiek. https://kadastralekaart.com/buurten/tuindorp-oost-BU03440422.

Antwoord

- De stad groeit. De strategie hiervoor is vastgelegd in de RSU2040. Daarin is vastgelegd dat de grootste groei wordt gerealiseerd in nieuw te ontwikkelen centra rondom de stad. Dat betekent niet dat er in de bestaande stad geen opgave is. Ook de bestaande wijken dragen bij aan deze opgave. De vergelijking met de rest van Nederland is niet relevant. Utrecht is de vierde grootste stad van Nederland, en niet vergelijkbaar met algemeen Nederlands gemiddelde. Hieronder staat een kaart van de dichtheid van bebouwing op buurtniveau. Alle rodere gebieden kennen een hogere dichtheid dan de Huizingabuurt, alle blauwere gebieden een lagere dichtheid op buurtniveau (Brond: Rudifun dataset, planbureau voor de leefomgeving, 2022). Voor Utrechtse begrippen is de dichtheid van de wijk zeker niet ‘erg hoog’



- In alle wijken van de stad wordt gekeken wat deze kunnen bijdragen aan de verdichtingsopgave van de stad. De bewonersdichtheid van de buurt ligt inderdaad lager dan het gemiddelde in Utrecht. Dat stadsgemiddelde wordt echter sterk bepaald door wijken met (deels) bedrijventerreinen en bv. Leidsche rijn. Verreweg de meeste woonbuurten in de stad kennen een hogere bewonersdichtheid dan deze buurt.
  https://utrecht.incijfers.nl/jive?workspace_guid=bf2052a2-a399-4119-9441-a344b117b26b Het klopt dat het inwonertal en het aantal woningen in de wijk Noordoost als geheel fors is toegenomen de laatste 10 jaar. Die toename is echter niet gelijk verdeeld over alle buurten. De grootste toename vond plaats in de buurten Lauwerecht, Voordorp en Tuindorp-Oost. De buurten Huizingalaan, Karel Doormanlaan en Zeeheldenbuurt/Hengeveldstraat e.o. zijn nauwelijks gegroeid.

Reactie 13.131

Op deze pagina staat aangegeven dat groen per m2 in Noordoost erg laag is! Het is 35 m2 per huishouden. Info staat op: https://volksgezondheidsmonitor.nl/leefomgeving/groen. Wij hebben begrepen dat het gemiddelde 75 m2 per huishouden zou moeten zijn. Hoe is dat in te passen? De 17 m2 per huishouden lijkt dan totaal niet in verhouding? De grafiek is hieronder te zien:
Opvallend aan deze grafiek vinden wij dat openbare groen in deze omgeving zwaar te leiden heeft. En dat de gebieden Leidsche Rijn en Vleuten De Meern het gemiddelde fors omhoog halen. Gevolg van de plannen die er nu liggen is dat het kleine beetje groen dat er is, ongeveer 300 m2 nog verder verminderd. De bomen die er staan, ongeveer 10 in totaal zullen verdwijnen. Natuurlijk kan men 'Groen' compenseren en boven op een dak plaatsen. Maar je kan geen bomen op een dak zetten. En wij kunnen ook niet door de omgeving heen lopen. Het is enkel voor de vogels. Wij willen de hoeveelheid Groen die er is in deze buurt behouden. En niet verplaatsen naar daken zodat alleen de vogels daar plezier van hebben. Op welke manier kunnen deze m2 op de grond behouden blijven?

Antwoord

- Er is momenteel in de Gemeente Utrecht circa 75m² groen per woning beschikbaar. In de RSU2040 staat over openbaar groen het volgende uitgangspunt (pagina 79): *"75 m² openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 m² groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden."* Hierin staat niet dat er bij nieuwbouwontwikkelingen 75m² gebruiksgroen per woning moet worden gerealiseerd. Op stedelijk niveau wordt er gestreefd naar behoud van deze 75m² gebruiksgroen per woning. Door bijvoorbeeld vergroening en ontharding van de openbare ruimte, kan het gebruiksgroen per woning toenemen. Op stedelijk niveau wordt dit gemonitord. De nieuwbouw van woningen koppelen wij dan ook niet direct aan het streven dat per woning 75 m² gebruiksgroen beschikbaar is of gerealiseerd zou moeten worden. Die oppervlaktemaat moet bezien worden als een streven voor de stad als totaal. Daarom kunnen beide zaken wel tegelijk worden gerealiseerd: en meer woningen bouwen op de projectlocatie en zorgen voor voldoende groen in en om de stad. Het hangt inderdaad erg af van de context van de omgeving: een wijk als Lunetten heeft meer groen dan Wittevrouwen. Mensen wonen ook om een andere reden in Wittevrouwen dan in Lunetten, en weten dat hun wijk nooit zo groen als Lunetten zou worden. Het streven om 17m2 groen per woning toe te voegen is een wens of streven vanuit de opgave groen, om zo (naast de 75m2 per woning op stadsniveau) voldoende bij te dragen aan beleidsopgaven vanuit groen. Deze zullen worden afgewogen met de overige beleidsdoelen van de gemeente in de uitwerking van de openbare ruimte. De conclusie dat er ongeveer 300 m2 groen en 10 bomen verdwijnen kan niet worden gebaseerd op het SPvE. Het SPvE beschrijft kaders/randvoorwaarden en wensen voor de vervolguitwerking. Zowel voor het gebouw, als de openbare ruimte. Deze vervolguitwerking is pas net gestart.

Reactie 13.132

Ook wordt hierdoor speelterrein van kinderen ontnomen. De kinderen spelen op het speelterrein maar ook in het gebied eromheen. Ze doen verstoppertje en rennen rondjes. Dit zal met deze plannen niet meer kunnen. In deze buurt is verder geen openbare speelruimte. Deze effecten doen geen recht aan de visie van de gemeente Utrecht om dit gebied leefbaar te houden. Wat zijn de regels over kinderspeelplaatsen en ruimte voor opgroeiende jeugd en welke voorzieningen worden daar voor opgenomen? Wat zijn de rechten van de kinderen daarin?

Antwoord

- In het SPvE is opgenomen dat de speelfunctie hier wordt behouden, en het gebied in co-creatie met de buurt wordt ingericht (de binnentuin). De gemeente Utrecht vindt voldoende en goede openbare speel- en sportruimte voor haar inwoners belangrijk. Hiervoor is in 2021 de Utrechtse Speelruimtevisie "Spelen in je eigen buurt" opgesteld. Om te kijken of de bestaande (maar ook toekomstige) speelruimte voldoet, zijn o.a. voor de wijk Noordoost de openbare speel- en sportmogelijkheden in beeld gebracht en getoetst aan het speelruimtebeleid 'Spelen in je eigen

buurt' (maart 2022) en de Utrechtse Speelruimtenorm (2020). Uit de Wijkspeelruimtescan Noordoost komen aandachtspunten en suggesties naar voren om de speel- en sportfaciliteiten in de openbare ruimte te verbeteren. De speel- en sportplekken zijn beoordeeld op thema's als ligging, speel- en verblijfswaarde, huidige staat van het onderhoud, toegankelijkheid en klimaatbestendigheid. Voor speelbuurt 9 (Ezelsdijkbuurt) geeft de scan aan dat het aanbod van speelvoorzieningen groter is dan de Reactie, dat de speelgelegenheid niet voldoet aan de Utrechtse speelnorm maar dat de afwijkingen niet ernstig zijn en dat er verbetermogelijkheden zijn op het gebied van spelen in het groen, klimaatadaptie en klim en gevarieerde speelmogelijkheden. De urgentie voor verbetering is laag. Verbeteringen kunnen derhalve plaatsvinden als de huidige speeltoestellen vervangen moeten worden of als er bewonersinitiatieven zijn.

Reactie 13.133

Als we nog een keer kijken naar de visie van de stad: "Groei is geen doel op zich. De stad groeit om in enorme behoefte te voorzien. Daarom willen we de groei goed begeleiden, zodat de stad leefbaar blijft en de voorzieningen heeft die nodig zijn voor de inwoners en de groei in balans realiseren. Dit betekent dat groen, landschap en water, en voorzieningen in kwaliteit en in balans mee ontwikkelen met de toename van woningen en arbeidsplaatsen." Op wat voor manier draagt dit plan bij tot de visie om groen in de stad een plek te geven in de ontwikkeling? Wij zien als buurtbewoners geen verband. Graag uitleg! Andere informatie bron: https://utrecht-monitor.nl/fysieke-leefomgeving/openbare-ruimte-groen/aanbod-openbare-ruimte

Antwoord

- Met deze ontwikkeling wordt er op een plek aan de rand van deze wijk bijgedragen aan de groei in balans. We kunnen niet op elke plek in de stad werken aan alle opgaven die met deze balans te maken hebben. Voor deze locatie de afweging gemaakt te groeien in voorzieningen en daarmee werkgelegenheid, beperkt te groeien in woningen en meer openbaar groen te realiseren. Daarbij ligt er door het vervallen van de Van Ginnekenlaan een grote kans om niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief bij te dragen aan de groei in balans. Op andere plekken in de buurt lopen er ook andere projecten die bijdragen aan de andere aspecten van de groei in balans en leefbaarheid zoals de herinrichting van de Tuinwijkroute of de herinrichting van de openbare ruimte bij Nimeto.

Reactie 13.134

Planschade: hoe wordt de planschade afgedekt voor de omwonenden?

Antwoord

- Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. Na besluitvorming door de gemeente over een eventuele tegemoetkoming zal deze door de initiatiefnemer worden betaald. Om de hoogte van de mogelijk totaal te claimen Nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Reactie 13.135

Wat als de bouw schade veroorzaakt aan onze woningen? Welke verantwoordelijkheden neemt de gemeente dan?

Antwoord

- De initiatiefnemer is op de hoogte van de situatie en zal, zoals gebruikelijk, de kans op schade afdekken via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens

niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur). Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt.

Reactie 13.136
Er zijn vermoedens van bouw schade toen het gebouw van Nieuw Bleyenburg is neergezet. De schuren op de Huizingalaan aan de kant van het water zijn ernstig verzakt. Dit vraagt om onderzoek vooraf aan de bouw: kan er überhaupt op deze grond zo'n groot volume neergezet worden?
Antwoord

- Er zal vooraf (grond)onderzoek worden gedaan naar de wijze waarop het gebouw gerealiseerd moet gaan worden. De grond lijkt, mede gezien de andere grote gebouwen in de nabije omgeving, geschikt om het gedachte volume te realiseren.

Reactie 13.137
Om een kader te vinden van beleid zijn wij uitgekomen op het document van Detailhandel 2015 https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematischbeleid/detailhandel/2015-10-notitie-detailhandel-2015.pdf. Op pagina 20 van dit document Detailhandel staat: "Willem van Noortplein, het tweede voorzieningen cluster in Votulast met als belangrijkste trekker Albert Heijn. Daarnaast overig dagelijks en niet-dagelijks aanbod en horeca.
De Biltstraat heeft als stedelijke radiaal een duidelijk gemengd karakter met een combinatie van winkels, horeca en dienstverlening. Relatief gezien is de winkelfunctie hier beperkt. Het dagelijks cluster is geconcentreerd rondom de Jumbo supermarkt met als primair marktgebied Wittenvrouwen. De dienstverlening werd lange tijd gedomineerd door de vele uitzendbureaus. De laatste jaren verdwijnen deze en komen de panden leeg te staan, die veelal worden ingevuld door horeca of andere dienstverlening. Winkelcentrum De Gaard is een goed functionerend winkelcentrum gericht op de boodschappen en frequent benodigde artikelen. Het winkelcentrum is echter veel te klein voor de functie die het vervult binnen het primaire marktgebied Tuindorp, Tuin-dorp Oost en Voordorp. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van bevoorrading en parkeren en veel afvloeiing naar andere winkelgebieden. Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut.
De afgelopen 15 jaar is ingezet op het versterken van het voorzieningenniveau voor de dagelijkse en frequent benodigde boodschappen in de buurten en wijken. Veel winkelgebieden zijn nieuw gebouwd, verbeterd en/of uitgebreid. Er is flink geïnvesteerd in de openbare ruimte. De komende jaren zal deze vernieuwing op wijkniveau voltooid zijn met de oplevering van winkelcentrum De Gaard. Dit document is door de gemeente Utrecht in 2015 is opgesteld, dit nu leidend in het beleid. Er wordt nu niet gehandeld vanuit het vastgestelde beleid. Hoe is dit te verklaren?
Antwoord

- Sinds 2015 zijn er een aantal ontwikkelingen geweest. Zowel voor detailhandel/supermarkten in het algemeen als voor Noordoost specifiek. In 2015 was de vergroting van winkelcentrum De Gaard nog niet tot stand gekomen. Het winkelcentrum was eigenlijk al jaren te klein voor de functie die het heeft als wijkcentrum voor Noordoost. Een vergroting van het centrum paste en past bij de economische en ruimtelijke ambitie om schaalvergroting te faciliteren Winkelcentrum De Gaard is inmiddels vergroot. Met het voornemen van de initiatiefnemer is een nieuwe situatie ontstaan en een kans om uitvoering te geven aan de uitgangspunten in de beleidsstukken. Voor de Jan van Galenstraat is het meest relevante uitgangspunt dat we dit cluster willen behouden binnen de fijnmazige winkelstructuur in de buurten en wijken, waarbij rekening wordt gehouden met de trend van schaalvergroting van winkels, winkelgebieden en bijbehorende verzorgingsgebieden (uit Detailhandel Utrecht 2015). De herontwikkeling biedt een kans om een moderne buurtstrip te realiseren die aan de huidige eisen voldoet, en daarmee als buurtwinkelcentrum weer goed en toekomstbestendig kan functioneren. Omdat een discounter

nog steeds ontbreekt in Noordoost is hierop ingezet. Deze behoefte is niet enkel ingegeven vanuit een aantrekkelijke exploitatie voor de supermarkt zelf, maar primair vanuit de behoefte van bewoners en verblijvers in Noordoost.

Reactie 13.138
Inmiddels zijn de nieuwbouwplannen van de Gaard gerealiseerd. Met veel woningen en winkelruimte erbij. Hoe verhoudt dit plan SPvE Jan van Galenstraat nu ten opzichte van de Gaard. Zoals we al bij de punten van de intentieovereenkomst benoemd hebben was als randvoorwaarde gesteld in dit document dat de behoefte op elkaar afgestemd wordt.

Antwoord

- Zie de eerdere gegeven antwoorden over dit punt.

Reactie 13.139
We hebben gekeken naar diverse documenten over de achtergrond van winkels en het beleid wat hierachter zit. We hebben o.a. gekeken naar de volgende documenten:
• hvps://locatus.com/blog/leegstand-begint-weer-te-swjgen/
• hvps://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-05/retailvisie_provincie_utrecht_2018.pdf
• hvps://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/themawschbeleid/detailhandel/2015-10-nowwe-detailhandel-2015.pdf
• hvps://utrecht-monitor.nl/economie-inkomen/vastgoed/winkelmarkt
In 2021 was driekwart van de Utrechters (74%) tevreden over de winkelvoorzieningen in de buurt. Dit is gelijk aan het percentage in 2019. Het aandeel tevreden inwoners was in 2019 het grootst in de Binnenstad (89%), dit is wederom het geval in 2021 (88%). De grootste veranderingen zijn terug te zien in Leidsche Rijn en Noordoost. In Leidsche Rijn is het aandeel tevreden bewoners 8 procentpunt lager dan in 2019. In Noordoost is de tevredenheid over winkelvoorzieningen in 2021 juist 8% hoger dan in 2019. In Zuid is de tevredenheid over de winkelvoorzieningen in 2021 het laagst (63%), net als in 2019 (64%). Nieuwe cijfers over de tevredenheid van winkelvoorzieningen volgen uit de Inwonersenquête in 2024. Waarom worden er meer winkels toegevoegd als 74% tevreden is over de huidige winkelvoorzieningen in de buurt? Moeten we daar dan belastinggeld instoppen?

Antwoord

- De tevredenheid over de voorzieningen is inderdaad goed. Om het groeiend aantal inwoners van Utrecht te kunnen blijven faciliteren zijn extra en aanvullende winkelvoorzieningen nodig.

Reactie 13.140
Meer autoverkeer door supermarkt: De ervaring bij de Gaard is dat er veel foutparkeerders zijn. Mensen die even de auto neerzetten om snel een boodschap te doen. En het risico nemen om een boete te krijgen voor fout parkeren. Hoe gaan foutparkeerders in toom gehouden worden?

Antwoord

- In de wijk is een betaald parkeren regime. Foutparkeerders riskeren ook hier een boete.

Reactie 13.141
Wat zijn mogelijke scenario's hoe bezoekers zich gaan gedragen? En hoe wordt voorkomen dat auto's gevaarlijk draaien op de weg om weer het gebied te verlaten?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.142
Wat zijn dan de effecten op de parkeerplaatsen in de parkeergarage en in het openbare gebied? Er wordt nu gerekend dat bezoekers in de parkeergarage gaan staan. Maar 'snelle' bezoekers zullen niet

de moeite nemen om hun auto in een parkeergarage te zetten. Hoe gaan jullie nader onderzoek doen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.143

En wat heeft dit onrustige auto bezoekers gedrag voor effect op de fietsers van de fietsstraat? En hoe wordt de veiligheid hierin geborgd?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 13.144

Wat zijn de verkeersbewegingen; er moet een totaal plaatje inzichtelijk zijn. Op de Kardinaal de Jongweg, op de jan van Galenstraat en op de Huizingalaan, en richting de Waterlinie weg en voorveldse polder (sluiproute richting snelweg A27) nu en wat zal de impact zijn van de nu voorgestelde plannen in SPvE? Wat is wenselijk voor de huidige bewoners en hun leefbaarheid en veiligheid. Zijn het bewoners, bezoekers van de winkels, bezoekers van de bewoners, omwonenden. En hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.145

Wat is de impact op de verkeersdrukte bij de Kardinaal de Jong straat als er meer bewegingen gecreëerd worden voor afslaand verkeer en die na een x aantal minuten weer moeten invoegen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.146

https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@111946/201802576-1-r6/. In dit document staat: “Voorts is in de plantoelichting vermeld dat voor het berekenen van de verkeersgeneratie is aangesloten bij de kencijfers van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (hierna: de CROW) in publicatie nr. 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". De realisatie van de 55 woningen zal leiden tot ongeveer 275 verkeersbewegingen per etmaal (5 autoritten per woning).” Is dit kengetal ook leidend voor dit gebied? Ongeveer 275 verkeersbewegingen per etmaal (5 autoritten per woning. Plus de extra verkeersbewegingen voor fietsers. Immers: als nieuwe bewoners geen auto mogen, zullen er meer fietsers zijn.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.147

En met hoeveel verkeersbewegingen wordt er gerekend voor bezoekers van de bewoners en van de winkels & zorg voorziening?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.148

Hoeveel fiets parkeerruimte gaat er komen, in het pand en rondom? Voor bewoners, voor bezoekers van de bewoners en bezoekers voor de winkels?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 13.149
Wij willen vragen naar een onafhankelijk onderzoek rondom de gestelde parkeernormen, de parkeer bewegingen en parkeerstromen, parkeerbalans. En wij willen vragen of dit opgesteld kan worden door het bedrijf Goudappel die de expert is op dit gebied en dat hier ook de werkgroep van de Ezelsdijk actief bij betrokken wordt. In de WOO documenten staat geregeld opmerkingen dat het 'juridisch' allemaal wel moet kloppen omdat er anders een probleem is bij een rechtszaak. Het is duidelijk dat de randen van de rekensommen worden opgezocht.

Antwoord

- Eerder zijn reeds, in samenwerking met de gemeente en de werkgroep van de buurtvereniging, verkeersonderzoeken verricht door DHV Royal Haskoning. Deze zijn op verzoek van de buurtvereniging beschikbaar gesteld aan de raadsleden. In de commissievergadering Ruimtelijke Ordening Vastgoed en Grondzaken van 14 oktober 2021 zijn de onderzoeken besproken. Raadsbrief Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

Reactie 13.150
Wat is de impact op het fijnstof in deze buurt als er zoveel meer bewoners en bezoekers en verkeersbewegingen bijkomen?

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.151
Er zijn natuurlijk financiële belangen in een project als deze. En er zijn sociale, maatschappelijke, duurzame milieu belangen. Hoe wegen die af ten opzichte van elkaar?
• De projectontwikkelaar wil geld verdienen aan meer woningen
• De gemeente verkoopt grond aan de projectontwikkelaar in ruil voor meer woningen in de stad.
• De gemeente vermindert het aantal sociale huurwoningen met deze plannen. (dat is niet helemaal waar, het zijn er nu 40 en het worden er weer 40. Wat echter wel aan het gebeuren is dat de nieuwe sociale huurwoningen niet zijn ingericht op gezinnen zoals de huidige dit wel zijn, met name het aantal kamers en de oppervlakte per woning spelen hier een rol)
• De gemeente neemt afscheid van een straat De Ginnekelaan en een parkeerruimte en openbare groen en speelruimte van onze kinderen.
• Wat staat hier tegenover? En hoe past dit in de totale visie van de gemeente Utrecht van Groei van de stad?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 13.152
We willen op vraag niveau antwoord hebben op onze vragen. We willen ook dat de raadsleden alle brieven zien van de bewoners en de antwoorden van het projectteam van de gemeente Utrecht zodat de raadsleden op de hoogte zijn deze informatie. Wij zien graag de bevestiging tegemoet dat u hieraan heeft voldaan.

Antwoord

- Dit is gedaan. Zie deze Reactienota.

Reactie 13.153
Wij vinden het een buitenproportioneel plan dat ons als bewoners diep raakt. Wij wonen hier met plezier, voelen ons erg betrokken met de buurtbewoners en kennen veel mensen. We zien dat er

diverse mensen diep emotioneel geraakt worden door dit project. We worden continu voor voldongen feiten gesteld. We worden gehoord maar we hebben niets in te brengen. Dit schuurt met het idee van participatie. Er is geen hoor en wederhoor. En als je de documenten leest vanuit de WOB dan is duidelijk waar de belangen liggen en worden actieve bewonersgroepen als lastig ervaren. Dit is onacceptabel! Wij begrijpen dat er de wens is om woningen uit te breiden in de stad Utrecht. En hoe kan het dan anders? Laten we voor opstellen dat alles kan mits er andere afwegingen gemaakt worden en niet enkel het financiële gewin van de projectontwikkelaar en de gemeente Utrecht voorop staan. Het behouden van de winkelplint is niet noodzakelijk, er zijn voldoende voorzieningen aanwezig in De Gaard en de Biltstraat? Onze Reactie is om een optie te maken waarbij alleen de huidige woningen worden gesloopt dan wel casco worden gerenoveerd. Dat er geen winkels terugkomen. En dat dit gebruikt kan worden voor extra woningen. Wellicht kan men dan van 40 woningen naar 60 of 65 woningen gaan. Dat er eventueel een laag boven op de huidige woonblokken wordt gezet. En eventueel de stoep breedte aan de kant van de Jan van Galenstraat wordt versmald. Waardoor extra grond is om te bebouwen. En dat de buitenruimte blijft zoals deze is. Dus de Van Ginnekelaan blijft bestaan en de openbare parkeerplaatsen blijft behouden. De huidige metrages die er nu zijn, dienen in een nieuw plan minimaal hetzelfde te zijn. Er kan een ondergrondse parkeergarage gemaakt worden onder de gebouwen zonder dat dit ten koste gaat van de buitenruimte. De huidige speeltuin kan opgeknapt worden en kan vergroenen maar deze moet even groot blijven en niet vermengd worden met een parkfunctie en looppaden. De groenruimte rondom de woningen 26-32 dient minimaal even breed te blijven als nu het geval is als groenzone en buffer rondom deze woningen. En dat op maaihoogte de situatie blijft bestaan. Eventueel kan deze anders ingedeeld worden waardoor er meer groen aangelegd kan worden in plaats van minder. Zo kan er bijvoorbeeld op de stoep aan de Noordkant en Zuidkant van de Huizinga extra bomen worden geplaats.

Antwoord

- De oplossingen die worden aangedragen onder de eerste zes punten zijn reeds onderzocht. Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging. De laatste drie punten zien wij als wensen voor de inrichting van de openbare ruimte en deze nemen we mee bij het verdere ontwerp dat in participatie met de buurt zal plaatsvinden.

Reactie 13.154

We gaan weer even terug naar de Intentieovereenkomst. Hier staat, voor uw herinnering, de vragen die in de intentieovereenkomst staan. De vragen die hier bij horen beginnen met 4.0, graag doornummeren bij de antwoorden van de alfabetische letters. Hieronder staan de onderzoeksvragen waar volgens de intentieovereenkomst aan voldaan zou moeten worden. Graag de blauw gearceerde vragen hieronder na te lopen & beantwoorden. Wij kunnen antwoorden op deze vragen niet terugvinden in het concept SPvE. Graag een check op al deze vragen of en op welke wijze ze zijn beantwoord. Sommige vragen zijn terug te vinden, ander gedeeltelijk en weer andere totaal niet. Graag puntsgewijs een antwoord op al deze vragen. a) Hoe kan de bebouwing ertoe bijdragen dat er aan de zijde van de Jan van Galenstraat een representatieve wijkentree wordt gemaakt?

Antwoord

- De nieuwbouw benadrukt stedenbouwkundig (net als Nieuw Blijenburg) de doorgaande lijn van de Kardinaal de Jongweg, en de meer ondergeschikte wijkentree. De maat en schaal van de nieuwbouw is ten opzichte van Nieuw Blijenburg beperkter, om voor een betere aansluiting op de achterliggende wijk te zorgen. De rooilijn aan de Jan van Galenstraat ligt iets terug ten opzichte van de huidige rooilijn. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een bomenrij aan de Jan van Galenstraat (indien de ondergrond dit toelaat). Hiermee wordt de wijkentree een minder sleets en krijgt de wijk een groenere, meer representatieve entree. Door de hoge plint, het voorplein aan de Jan van Galenstraat met het inrichtingsniveau Domstad bijzonder en de teruggelegde rooilijn in de Huizingalaan wordt bijgedragen aan een representatieve entree van de wijk.

Reactie 13.155

b) Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de bebouwing een alzijdig karakter of oriëntatie krijgt (met name de plint)?

Antwoord

- In tegenstelling tot de bestaande winkelstrip, die een duidelijke achterkant kent wordt er zo veel mogelijk ingezet op een zo alzijdig mogelijk karakter van de plint. Dit is nooit 100% mogelijk. Belangrijkste zijden zijn de zijde van de Jan van Galenstraat, de Huizingalaan en de zijde van de Kardinaal de Jongweg. Deze liggen aan doorgaande openbare ruimten. Aan deze zijden zitten zo veel mogleijk entrees van de woningen, als entrees van voorzieningen. Aan de binnentuin zitten de entree naar het gezondheidscentrum en woningen aan het dek. Echter kan het niet voorkomen dat een plint af en toe gesloten is. Deze zal dan zo aantrekkelijk mogelijk worden vormgegeven. Dit is een opgave voor de architect Met het introduceren van een leefgallerij, goede buitenruimtes, een plint met winkels en een supermarkt en een gezondheidscentrum en diverse ontsluitingen van de woningen rondom het gebouw wordt gezorgd voor een alzijdig karakter.

Reactie 13.156

c) Het is belangrijk dat de publieke- en ontmoetingsfuncties behouden of versterkt worden: welke functies in de plint hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen de publiek een ontmoetingsfunctie van het gebied versterken?

Antwoord

- De winkels, supermarkt en het gezondheidscentrum hebben een maatschappelijke meerwaarde en versterken de ontmoetingsfunctie van het gebied. Ook de buurttuin is straks -veel meer dan nu- een verblijfsplek waar ontmoeting in kan plaatsvinden. Ook de vergroening en het vernieuwen van de openbare ruimte plaats kan hebben speeltuin draagt hieraan bij.

Reactie 13.157

d) Hoe kan deze locatie een invulling krijgen die qua maat en schaal aansluit op de omgeving, past in de ruimtelijke structuur?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 13.158

e) en f) Hoe kan de kwaliteit en de bruikbaarheid van het openbaar gebied aan zowel de zuidzijde als de noordzijde van de bebouwing worden versterkt en hoe kan dit gebied groener worden?

Antwoord

- Hiervoor zijn in het SPvE kaders opgenomen, de beantwoording van deze Reactie is onderdeel van de uitwerking van de openbare ruimte. Door het gebied in te richten conform het principe ‘groen, tenzij’ en de straks niet meer noodzakelijke ‘Van Ginnekenlaan’ te verwijderen kan het gebied een stuk meer vergroenen. Bovendien stellen we voor het inrichtingsniveau rondom het winkelgebied de verhogen naar Domstad Bijzonder, waardoor de openbare ruimte ook een kwalitatieve impuls krijgt.

Reactie 13.159

g) Op welke wijze kan een hoogwaardige parkeeroplossing bijdragen aan een versterking van het woon- en leefklimaat?

Antwoord

- Doordat het parkeren volledig ondergronds wordt opgelost, ontstaat er een autovrij gebied waarbij ten opzichte van de huidige situatie de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte en de relatie tussen de openbare ruimte en de bebouwing veel beter kan worden. Het oppervlak van de bebouwing neemt toe met evenveel m2 als de verharding van de auto (rijbaan, parkeervakken) afneemt. Door het parkeren volledig onder maaiveld op te lossen ontstaat er ruimte om de auto van het maaiveld weg te halen. Dit geeft ruimte voor enerzijds vergroting van het bebouwde oppervlak (tbv uitbreiding voorzieningen) en anderzijds vrijkomende ruimte te herinrichten en te vergroenen.

Reactie 13.160

h) Op welke wijze wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost?

Antwoord

- Bezoekers en bewoners zullen beiden parkeren in de ondergrondse parkeergarage.

Reactie 13.161

j) en i) Wat zijn de effecten van het extra programma en een supermarkt (type discounter) op de Verkeersgeneratie en wat betekent dat voor de bereikbaarheid van het gebied?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 13.162

k) Hoe wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai van de kardinaal de Jongweg?

Antwoord

- De initiatiefnemer heeft de geluidsbelasting op het gebouw laten onderzoeken om inzicht te krijgen in de te nemen bouwkundig maatregelen aan het gebouw. De woningen worden tweezijdig georiënteerd, waarbij de buitenruimte en een slaapvertrek aan de luwe zijde van de woning liggen. De gevel aan de Kardinaal de Jongweg moet aan de voorkeurswaarde voldoen.

Reactie 13.163

(Kwalitatief) luchtkwaliteitsonderzoek

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.164

l) Quickscan flora en fauna en eventueel nader onderzoek (voorafgaand aan de sloop van het gebouw; de natuurkalender is daarin leidend)

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek moet nog worden gedaan.

Reactie 13.165

m) Bodemonderzoek (na sloop van de gebouwen)

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de in te dienen stukken bij de aanvraag voor een nieuw Omgevingsplan. Dit onderzoek kan pas worden verricht na sloop van de gebouwen.

Reactie 13.166

n) Een uitgewerkt energieconcept: Het voorgelegde plan dient een bijdrage te leveren aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. De ontwikkelaar wordt gevraagd dit in beeld te brengen (denk aan BENG, GPR, hergebruik sloopmateriaal, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering).

Antwoord

- Dit onderzoek maakt deel uit van de Voorlopig Ontwerp fase van het gebouw. In deze fase wordt het installatietechnisch gedeelte van het gebouw uitgewerkt. Dit installatietechnisch gedeelte is nog niet gereed.

Reactie 13.167

o) Hoe kan een goed woon-en leefklimaat worden gerealiseerd door een combinatie van functies (industrielawaai)

Antwoord

- In de eerste plannen was een inpandige laad-en losplek voorzien om geluidsoverlast te voorkomen. Deze inpandige oplossing is met de keuze om het laden/lossen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren niet meer mogelijk. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt bezien hoe de geluidsoverlast bij de woningen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Reactie 13.168

p) Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?

Antwoord

- Door op deze locatie te kiezen voor behoud van de voorzieningen, verdichting en vergroening. Door een fijnmaziger voorzieningen netwerk te hebben in de stad, wordt de bereikbaarheid en de nabijheid ervan beter, en neemt de noodzaak af om met de auto te gaan. Ook wordt daarmee de drukte gespreid: ook bij de Gaard wordt veel overlast ervaren van winkelend publiek dat ‘van verder komt’. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, het gebruik van de auto wordt ontmoedigd. Daarnaast wordt de openbare ruimte waar mogelijk vergroen, en klimaatadaptief ingericht.

Reactie 13.169

q) Welke mogelijkheden zijn er voor het behoud en eventueel verplanten van bestaande bomen?

Antwoord

- Dit moet nog worden uitgezocht.

Reactie 13.170

r) Hoe kan rekening gehouden worden met de voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van woningen in de categorie sociale huur conform de Woonvisie 2019?

Antwoord

- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.171

s) Welke verhouding kernvoorraad en secondair sociaal is mogelijk binnen het sociale programma, conform de voorwaarden sociale huur in de Woonvisie 2019?

Antwoord

- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.172

t) Is het realiseren van een aandeel woningen met een huurprijs onder de kwaliteitskortingsgrens (€424,44) mogelijk? (t.b.v. studentenhuisvesting of bijzondere doelgroepen die behoefte hebben aan een woning waarvoor zij volledige huurtoeslag kunnen aanvragen).

Antwoord

- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.173

u) Wat is het huidige verzorgingsniveau voor de inwoners in de omgeving van de Jan van Galenstraat. Wat is het aanbod in een straal van 500 – 1.000 meter? Waar doen zij op dit moment de boodschappen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'.

Reactie 13.174
v) Wat is de haalbare supermarktomvang op deze locatie?
Antwoord
- Deze vraag is eerder gesteld. Zie antwoord aldaar.

Reactie 13.175
w) en x) Wat is het effect hiervan op de omliggende winkelstructuur, die wij voor de inwoners in Noordoost willen behouden?
Antwoord
- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.176
y) en z) Wat is de wenselijke invulling van de supermarkt? Discounter of full-service? Bekeken zowel vanuit de economische haalbaarheid/ het onderscheidend vermogen tov omliggende winkelgebieden en het verzorgingsniveau.
Antwoord
- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.177
aa) Op welke wijze wordt de gronduitgifte of –ruil vormgegeven?
Antwoord
- Dit is nog in onderzoek.

Reactie 13.178
bb) - De eigenaar/verhuurder zal tijdig de mogelijkheden voor passende vervangende huurruimte onderzoeken en in samenspraak met een redelijk voorstel komen (afspraken bv. over huurprijs, regelen van vervangende woonruimte, terugkeer etc.).
Antwoord
- Deze vraag is eerder gesteld. Zie eerder gegeven antwoord.

Reactie 13.179
Met betrekking tot de intentieovereenkomst hebben wij nog de vraag: En wat zijn de consequenties als nu het project stopgezet wordt? Is er een clausule in de intentieovereenkomst waardoor er dan door de gemeente Utrecht boetes betaald moeten worden?
Antwoord
- Er is geen sprake van een boeteclausule in de intentieovereenkomst, die erop ziet dat de gemeente een boete verschuldigd is aan de initiatiefnemer als het project wordt stopgezet.

Reactie 13.180
Daarnaast wil ik ter discussie stellen of deze projectontwikkelaar Kerckebosch betrouwbaar is voor deze gebiedsontwikkeling. Graag uw visie hierop; wat zijn de positieve argumenten om dit project toe te vertrouwen aan Kerckebosch en wat zijn de negatieve argumenten? Kerckebosch heeft laten zien slecht met hun gebouwen om te gaan, beloften naar de huidige huurders, inclusief gerechtelijke uitspraken niet of moeizaam na te komen. Ze proberen huidige huurders om te kopen om nu al hun huurcontract op te zeggen, voor 2000 euro per huurcontract. Ze nemen geen verantwoordelijkheid in deze ontwikkeling maar besteden dit allemaal uit aan de ambtenaren van de gemeente Utrecht, waardoor de gemeente Utrecht geen onpartijdige rol meer kan vervullen. Hierdoor is ook de begeleiding van participatie van de bewoners en omwonende in het geding.
Antwoord
- Wij zijn bekend met de reportages over Kerckebosch als ‘huisbaas’ en begrijpen de zorgen van de bewoners. Eerder is door de initiatiefnemer een tweetal ontwikkelingen in Leidsche Rijn gerealiseerd (Rijnsche Maan in de Pablo Picassostraat en Hoge Weide aan de Rietsuikerweg /

Vanilleweg / Sojaweg). Ook heeft de initiatiefnemer het pand aan de Kaatstraat 1 en een complete renovatie van hun pand aan de Oudenoord/Raamstraat gerealiseerd. De initiatiefnemer is als ontwikkelaar hierin een betrouwbare partij gebleken.

Reactie 13.181
Deze brief hebben wij persoonlijk opgesteld, onder voorbehoud van al onze juridische rechten. Wij zijn op de hoogte van de werkgroep van de buurt Ezelsdijk en staan hierachter. Wij weten dat er al heel veel vragen door deze groep zijn gesteld aan de gemeente Utrecht. En wij weten ook dat er heel veel vragen telkens onbeantwoord blijven. Wij vinden dat dit moet stoppen en dat bewoners, werkgroep, omwonenden serieus genomen moeten worden. Wij gaan er van uit dat dit document beschikbaar gesteld worden aan de raadsleden en openbaar wordt gemaakt om aan te geven hoeveel punten onaf zijn, onduidelijk zijn, soms zelfs inconsequent zijn. En wij willen punts gewijs antwoord op onze vragen.
Antwoord
- Uw verzoek om alle ontvangen reacties op het SPvE integraal beschikbaar te stellen aan de raad, het college en de betrokken wethouder, is onderdeel van de gebruikelijke werkwijze van de gemeente. De reacties zijn hiermee integraal beschikbaar voor hen beschikbaar. Wij hebben uw vragen puntsgewijs beantwoord. Wij hopen dat hiermee duidelijk is dat wij uw inbreng en mening uiterst serieus nemen.

Respondent 14

Reactie 14.1
De betrokkenheid, of eigenlijk het ontbreken daarvan, van de projectontwikkelaar is zorgelijk. Gezien de huidige staat van hun panden in de wijk geeft dat niet zoveel vertrouwen voor de toekomst. De woningen in de wijk zijn in slechte staat. Hoe gaat dat straks met het onderhoud van de nieuwbouw?
Antwoord
- De gemeente heeft geen invloed op de wijze waarop de initiatiefnemer zijn bezit onderhoudt.

Reactie 14.2
Of met de communicatie naar de buurtbewoners als de werkzaamheden daadwerkelijk aanstaande zijn?
Antwoord
- Tijdens de bouw wordt de overlast zo veel als mogelijk beperkt. Uw verzoek om over de werkzaamheden te communiceren met de buurt zullen wij doorgeven aan de initiatiefnemer.

Reactie 14.3
Het SPvE geeft nu nog te veel ruimte aan de projectontwikkelaar om te kunnen marchanderen. Dat geeft onvoldoende vertrouwen dat de nieuwbouw straks daadwerkelijk aan de in de SPvE gewekte verwachtingen voldoet**.**
Antwoord
- Het is onduidelijk bij welke eisen/randvoorwaarden u meent dat wij te veel ruimte geven. Zie verder, algemeen antwoord H1 onder Het SPvE Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Reactie 14.4
In de documentatie en communicatie zitten slordigheden en inconsistenties. Dat geeft een vervelend gevoel. Ook blijken er verschillende tekeningen te rouleren.
Antwoord

- Dit is uiteraard niet de bedoeling. Wij zullen hier zorgvuldig op letten.

Reactie 14.5
Het SPvE is onvoldoende gedetailleerd uitgewerkt, met name als het gaat over leefbaarheid en groen. Wij zien niet dat het groenbehoud of uitbreiding voldoende gewaarborgd is. Zo wordt wel gerefereerd aan de huidige stenige uitstraling van het gebied (p.10), maar de nieuwe plannen bieden geen verbetering op dit punt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid en Groen.

Reactie 14.6
p. 19 - 'Parkeren voor bezoekers supermarkt': voor wie is die parkeergarage straks nou bedoeld, als de nieuwe bewoners geen vergunning krijgen? Of wordt er toch op gerekend dat de inhoud van een deel van de winkelmandjes in auto's wordt afgevoerd?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 14.7
- Mandjessupermarkt: betekent dat dus geen winkelwagentjes?

Antwoord

- Een mandjessupermarkt is een supermarkt waar bezoekers voornamelijk lopend heen gaan of op de fiets voor een beperkt aantal boodschappen. In de supermarkt kiezen bezoekers dan vaak voor een mandje in plaats van een winkelwagen. Een mandjessupermarkt beschikt ook over winkelwagens voor haar klanten. Bij de supermarkt aan de Jan van Galenstraat willen wij afspraken vastleggen in de Anterieure Overeenkomst met de initiatiefnemer dat de winkelwagens de winkelruimte niet kunnen verlaten.

Reactie 14.8
'Vanwege het intensieve gebruik van de openbare ruimte en de gewenste kwalitatieve uitstraling wordt het niveau Domstad Bijzonder voorgesteld.' Dit klinkt als een intensiever schoonmaak/beheerregime, klopt dat?

Antwoord

- Domstad bijzonder is een inrichtingsniveau dat vaker bij intensiever gebruikte openbare ruimte wordt gebruikt. Hierbij is er qua materiaalkeuze en beheer net iets meer mogelijk dan bij het standaard inrichtingsniveau

Reactie 14.9
Is dit nu ook in werking voor groen aan de Kardinaal de Jongweg en rondom de speeltuin? Er is daar nu volgens het minimale beheerregime van kracht, wat de openbare ruimte geen goed doet.

Antwoord

- Het groenvak tussen de parkeerplaatsen wordt door de bewoners in zelfbeheer verzorgd. Het groen in de omgeving onderhouden wij een aantal keer per jaar. De haagjes bij de parkeerplaats snoeien wij twee keer per jaar. Reinigingswerkzaamheden (zwerfafval, vegen, afvalbakken) worden door ons uitgevoerd op maandag, woensdag en vrijdag.

Reactie 14.10
We hopen op duidelijke afspraken over en met de winkeliers/supermarkt en hun rol in het schoonhouden van de openbare ruimte.

Antwoord

- Het beheer van de openbare ruimte is een taak van de gemeente, tenzij bewoners of winkeliers aangeven dat zij het graag zelf willen beheren. Informatie hierover is te vinden via deze link: Zelf openbaar groen onderhouden | gemeente Utrecht

Reactie 14.11

p. 28 Over de bushalte i.r.t. de expeditie van de supermarkt: 'Deze zal zich bevinden aan het begin van de nieuw aan te leggen busbaan, welke is voorzien in het kader van de versnelling van het OV op de Kardinaal de Jongweg. De bus kan halteren op de busbaan en heeft met die reden geen parkeerhaven nodig maar slechts een halte.' Positief als de Kardinaal de Jongweg heringericht wordt en als er een busbaan wordt aangelegd. Dit is voor ons wel nieuwe informatie. Is hier al een planning voor? De tekening op p. 37 suggereert dat de tweebaansweg gehandhaafd blijft en vanaf de huidige bushalte feitelijk driebaans wordt (2 normale rijstroken en een busbaan). Dit is wel een andere opvatting van een stadsboulevard dan elders in de stad, waar bijna zonder uitzondering sprake is van versmalling i.p.v. verbreding. Goed nieuws overigens als er werk wordt gemaakt van de herinrichting van deze gevaarlijke, drukke en lawaaiige weg, maar wel bijzonder als deze nog breder wordt (en ten koste van wat? Daarnaast, bij eerdere plannen was expeditie via de Kardinaal de Jongweg nog absoluut onmogelijk vanwege juist deze bushalte. Dat geldt dus klaarblijkelijk niet meer.

Antwoord

- De Kardinaal de Jongweg wordt niet heringericht. Er worden mogelijk een aantal maatregelen doorgevoerd door de provincie om de busverbinding tussen station Overvecht en het USP robuuster te maken en te versnellen. Dit is onderdeel van de zogenaamde 'no-regret' maatregelen van Uned.

Reactie 14.12

p.30 Een mandjessupermarkt van 1270 m2 BVO en circa 850 m2 WVO. Dit moet maximaal 850 m2 WVO zijn. Ook moet er opgenomen worden in het SPvE dat er niet op een later moment door de projectontwikkelaar, of eigenaar van het pand, veranderingen in het pand mogen worden gemaakt waardoor er een veel grotere supermarkt kan worden gerealiseerd.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst.

Reactie 14.13

p. 35 Participatie: tot nu toe is in het participatietraject veel ruis op de lijn geweest. Dat heeft het plan uiteindelijk wel verbeterd, maar de verhoudingen onnodig op scherp gesteld. Voor het verdere traject, met name de co-creatie van de openbare ruimte, moet echt vooraf heel duidelijk worden gemaakt wat de rol van de klankbordgroepen wordt (staat in grote lijnen al wel in de bijlage), en wat er voor de deelnemers van te verwachten is. Welke invloed kunnen zij daadwerkelijk uitoefenen?

Antwoord

- We nemen uw verzoek om vooraf heel duidelijk te maken wat de rol van de klankbordgroep (en werkgroep) is en wat er van en voor de deelnemers te verwachten is en hoeveel invloed zij kunnen uitoefenen mee in de uitwerking van de komende bijeenkomsten met deze groepen.

Reactie 14.14

Voor wat betreft de co-creatie en de raadgevende klankbordgroep: op p. 35 staat als deelnemer 'een vertegenwoordiging van de buurtvereniging'. Op p. 39 en 40 staat 'omwonenden uit de buurt', en dat dit alles op persoonlijke titel is. Het helpt al dit met elkaar in overeenstemming te brengen en duidelijk

te maken dat omwonenden dit op persoonlijke titel kunnen doen. Worden de omwonenden nog benaderd hiervoor of moet dit op eigen initiatief? De eerste bijeenkomsten zijn immers al gepland.

Antwoord

- Begin januari 2024 is een wijkbericht verspreidt met een uitnodiging voor een startbijeenkomst voor het ontwerp van de openbare ruimte. De bijeenkomst is op 31 januari 2024 gehouden en had tot doel ideeën, wensen en gedachten op te halen van belanghebbenden. Aan het eind van de bijeenkomst was er mogelijkheid voor de deelnemers om zich aan te melden voor de werkgroep, de klankbordgroep of beide groepen. Ook daarna was aanmelden nog mogelijk via: galenhuizingalaan@utrecht.nl.

Respondent 15

Reactie 15.1

Bij het opstellen van het SpvE is er geen participatie geweest van de huurders over de bebouwing. Ook is hierover in het SpvE bij 'vervolgtraject' niets opgenomen. In het Plan van Aanpak Jan van Galenstraat is wel opgenomen: 'De ontwikkelaar zal hierna [na vaststelling van het SpvE] met de huidige huurders verdere gesprekken voeren over de inrichting van het gebouw.' De status van dit Plan van Aanpak is echter onduidelijk. Daarom: neem de participatie van de huurders over het gebouw op in het SpvE. Net zoals ook de participatie over de ruimte rondom de bebouwing hierin is opgenomen.

Antwoord

- De huurders die graag willen terugkeren in de nieuwbouw zijn via de bewonerscommissie betrokken geweest bij het maken van het Plan van Aanpak voor de participatie bij het ontwerp van de openbare ruimte. De commissie heeft toen aangegeven graag invloed te hebben op het aantal kamers van de nieuwe appartementen. Een deel van de bewoners die willen terugkeren hebben de wens een appartement met drie of vier kamers te betrekken. Er is aangegeven dat dit een onderwerp is dat de bewonerscommissie met de gemeente maar met de initiatiefnemer moet bespreken. Tijdens de overleggen van de bewonerscommissie met de initiatiefnemer is dit inderdaad het geval geweest.

Reactie 15.2

In de motie van de Raad van 16 mei 2023 draagt de raad het college op om het plan met eigenaar Kerckebosch Ezelsdijk B.V., met betrokkenheid van bewoners, winkeliers, omwonenden en andere belanghebbenden verder uit te werken en vorm te geven. Wij stellen vast dat de participatie waar in deze motie op wordt gedoeld er niet is geweest, zeker niet op het onderdeel bebouwing. Een deel van ons wil terugkeren in de nieuwbouw en wij beschouwen ons daardoor als direct belanghebbenden bij de hele ontwikkeling, bij wat er gebouwd gaat worden, en daardoor ook bij het SpvE. Wij hadden willen participeren over hoeveel woningen er gebouwd gaan worden, hoe groot deze woningen zijn, in welke categorieën van sociale huur deze woningen zitten, en wat de hoogte van de huren van deze woningen zullen zijn. Ook hebben we ideeën of hadden we die verder kunnen ontwikkelen over zaken als woningplattegronden, over de uitsluiting van onze woningen, over de ligging van de balkons en over het parkeren van onze auto's en fietsen. Door het ontbreken van deze participatie is niet alleen niet voldaan aan de motie maar is ook niet voldaan aan het beleid van de gemeente Utrecht t.a.v. participatie in de verschillende fases van dit soort projecten. Dat is jammer.

Antwoord

- Dat bewoners die willen terugkeren in de nieuwbouw mede bepalen hoeveel woningen er gebouwd gaan worden, hoe groot deze woningen zijn, in welke categorieën van sociale huur deze woningen zitten, wat de hoogte van de huren van deze woningen zullen zijn, hoe de

woningplattegronden eruitzien, wat de uitsluiting van de woningen wordt, waar wel en geen balkons komen en hoe het parkeren van auto's en fietsen zal plaatsvinden gaat veel verder dan waar de participatie op ziet. Met deze vorm van invloed krijgt de mogelijke toekomstige huurder in feite de rol van eigenaar die opdracht geeft een nieuwe woning te ontwerpen en bouwen. Deze vermenging van rollen is niet de opzet van de participatie. Het is de initiatiefnemer bekend wat de verschillende wensen van zowel de huurders als de winkeliers zijn die willen terugkeren in de nieuwbouw. Met de winkelier voert hij hier individuele gesprekken over. Het regulier overleg van de bewonerscommissie met de initiatiefnemer is de plek waar het aantal kamers van de nieuwe appartementen, het huurniveau en andere wensen moet worden besproken. Dit is inmiddels ook het geval.

Reactie 15.3
Wij willen dat vóór de vaststelling van het SpvE de afspraken, die moeten worden gemaakt met de huurders, op hoofdlijnen op papier staan (sociaal plan), en dat deze in een later stadium samen met de huurders verder worden uitgewerkt. Dit wil ook de wethouder. Neem dit a.u.b. op in het SpvE.
Toelichting: De gemeente heeft een vroeg stadium bepaald dat in overleg met de huurders alle afspraken op papier moeten worden gezet en dat daarbij de regels van het Utrechtse Participatie Model (ASP) als richtlijn moeten worden gehanteerd. Als huurders hebben wij ons eind 2022 verenigd in een bewonerscommissie. Direct daarna hebben wij bij de verhuurder aangegeven in gesprek te willen over het maken van afspraken en het op papier zetten daarvan. Gedurende 2023 is dit gesprek niet tot stand gekomen. Eind 2023 informeerden gemeenteraadsleden bij ons over de voortgang van het overleg met de verhuurder. Daarna hebben zij vragen gesteld in de Raad. Daarop heeft Wethouder Eerenberg aangegeven dat de afspraken over de rechten van de huurders op papier moeten staan zijn als het SpvE wordt voorgelegd aan de raad.
Antwoord

- Het SPvE is niet de plek om de afspraken die moeten worden gemaakt tussen de verhuurder en de huurders vast te leggen. Dit is een zaak tussen de verhuurder en huurders. De gemeente heeft hier wel invloed op. De initiatiefnemer is meerdere malen gevraagd te starten met de gespreken en afspraken te maken hoe en wanneer het sociaal vorm te geven. In januari 2024 is er een eerste overleg geweest van de bewonerscommissie met de verhuurder (Kerckebosch Ezelsdijk BV). Daarbij was ook de gemeente aanwezig. Afgesproken is dat de rechten van de bewoners in nauw overleg met de bewonerscommissie op papier gaan worden gezet. Daarbij zal worden ingegaan op zaken als een draagvlakmeting, urgenties, al dan niet tijdelijke herhuisvesting, de voorrang bij terugkeer, en de verhuiskostenvergoedingen bij vertrek en terugkeer. Inmiddels is er in maart 2024 een tweede overleg geweest en is een derde gepland in mei 2024.

Respondent 16

Reactie 16.1
De huidige buurt bewoners ervaren steeds vaker dat parkeren in buurt moeilijker gaat. Regelmatig, als je wat later thuiskomt, moet er uitgeweken worden naar 1 of 2 straten verderop. Dit in combinatie met de nieuwbouwplannen zoals deze zijn voorgesteld in het SPvE maken we ons dan ook grote zorgen over het parkeren van de huidige buurt bewoners met een parkeervergunning die niet in de nieuwbouw gaan wonen. De laatste parkeerdruk meeting is uitgevoerd in 2017, een klein inzicht daarvan vinden we terug in de bijlage van het parkeeronderzoek van Royal Haskoning. In dit onderzoek staat genoemd dat in 2017 al de parkeerdruk bovengemiddeld was en tegen hoog aan zit. Sinds 2017 zijn volgende wijzigingen doorgevoerd in de wijk waarbij duidelijk wordt, dat zelfs zonder nieuwe meeting, de parkeerdruk als hoog gekwalificeerd kan worden.
- Aanleggen van de fietsstraat in de Huizingalaan = - 28 plekken

- Opladen elektrische auto’s (er zijn erg weinig elektrische voertuigen in deze buurt) = -24 plekken,
- Plekken voor deelauto’s = - 6 plekken.
Totaal zijn er dus de afgelopen jaren al 58 plekken van de openbaar beschikbare parkeerplekken afgegaan, dus de ervaring van verhoogde parkeerdruk op basis van beschikbare plekken is alleen al hierom te verklaren.

Het meten van het huidige gebruik van de parkeerplekken is voor een correcte ontwikkeling van dit gebied noodzakelijk om te voorkomen dat buurtbewoners met een parkeervergunning straks geen parkeerplek meer hebben binnen de gestelde normen van de gemeente. Aangezien de gemeente/ project ontwikkelaar tot op heden daartoe geen noodzaak zien en uit blijven gaan van oude gegevens en theoretische modellen hebben we als buurt zelf een meeting uitgevoerd om een inzichtelijk te maken dat de parkeerdruk een serieus probleem is. De meeting is uitgevoerd over de parkeerplaats tussen de Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. We hebben een hele week, elk heel uur het aantal vrije parkeerplaatsen geteld en ook gekeken hoe vaak de parkeer betaalautomaat gebruikt wordt. Het gemiddelde week percentage van de bezette parkeerplekken is als volgt: Een bezettingsgraad van meer dan 80% word binnen de parkeernormen als erg druk genormeerd. Op basis van deze meeting is inzichtelijk dat een groot gedeelte van de dag boven deze norm van 80% valt met daarbij duidelijk zichtbaar dat (tijdens de openingstijden van de winkels het juist onder deze norm valt, winkelend autobezoekers spelen dus geen rol van betekenis bij de huidige parkeerdruk.

De betaalautomaat blijkt erg weinig gebruikt te worden, door de weeks 2-5 keer per dag en op zaterdag een piek van 7 transacties over de gehele dag.

De opbouw van deze parkeerplaatsen is als volgt: Het aantal parkeervergunningen wat is afgegeven aan de huidige bewoners van de te herbouwen woningen: 26 (uit de raadsvergadering van 13/09/2022) Parkeerterrein Huizingalaan vrije plaatsen 37, Parkeerterrein Huizingalaan alleen elektrisch opladen 2, Parkeerterrein Huizingalaan Greenwheels deelauto 1, Plekken langs de stoep in de Van Ginnekenlaan 20. Totaal aantal plekken 60, Aftrek van de gereserveerde doel plekken (Greenwheels en elektrisch laden) -3. Totaal aantal publiek beschikbare plekken 57. Totaal aantal publiek beschikbare plekken 57, Aftrek van plekken die opgenomen worden in de nieuwe ontwikkeling -26. Aantal publieke plekken dat nu beschikbaar is voor buurt parkeer vergunninghouders

Op basis van bovenstaande kan er geconcludeerd worden dat het aantal winkelde parkeerplaats gebruikers maar enkele per dag zijn en dat de rest in gebruik is door buurtparkeervergunning houders. Dit is ook in lijn der verwachting van de in 2017 gemeten bijna 100% bezetting van de parkeerplaatsen in de avonduren.

Conclusie en vragen: Op basis van bovenstaande kan er geconcludeerd worden dat het aantal winkelde parkeerplaats gebruikers overdag maar enkelen zijn waardoor bij dubbelgebruik daar de huidige bewoners er geen last van hebben. In combinatie met het lage gebruik van de parkeerautomaat kan er geconcludeerd worden dat de plaatsen voornamelijk worden gebruikt door buurt parkeervergunning houders. Dit is ook in lijn met de ook in 2017 gemeten bijna 100% bezetting van de parkeerplaatsen in de avonduren. Concreet, alle 31 publieke parkeerplekken, van deze parkeerplaats zijn toe te wijzen aan buurtparkeervergunninghouders met dubbel gebruik winkelend publiek overdag. Dit wijkt heel erg sterk af van de getallen van het project, die uitgaat van 10 parkeerplekken die nu in gebruik zouden zijn door buurtbewoners met een parkeervergunning.

Antwoord

- Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente Utrecht zijn progressief gericht op het verminderen van de automobiliteit, het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen en het stimuleren van andere, duurzame vormen van mobiliteit zoals de fiets. In het parkeerbeleid zijn de

regels vastgelegd op welke wijze de parkeerbehoefte moet worden berekend. Deze wijkt af van de door u gebruikte methodiek.

Reactie 16.2
Het project moet een parkeerdruk meeting laten uitvoeren door een onafhankelijk bureau waarbij het volgende inzichtelijk gemaakt wordt:
- De feitelijke parkeerdruk van deze buurt, dus bezetting van parkeerplaatsen over meerdere dagen en tijdstippen in de week inclusief de avonden en weekeinden
- Een weergave van het aantal winkel bezoekers die een parkeerplaats bezeten, op welke dagen en tijdstippen en voor hoe lang
- De bezetting van de plekken die gereserveerd zijn voor elektrische voertuigen los Rapporteren.

Antwoord

- In opdracht van de gemeente heeft Bureau GrootVolker in juni 2023 een parkeerdrukmeting uitgevoerd op een aantal maatgevende momenten. Hierin is geteld op verschillende tijdstippen en dagen. Er is onderscheid gemaakt in kortparkeerders en langparkeerders. Onderscheid maken tussen winkelend publiek en iemand die een woning bezoekt is niet mogelijk. Uit dit onderzoek blijkt dat de parkeerdruk in het onderzoeksgebied hoog is; 89%. Een parkeerdruk van meer dan 90% wordt volgens de Beleidsregel Parkeren beoordeeld als 'druk'. Zie ook het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 16.3
Als het bovenstaande onderzoek is uitgevoerd en de inzichten zijn gedeeld met de bewoners moet het project een nieuw parkeer plan opstellen waarbij er de garantie is dat de huidige buurt parkeervergunninghouders met hun vergunning in de buurt kunnen blijven parkeren. Tevens daarbij de volgende aandachtspunten:- Rekenkundige zaken zoals bijvoorbeeld dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij een discounter supermarkt die open is van 08:00 tot 22:00 uur, met een winkel bezoekers piek tussen 17:00 en 20:00 uur eigenlijk niet of heel beperkt toegepast kunnen worden; - Inzichtelijk maken waar de Greenwheels en elektrische auto doelgroep parkeerplaatsen geplaatst gaan worden die nu zijn geplaatst op de op te heffen parkeerplaats;- Uitgaan van de echte parkeerbelasting van een discounter auto supermarkt omdat er binnen het huidige SPvE geen maatregelen genomen worden om dit type gebruik te voorkomen;- De sociale huurwoningen moeten in de nieuwbouw minimaal dezelfde woonoppervlak hebben inclusief de privé balkons die daar nu onderdeel van uitmaken.

Antwoord

- Het uitgevoerde parkeeronderzoek geeft een feitelijke weergave van de parkeerdruk in de buurt op een aantal representatieve tijdstippen. Het zegt niets over dubbelgebruik of andere rekenkundige zaken. Het parkeer onderzoek en de berekening van het benodigd aantal auto parkeerplekken voor de nieuwe ontwikkeling geeft aan dat de ontwikkeling gerealiseerd kan worden. Zie ook het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 16.4
Vanuit de parkeer- en verkeersonderzoeken is duidelijk zichtbaar dat er door de adviesbureaus gerekend wordt met twee maten. Als voorbeeld gaat men voor de huidige situatie bijvoorbeeld uit van de maximale parkeerbelasting per m2 winkeloppervlak (terwijl we hierboven inzichtelijk hebben gemaakt dat dit niet reëel is). En voor de nieuwe situatie gaan men dan uit van de minimale parkeerbelasting per m2 winkeloppervlak. Dit is ook niet reëel als men vanuit het project aanstuurt op een discounter supermarkt die het, vanwege de erg lage marges, moet hebben van veel boodschappen door veel (auto)bezoekers. Op eerdere vragen vanuit de buurt is door de

adviesbureaus gereageerd dat dit gebruikelijk is in de gemeente Utrecht. Dit is in dit geval duidelijk niet houdbaar. Mijn Reactie is dan ook, ga bij de herberekeningen van het parkeerplan (zie Reactie 2) maar ook bij de herberekening van de verkeerstromen (Reactie 3) uit van reële getallen die overeenkomen met de te verwachten werkelijkheid. En rekenen niet, zoals we in de reeds beschikbare door de WOO opgevraagde documenten, naar een situatie toe om alles gerealiseerd te krijgen en later de buurt op te zadelen met de nu al voorspelbare overlast. Bovenstaande vragen gaan de buurt en de raadsleden de inzichten geven in de werkelijke situatie wijzigingen als gevolg van dit project waardoor een gedegen besluit mogelijk zal kunnen zijn.

Antwoord

- Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente Utrecht zijn progressief gericht op het verminderen van de automobiliteit, het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen en het stimuleren van andere, duurzame vormen van mobiliteit zoals de fiets. Dat is de reden dat onder andere de rekenregel geldt dat bij het berekenen van het rechtensverkregen niveau geen rekening gehouden hoeft te worden met dubbelgebruik, of de 'maximale parkeerbelasting' zoals u die noemt, en bij het berekenen van de parkeereis van nieuwe functies wel. Dit is terug te lezen in de 'Toelichting bij Beleidsregel Parkeren Auto' (artikel 5). De reactie van adviesbureaus dat "dit gebruikelijk is in de gemeente Utrecht" is dus correct.

Respondent 17

Reactie 17.1

Bij het zien van het ontwerp bij de consultatiebijeenkomst voor buurtbewoners op 19 december 2023 zijn we geschrokken van de omvang. Gezien vanaf de Huizingalaan en de Zeemanlaan, blijkt dat de hoogte en omvang zodanig is dat er van enig ruimtelijk gevoel dat er nu is bij het begin van de Huizingalaan geen sprake is.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt en Leefbaarheid.

Reactie 17.2

De verkeersveiligheid is al vaak ter sprake geweest. Het laden en lossen van de supermarkt is weliswaar verplaatst naar de Kardinaal de Jongweg, maar nog steeds is er een uitrit van de parkeergarage gepland bij het begin van de Huizingalaan. Bij de bijeenkomst van 19 dec. j.l. is uitgelegd dat er net genoeg ruimte op de stoep zou zijn voor een auto om stil te staan voordat de Huizingalaan wordt opgereden. Niet echt een veilige uitrit voor de voetgangers en de stromen fietsers in de spits naar het Utrecht Science Park en overigens ook voor het verkeer van en naar de scholen in de straat (Nimeto en basisschool De Wissel). Dit staat haaks op de eerdere realisering van een fietsstraat. Hoe gaat dat opgelost worden?

Antwoord

- Doordat de ingang van de parkeergarage terug ligt ten opzichte van de stoep is er voldoende ruimte voor het uitrijden van de garage, het stilstaan voor de in/uitgang, en het overzicht hebben op verkeersstromen zonder doorlopende trottoir te blokkeren. In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt dit verder uitgewerkt.

Reactie 17.3

De gemeente heeft een gezonde leefomgeving hoog in het vaandel staan, met groen, goede luchtkwaliteit en veiligheid. Mooie plaatjes van een groene omgeving hebben we gezien bij de consultatiebijeenkomst van 19 dec. j.l., maar bij het ontwerp is dit groen met speelplaatsje bij de Zeemanlaan ingesloten tussen hoge bebouwing; niet een fijne plek om te verblijven. Het wordt een

stenig geheel. Dit is niet een verbetering van de buurt zoals gesuggereerd wordt, maar een verslechtering, terwijl juist een groene omgeving essentieel is voor welzijn in een stedelijke omgeving, zoals blijkt uit talloze wetenschappelijke rapporten.

Antwoord

- De bebouwing aan de noordzijde wordt ter plekke van de speeltuin vijf meter hoger dan de bestaande bebouwing. De overige bebouwing zijn de bestaande eengezinswoningen aan de Huizingalaan en Zeemanlaan, en de oostgevel van de nieuwbouw van acht meter hoog. Deze ruimte wordt opnieuw ingericht, waarvoor samen een ontwerp wordt gemaakt. Zie ook het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 17.4

Ook hier is al veel over gezegd. Dat we nu mee mogen praten over het groen, voelt als een (wel erg mager) goedmakertje. Nogmaals: luister echt naar de buurtbewoners en maak de nieuwe en oude bewoners blij met een plek waar het fijn is om te wonen.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. Wij hebben hier notie van genomen en daarom het hoogste participatieniveau van co-creëren gekozen om de buurt zo veel als mogelijk de openbare ruimte te laten mee ontwerpen.

Respondent 18

Reactie 18.1

Onze grootste zorg gaat uit naar de omvang van de supermarkt en de invloed op de verkeersveiligheid in de buurt. Daarom vinden wij het van groot belang dat niet gesproken wordt over een oppervlakte van “ca.” maar uitdrukkelijk van “maximaal” 850 (liever nog 624) m2. De toevoeging dat ook in de toekomst geen vergroting mogelijk is, is voor ons ook erg belangrijk.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst.

Reactie 18.2

Om verwarring over het begrip “mandjessupermarkt” te voorkomen zouden wij graag expliciet vermeld willen zien dat in de supermarkt géén winkelwagens gebruikt zullen worden.

Antwoord

- Een mandjessupermarkt is een supermarkt waar bezoekers voornamelijk lopend heen gaan of op de fiets voor een beperkt aantal boodschappen. In de supermarkt kiezen bezoekers dan vaak voor een mandje in plaats van een winkelwagen. Een mandjessupermarkt beschikt ook over winkelwagens voor haar klanten. Bij de supermarkt aan de Jan van Galenstraat willen wij afspraken vastleggen in de Anterieure Overeenkomst met de initiatiefnemer dat de winkelwagens de winkelruimte niet kunnen verlaten.

Reactie 18.3

Wij zien graag een constructieve oplossing voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen op het van Ginnekenplein in combinatie met de uitbreiding van het aantal woningen in de nieuwbouw. ’s Avonds is het nu al zoeken naar een plaatsje voor je auto en dat zal alleen maar toenemen. Voorkomen moet worden dat er extra verkeer in de wijk komt door mensen (ook al hebben zij een parkeervergunning) die op zoek zijn naar een parkeerplek.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 18.4
Momenteel is er bar weinig openbaar groen. Toen de wijk in de jaren 60 ontwikkeld werd bestond er nu eenmaal een andere visie op dit leefbaarheidsaspect. De strook langs de drukke Kardinaal de Jongweg is nu niet bepaald een gebied waar je rust in het groen zoekt. Wij zouden graag duidelijkheid willen hebben over de beschikbaarheid van openbaar groen, zeker nu de gemeente Utrecht zo hoog opgeeft van het belang van openbaar groen. (Wij gaan ervan uit dat de binnentuin op het dak van de parkeergarage uitsluitend bedoeld is voor de bewoners van de nieuwbouw).

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Respondent 19

Reactie 19.1
Een aanzienlijk deel van de woningen met hoge nummers aan de Van Esveldstraat is zodanig gebouwd, dat zij geheel gericht zijn op de Jan van Galenstraat. Dat betekent, dat de slaapkamers van die woningen ook gericht zijn op de Jan van Galenstraat. Nu al is de geluidsoverlast zo groot, dat ramen en deuren bij voorkeur gesloten moeten blijven. Balkons zijn geen aangename plek om te vertoeven. Voorkomen zou moeten worden, dat als gevolg van de bouwverdichting het verkeerslawaai nog slechter weg kan en de overlast wordt vergroot.

Antwoord

- De nieuwe bebouwing zal moeten voldoen aan de geluidsnormen die de wet heeft gesteld voor de geluidsbelasting op de gevel en het geluidsniveau in de woning. Ook de eisen die zijn gesteld aan de plattegronden van de woningen (bijvoorbeeld een slaapkamer aan de geluidsluwe zijde) moeten worden gevolgd. De initiatiefnemer heeft de geluidsbelasting op het gebouw laten onderzoeken om inzicht te krijgen in de te nemen bouwkundig maatregelen aan het gebouw. De woningen worden tweezijdig georiënteerd, waarbij de buitenruimte en een slaapvertrek aan de luwe zijde van de woning liggen. De gevel aan de Kardinaal de Jongweg moet aan de voorkeurswaarde voldoen.

Reactie 19. 2
De beoogde supermarkt gaat worden beleverd vanaf de Kardinaal de Jongweg. Dat gebeurt niet inpandig. Gevreesd moet dus worden voor extra lawaai. Het lijkt daarom verstandig om te overwegen om aan de wijze waarop die logistiek wordt ingericht, beperkende eisen te stellen. Wij stellen voor, dat de aan- en afvoer op weekdagen wordt beperkt tot de periode van acht uur ’s morgens tot zes uur ’s avonds. Op zaterdagen en zondagen alsmede feestdagen zou die periode nog verder dienen te worden ingeperkt, van negen uur ’s morgens tot vijf uur ’s avonds. Buiten die tijdspannen zouden ook geen vrachtwagens mogen staan ronken op de beoogde laad- en losplaats. Een nog royaler beperking is welkom. Het traject vanaf de vrachtwagens naar de opslagruimte van de supermarkt dient zo te worden ingericht, dat het geen extra geluidsoverlast oplevert, als daarover met karren wordt gereden. Geen gezellige keitjes dus, om maar eens wat te noemen.

Antwoord

- In de eerste plannen was een inpandige laad-en losplek voorzien om geluidsoverlast te voorkomen. Deze inpandige oplossing is met de keuze om het laden/lossen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren niet meer mogelijk. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt bezien hoe de geluidsoverlast bij de woningen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Uw suggestie om venstertijden in te stellen nemen we in de afwegingen mee.

Reactie 19.3
We hebben met instemming gelezen, dat het niet de bedoeling is dat de supermarkt met karretjes gaat werken. Ook die kunnen immers heel wat geluidsoverlast veroorzaken, om het nog maar even niet te hebben over de problematiek van zwervende karretjes.

Antwoord

- Een mandjessupermarkt is een supermarkt waar bezoekers voornamelijk lopend heen gaan of op de fiets voor een beperkt aantal boodschappen. In de supermarkt kiezen bezoekers dan vaak voor een mandje in plaats van een winkelwagen. Een mandjessupermarkt beschikt ook over winkelwagens voor haar klanten. Bij de supermarkt aan de Jan van Galenstraat willen wij afspraken vastleggen in de Anterieure Overeenkomst met de initiatiefnemer dat de winkelwagens de winkelruimte niet kunnen verlaten.

Reactie 19.4
De Jan van Galenstraat speelt een belangrijke rol in twee fietsroutes. De fietsroute naar de Uithof/Utrecht Science Park en v.v. levert nu al forse problemen op. Veel fietsen kiezen een snelle route dwars over de straat en minderen daarbij nauwelijks snelheid. Dat levert dikwijls gevaarlijke situaties op, zowel bij de voetgangersoversteekplaats aan het begin van de Jan van Galenstraat, als bij het uiteinde van de eigen weg van Nieuw Bleyenburg, een complex waar senioren wonen. Naar verwachting levert een vergroting van de intensiteit van de bebouwing grotere verkeersdrukte op en dus meer gevaarlijk verkeer. Wij zouden dan ook graag zien, dat u de weginrichting aanpast aan die te verwachten grotere verkeersdrukte. Dan kunnen voetgangers, ook degenen die niet snel ter been meer zijn, met minder risico oversteken. Dan kan het verkeer dat de eigen weg van Nieuw Bleyenburg verlaat, zonder al te veel hinder de Jan van Galenstraat inrijden. Het is goed u daarbij te realiseren, dat ook leveranciers, ambulances, taxi's en de auto's die de parkeergarage verlaten aangewezen zijn op die eigen weg. Er is geen andere manier om vanaf de voordeuren van het appartementencomplex het eigen terrein te verlaten.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit en Doorfietsroute Utrecht - Amersfoort.

Reactie 19.5
Voor de leefbaarheid van de omgeving wordt het bestaande groen straks extra belangrijk. Het lijkt ons daarom zaak, dat u zorgdraagt voor het behoud van alle grote bomen. Zij zorgen nu voor enig evenwicht in onze woonomgeving. Het zou een ramp zijn, als bomen ten behoeve van dit project zouden sneuvelen. Kortom, naar ons idee zoekt u met dit plan de grenzen op van hetgeen uit oogpunt van leefbaarheid van onze buurt nog kan worden aanvaard.

Antwoord

- Uitgangspunt is het behoud van alle grote bomen in het plangebied. De zes Amerikaanse Amberbomen op het huidige parkeerterrein zijn ca. 10 jaar oud (geplant in 2012) en kunnen worden verplant. Deze zullen bij voorkeur in het plangebied worden behouden en of terug geplant.

Reactie 19.6
In onze visie zou een kleiner en lager gebouw met een overwegende woonfunctie veel beter passen. Ook met behulp van een dergelijk gebouw moet het mogelijk zijn het aantal woningen te vergroten.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen en Leefbaarheid.

Reactie 19.7
Tot slot verzoeken we u te bewerkstelligen, dat de bouwactiviteiten zo worden georganiseerd, dat zij zo min mogelijk overlast voor de buurt veroorzaken. We denken dan aan het moment waarop de

werkzaamheden ’s morgens worden aangevangen, aan de aan- en afvoer van bouwmaterialen en het lawaai op de bouwplaats.

Antwoord

- De gemeente Utrecht heeft een nieuwe werkwijze ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC). Een bouwveiligheidsplan is nodig voor de uitvoering van werkzaamheden volgens het bouwbesluit. Bouwers zijn verplicht een bouwveiligheidsplan aan te leveren. Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Goedkeuring van het Utrechtse Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast. *Afdeling 8.1 van het bouwbesluit ziet op het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. In deze afdeling is o.a. aangegeven dat het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet mag leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Ook is in deze afdeling aangegeven dat, indien een bouwput wordt gemaakt het bouwveiligheidsplan de hoofdopzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodem, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken moet bevatten ter beoordeling van het bevoegd gezag.* De gemeente toetst het plan in elk geval bij de omgevingsvergunning. Voor een optimale voorbereiding op de daadwerkelijke bouw, is het wenselijk het Utrechts Bouwveiligheidsplan gedurende de verschillende fases van een project steeds gedetaileerder in te dienen. Voor meer informatie zie de site van de gemeente: Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht.

Respondent 20

Reactie 20.1

Door het voorgaande, het taalgebruik, is de participatie ver ondermaats. U doet overkomen alsof alle belanghebbenden/belangstellenden uitstekend betrokken zijn bij alle stappen. Daar kan ik van zeggen dat dat totaal niet het geval is, ik zal daarom de laatste twee voorbeelden noemen want die zitten vers in het geheugen:

a. 19 december jongstleden was er een informatieavond, de uitnodiging viel bij veel bewoners waaronder bij mij pas op 3 januari in de bus. Verder is 19 december uiteraard een uiterst bijzondere datum zo vlak voor Kerst en alles wat nog af moet voor het eind van het jaar gedaan moet worden. Ik wil niet slecht denken, maar het komt op mij over en misschien ook wel bij anderen als een truc, of zoals ik het eerder genoemd heb de intentie, om minder meningen te ontvangen. Hoop echt dat ik het mis heb.

Antwoord

- Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over het gevoerde participatieproces. Mede door uw grote betrokkenheid en inzet hebben wij het bewonersbelang goed in beeld gekregen en mee kunnen wegen. Het is uiteraard geenszins onze intentie om minder meningen te ontvangen. We hebben juist, vanwege de kerstperiode, de inspraakperiode met twee weken verlengd tot in totaal acht weken. Hiermee hebben we de bewoners juist extra tijd gegeven om hun mening, reactie en

vragen te geven en stellen. We hebben de informatieavond van het SpvE concept georganiseerd voor de kerstperiode, omdat de eerste weken van januari ook bijzondere dagen heeft met bijvoorbeeld nieuwjaarsbijeenkomsten. Omdat de inspraakperiode liep tot 5 februari hebben wij gemeend er goed aan te doen de bewoners op tijd te informeren.

Reactie 20.2
b. 31 januari jongstleden was er een inspraakavond over het groen. Die uitnodiging heb ik en vele van mijn medebewoners niet ontvangen. Ik kon er daarom niet bij zijn toen ik er bij toeval achter kwam door een email van de buurtvereniging. Ik heb vernomen dat die laatste aanwezig was, maar dat de bewoners van de van Ginnekenlaan er eigenlijk alleen bij waren vertegenwoordigd door de voorzitter van de bewonerscommissie. De laatste zinnen bij a. zijn hier ook van toepassing.
Antwoord

- Bij meer dan 500 adressen had een uitnodiging moeten zijn bezorgd. Wij hebben van een ander persoon de melding gekregen dat bij de Van Ginnekenlaan de bezorging van de uitnodiging niet goed is gegaan. Dat is uiteraard niet de bedoeling en wij hebben de door ons ingeschakelde bezorger hierop aangesproken.

Reactie 20.3
Door met participatie en daarvoor even een stukje historie. De participatie is pas gaan plaatsvinden op het moment dat de buurtvereniging enorme inspanningen heeft gedaan om de gemeenteraad om de tafel te krijgen. Voor die tijd was er geen sprake van participatie, alleen acties om het geplande project as-was, dus in ongewijzigde vorm, door te laten gaan. Het scenario dat uiteindelijk de meeste stemmen heeft gekregen, inclusief dus die supermarkt waar niemand op zit te wachten, is niet een scenario dat voor de buurt en buurtvereniging en dus voor mij bevredigend is, maar van alle scenario's de minst slechte. De gesuggereerde beeldvorming, dat de buurt en de buurtvereniging akkoord is en het gekozen scenario omarmd, stel ik ten zeerste ter discussie.
Antwoord

- De buurtvereniging heeft namens de buurt deelgenomen aan de besprekingen over de scenario’s. Tijdens de besprekingen bleek dat er ook belanghebbend waren die wel graag een supermarkt in de buurt willen. Tijdens de besprekingen is gezocht naar een scenario dat voor iedereen acceptabel zou kunnen zijn. Het is spijtig te lezen dat u en de buurtvereniging zich, ondank alle inspanningen om uw belang naar voren te brengen, niet kunnen vinden in het gekozen scenario met de supermarkt. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 20.4
Aangezien in het niet door de buurt en buurtvereniging omarmde scenario de supermarkt zit, zal ik hiermee doorgaan. Ik weet dat ik in herhaling val, maar de bewoners zitten niet te wachten op een supermarkt. Ja historisch gezien heeft er altijd een supermarkt gezeten, Vivo, Service Super, Spar, maar het feit dat deze laatste een 15 jaar geleden weg is gegaan zegt een boel. Het is niet nodig en de tijden zijn veranderd, velen laten bezorgen. Dus zo'n supermarkt is totaal niet nodig en bovendien het zorgt alleen maar voor overlast, dat deed het in het verleden al, al die ronkende vrachtwagens, en dat zal zeker niet veranderen ook worden ze misschien elektrisch, zelfs als de aanlevering van goederen via de Kardinaal de Jong zal gaan plaatsvinden. Maar nogmaals een supermarkt is totaal niet nodig. Ach handig ja als je een pak melk bent vergeten, maar daar kan een supermarkt niet van leven. Het is niet voor niets dat de supermarkt Spar uiteindelijk die locatie heeft moeten sluiten.
De Gaard en de Bilstraat zijn om de hoek en nogmaals heel veel mensen maken gebruik van de bezorgservice van de supermarkt. Dus er is zelfs voor mij als bejaarde bewoner van deze buurt geen noodzaak voor een supermarkt, groot, klein, discounter, mandjes of niet. Weghalen uit de plannen, dan kan er een menselijke en bewoonbare buurt worden behouden en verder ontwikkeld worden.
Antwoord

- Uit onderzoek naar de marktkansen van winkels en een supermarkt aan de Jan van Galenstraat (distributieplanologisch onderzoek in vaktermen) blijkt dat de wijk en de stad die extra meters nodig heeft c.q. aan kan (er is voldoende bestedingspotentieel om deze meters te ontwikkelen). In het vervolgproces zal dit onderzoek geactualiseerd worden en dan dienen als onderbouwing van de omgevingsplanprocedure en/of de vergunningaanvraag. Wij zijn van mening dat een (mandjes)supermarkt wel een belangrijke toevoeging is aan het winkelgebied en aan de wijk.

Reactie 20.5
Laat ik er maar niet omheen draaien de tekening waarop het toekomstige gebouw gepresenteerd wordt is oerlelijk, een lelijke doos, bunker, een opslagplaats/loods zoals je er velen langs de snelweg staan. Niet aantrekkelijk dus. Ik kan mij zeer goed voorstellen dat het voor de bewoners aan de Huizingalaan in de herenhuizen en zelfs voor de bewoners van Nieuw Bleyenburg ook geen pretje is om tegen zo'n afzichtelijk bouwwerk aan te moeten gaan kijken terwijl ze nu vrij uitzicht hebben, het is ruimtelijk. Mooi, ach liever ruimtelijk en lelijk dan verstikkend en mooi. Kortom in de SPvE moet er duidelijk gemaakt worden dat het niet wenselijk is om zo hoog te bouwen. Twee bouwlagen boven de plint van minimaal 11 meter betekent dat het toekomstige gebouw hoger zal zijn dan de woningen tegenover aan de Huizingalaan. Niet wenselijk voor de Huizingalaan, maar ook niet voor de balkons die gewenst zijn voor de huidige bewoners van de van Ginnekenlaan die terug willen komen. De balkons van de lagere woonlagen zullen veel minder zon krijgen en dus meer schaduw. Ook dat 'groene dak' van de garage, de binnentuin, zal weinig zonlicht krijgen als er zo hoog gebouwd gaat worden. Dat wat op die plek gebouwd moet worden, zou niet hoger mogen zijn dan de huizen er tegenover. Of beter nog helemaal niet. Want het wordt helemaal volgebouwd. Er is geen lucht meer in de buurt. Zoveel gebouwen, zoveel extra mensen. Onbewoonbaar dus.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 20.6
In de SPvE moet verduidelijkt worden wat het precies betekent dat de plint Huizingalaan levendig moet zijn. Het is totaal niet duidelijk wat er wordt bedoeld nu. Kortom het eerdergenoemde taalgebruik.
Antwoord
- Met levendigheid in de plint wordt bedoeld dat er verbinding tussen binnen en buiten het gebouw mogelijk is. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van ramen of deuren en de functie die in het gebouw is gedacht. Aan de zijde van de Huizingalaan is ruimte voor een fietsenwinkel , entrees van de woningen en een eventuele fietsenstalling voorzien.

Reactie 20.7
De eeuwige melkkoe van de gemeente. Parkeren. Een aantal bewoners, niet veel, heeft een parkeervergunning. De bewoners willen er natuurlijk wel blijven kunnen parkeren. Dit komt in het gedrang als de parkeergarage ook bedoeld is voor de bezoekers van de winkels/supermarkt en het gezondheidscentrum. Is die supermarkt überhaupt nodig, maar daar heb ik het al over gehad.
Over de parkeergarage voor bezoekers van de winkels is er een motie ingediend. De redenen die de Gemeente opgeeft om af te wijken van de motie zijn absoluut niet toereikend. Als er keihard aangetoond wordt dat de motie niet uitgevoerd kan worden dan moet er iets anders verzonnen worden, moet er een andere beslissing genomen worden zoals restricties bij vrij parkeren, eerste uur of half uur niet vrij of iets anders. Heb ik eerder aangegeven dat er trucs zijn om de inspraak te beperken, bij de motie wordt er gewoon over ons heen gewalst. Dit moet echt anders.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 20.8

Voor de bewoners van de Huizingalaan moet het geen pretje worden dat ze een in- en uitrit van de garage voor hun neus gaan hebben. Dat is naast zeer vervelend ook een recept voor overlast en gevaarlijke situaties want de Huizingalaan is per slot van rekening een fietsstraat een concept om fijn te kunnen fietsen want auto's worden geweerd want niemand wil stapvoets rijden. In de SPvE moet duidelijk verwoord worden welke maatregelen er gepland zijn om zo min mogelijk overlast te veroorzaken en geen onveilige situaties te krijgen met fietsers het is per slot van rekening een fietsstraat, dus de fiets is de baas niet de auto.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 20.9

In plaats van alleen maar een klaagzang te presenteren, wil ik ook wel oplossingen aandragen. Die zijn al eerder gemeld in andere bijeenkomsten, maar nooit komen ze vertaalt terug in herziene plannen. De plannen zijn tot nu toe nauwelijks tot niet herzien. De ingang van de garage naar de Kardinaal de Jong weg verplaatsen of om restricties te brengen wie er mag parkeren bijvoorbeeld wel bezoekers gezondheidscentrum niet de bezoekers aan de winkel. Of beter nog helemaal geen supermarkt zoals eerder al geopperd. Daarom hebben we de discussie over parkeren vanwege die stomme supermarkt die niemand wil en de enorm grote hoeveelheid extra mogelijke toekomstige bewoners. Een deel van wat hierboven geschreven staat, is aan bod gekomen op 31 januari. Het wordt met de huidige plannen een nog gevaarlijkere hoek in de buurt. De fietsstraat wordt gewoon weer een autostraat op die manier met de ingang van de garage daar. Een toestroom van auto's. En als ze er niet willen parkeren omdat de prijs in de garage hoger is dan op straat dan wordt het een buurt waar je niet meer in je eigen buurt kunt parkeren en men dus richting de Gaard moet gaan om te parkeren. Niet wenselijk dus.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit en Parkeren.

Reactie 20.10

Dan het genoemde groen en de openbare ruimtes. Ik als bewoner zit totaal niet te wachten op een nep groene binnentuin want het is het dak van de garage. Nu is er echt groen, struiken en bomen die echt in de grond groeien. Ook al waren de bomen een paar jaar geleden nog in prima staat en veel groter dan de huidige bomen zijn ze weggehaald en zijn er nieuwe geplaatst. Waarom is echt niet duidelijk. Dat ze plakten, dat is onzin. Op het dak van de garage kan je geen bomen plaatsen, wordt dus een 'groene' ruimte zonder schaduw. Een verschrikking dus waar je met de steeds warmer wordende zomer zal stikken van de hitte. Nogmaals ik als bewoner zit totaal niet te wachten op zo'n groene tuin, ik heb liever en ja anders dan in het voorstel van de nieuwbouw, gewoon een eigen balkon, zoals nu, lekker zonnig op het zuiden, en niet alleen een galerij aan de kant van de kardinaal de Jongweg waar totaal geen zon is want het ligt op het noorden. Het huidige balkon op het noorden is nog altijd wenselijk. Op die manier kan je je huis luchten door alles tegen elkaar open te zetten zonder je voordeur open te moeten hebben. Kortom ben weer terug bij wat eerder geschreven is, niet nieuw bouwen maar onderhouden. Die binnentuin zal een aantrekking hebben voor het verblijf van allerlei mensen die niets met de buurt te maken hebben. Het zou een hangplek kunnen worden en dat is totaal niet wenselijk. Dus mij een binnentuin 'verkopen' als groen is niet mijn wens en bovendien het ontneemt groen aan de hele buurt want de Huizingalaan ziet dat 'groen' niet en heeft er ook niet direct toegang toe. Maak van het huidige parkeerterrein een parkje en ja bouw een ondergrondse garage met ingang aan de Kardinaal de Jong weg. Zo behoud je een ruimtelijke buurt en win je echt groen. Het SPvE wekt de suggestie dat er een uitbreiding van het groen zal zijn. Wat wordt er onder groen verstaan, nogmaals nu is er echt groen. Er is een norm dat er 17m2 per nieuwe woning openbaar groen aanwezig moet zijn. Met de beoogde 95 woningen is dat 1600m2. In de SPvE behoort een specificatie te komen waar de vergroening geplaatst gaat worden. De bijeenkomst van 31 januari

jongstleden was informatief, maar het was voornamelijk praten en ideeën spuwen in het luchtledige want er is nog niets besloten. Op de vergadering komen met een plattegrond waar niet eens de afmetingen op af te lezen zijn. En helemaal het toppunt was dat de gesprekspartner van de Gemeente de omgeving totaal niet kent. Want die kwam met een verkooppraatje dat het een vergroting van het groen (binnentuin en meer groen langs de Kardinaal de Jongweg) een grote plus was ook voor de bewoners van Nieuw Bleyenburg. Wat een giller!! Nieuw Bleyenburg heeft een eigen supergrote echte binnentuin. Door met het groen. De reeds bestaande speeltuin kan geen onderdeel zijn van het extra groen dat gepland is en dit geld ook voor de binnentuin. Dat is geen openbaar groen. De mensen op de Huizingalaan zien dat groen helemaal niet en zo openbaar is het niet als je alleen aan de kant van het gezondheidscentrum met trapjes het groen kan benaderen. En welke eisen worden er aan dat 'groene' dak gesteld. Er moet dus in de SPvE komen te staan dat er op een andere plek als toevoeging op de speeltuin groen gerealiseerd moet worden. En laten we nu even eerlijk tegen elkaar zijn. Nogmaals ik ken de buurt door en door en als ik de tekeningen zie van de grijze bunker die er gebouwd gaat worden met alle huizen, kan er helemaal geen extra groen komen per extra nieuwe woning. De parkeerplaats gaat weg dus er wordt een hele brede strook struiken opgeheven. De brede groene strook die het grote deel van het parkeerterrein scheidt van de parkeervakken aan de van Ginnekenlaan. Een duidelijke vermelding dient er te komen in de SPvE dat de bomen op een andere plaats herpland moeten worden.

Antwoord

- Uitgangspunt is het behoud van alle grote bomen in het plangebied. De zes Amerikaanse Amberbomen op het huidige parkeerterrein zijn ca. 10 jaar oud (geplant in 2012) en kunnen worden verplant. Deze zullen bij voorkeur in het plangebied worden behouden en of terug geplant. Zie verder het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 20.11

Beter communiceren en beter participeren, ik voel mij niet gehoord. Alsof ik omdat ik huurder ben tweederangsburger ben. Geen fijn gevoel om te krijgen, nooit, maar vooral in deze fase van mijn leven. In plaatst van slopen en nieuwbouw, onderhoud en herstel. Bij dit laatste hoeft er geen andere woonruimte gezocht te worden voor de huidige bewoners, bij onderhoud en herstel wordt om de bewoners heen gewerkt.

Antwoord

- Renovatie van het woonblok aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan is helaas geen optie. De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario’s onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Bij het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan is toentertijd de keus gemaakt voor renovatie. Dit blok was in betere staat en een belangrijk verschil is dat daar ruimte was voor het plaatsen van noodzakelijke individuele cv-installatie. Deze ruimte is er bij het woonblok aan de Jan van Galenstraat/ Van Ginnikenlaan niet. In het onderzoek kwam tevens naar voren dat de kelders onder de Jan Van Galenstraat door zettingen in slechte staat verkeren met o.a. lekkages als gevolg. Wat ook belangrijke overwegingen zijn geweest voor de eigenaar om nu te kiezen voor sloop/nieuwbouw is het levensloopgeschikt te kunnen maken van de nieuwbouwwoningen en dat de woningen kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen.

Reactie 20.12

Groen, het wordt met de huidige plannen alleen maar steniger, woord uit de SPvE, en dat willen we allemaal niet. Het wordt een gesloten hoek en niet meer mooi en open zoals het nu is.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen

Reactie 20.13

Parkeren, de parkeergarage niet duurder maken dan buiten want dan blijft die leeg en wordt het een rommeltje in de buurt. Het is nu al niet makkelijk maar het lukt.

Antwoord

- We zijn ons bewust van dit mogelijk gevolg als de garage duurder wordt dan parkeren in de openbare ruimte. Hoe de garage precies gebruikt zal worden en wat de prijzen zullen zijn moet nog nader worden uitgewerkt door de initiatiefnemer.

Reactie 20.14

We willen geen supermarkt. Echt.

Antwoord

- Dat een deel van de bewoners uit de buurt geen supermarkt wil hebben is ons bekend. Wij hebben ook gehoord en begrepen waarom zij dat niet willen. Alle reacties die wij uit de buurt hebben ontvangen hebben wij voorgelegd aan de raad. Deze heeft hierin een belangenafweging gemaakt en besloten dat er op deze plek in de stad toch een supermarkt moet komen.

Respondent 21

Reactie 21.1

SPvE, pag.28. - SPvE, pag. 35. Het verheugt mij dat de bomen in de bestaande groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg allemaal behouden lijken te kunnen blijven. Uit het SPvE wordt mij echter niet duidelijk hoe toegankelijk de binnentuin van het nieuwe complex wordt. Is dit openbaar of semi-openbaar (enkel bewoners)? Uit het SPvE begrijp ik dat de inrichting van de binnentuin verloopt via hetzelfde participatietraject als de speeltuin.2 Daardoor neig ik naar een openbare binnentuin, maar er blijven Vraagekens omheen hangen. Tot slot denk ik dat een herinrichting van de speeltuin een mooie kans is, aangezien deze nu hoofdzakelijk steenvlakte is.

Antwoord

- De hoger gelegen binnentuin of daktuin is onderdeel van het gebouw en bedoeld als collectieve buitenruimte voor de bewoners van de nieuwbouw. Deze daktuin wordt ontworpen door de architect. De binnentuin of ‘stadstuin’ op de begane grond is openbaar. De nieuwe speeltuin gaat hier onderdeel van uitmaken. De ‘stadstuin’ wordt samen met buurtbewoners ontworpen.

Reactie 21.2

In het SPvE is opgenomen dat de minimale hoogte van de plint 5 meter dient te zijn. Deze hoogte verbaasde mij enigszins, aangezien dit bijna dubbel zo hoog is als één normale bouwlaag. Ook zou een dergelijk hoge plint conflicteren met de typische jaren ’60-’70-architectuur van de rest van de buurt. Daarnaast Reactie ik mij af of met een dergelijk hoge plint de menselijke maat niet te veel kwijtraakt, zeker bij een kleinschaliger complex als dit. Tevens zou een lagere plint (zeg 3,5-4 meter) het complex als geheel lager maken wat vooral aan de zijde van de Huizingalaan zou kunnen schelen hoe prominent het complex is in de omgeving. Is deze eis van een plinthoogte van 5 meter ontleend aan bepaalde voorschriften? Zo niet, zou ik een lagere plint ter overweging willen meegeven.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 21.3

Doordat de ingang van winkels en supermarkt aan de Jan van Galenstraat zullen worden gesitueerd ontstaat het gevaar dat de gevel aan de Huizingalaan een blinde of bijna blinde muur gaat worden. Een aspect dat extra aandacht behoeft in de ontwerpfase van de bebouwing naar mijn mening. Als het complex de huidige rooilijnen volgt zal er mogelijk een tunnelachtig effect optreden bij het inrijden van de Huizingalaan. Door de stoep aan de zijde van het complex iets breder te maken zou dit kunnen

worden voorkomen. Mogelijk biedt dit dan wat ruimte voor wat extra openbaar groen wat de gevel aan die zijde wat minder gesloten zou kunnen maken. Is dit een mogelijkheid binnen het ontwerp?

Antwoord

- Jazeker. De stoep in de Huizingalaan aan de zijde van het complex wordt breder dan dat deze nu is, Dit geeft ook mogelijkheden voor extra groen. De stoep maakt onderdeel uit van het deel van de openbare ruimte die samen met de buurt wordt ontworpen. Zij hebben hier dus veel invloed op.

Reactie 21.4

Van wat ik begrepen heb is dit een van de ingewikkeldste punten van dit plan. Door het verdwijnen van het parkeerpleintje achter de winkels aan de Jan van Galenstraat zal de parkeer-druk in de buurt aanzienlijk toenemen. Van de Bewonerscommissie Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan begreep ik dat 13 adressen een parkeervergunning hebben. Toch staan het parkeerpleintje en de stoep van de Van Ginnekenlaan elke avond vol. De logische conclusie is dan dat het merendeel van de andere geparkeerde auto's uit de buurt afkomstig is. De moeilijkheid is dat deze auto's een andere parkeerplek in de buurt zullen moeten vinden waarmee de par-keerdruk in de buurt te zeer onder druk zou komen te staan. Heeft de gemeente een plan voor deze (zeer waarschijnlijke) toename van de parkeerdruk?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 21.5

Daarnaast lees ik dat de toedeling van parkeerplaatsen in de parkeergarage de verantwoordelijkheid is van de ontwikkelaar. Daarmee ligt het gevaar op de loer dat de ontwikkelaar/ beheerder exorbitante bedragen gaat vragen voor parkeerplekken in de parkeergarage. Uit contacten met leeftijdsgenoten in de stad die in vergelijkbare complexen wonen of hebben gewoond weet ik dat dergelijke praktijken niet ongewoon zijn. Mogelijk kunnen sommige bewoners dit niet betalen, terwijl zij hun auto nodig hebben voor woon-werkverkeer (denk aan verplegers met nachtdiensten, leraren, etc.). Een mogelijk gevolg is dat deze mensen hun auto een eindje verderop gaan parkeren waar beperkt betaald parkeren is ingevoerd waardoor de parkeerdruk in andere buurten weer kan gaan stijgen. Het lijkt mij daarom goed als de gemeente extra voorwaarden aan de ontwikkelaar stelt wat betreft de prijzen van parkeerplaatsen in de parkeergarage. Is de gemeente in staat en bereid om extra voorwaarden te stellen?

Antwoord

- In de Anterieure Overeenkomst die de gemeente met de initiatiefnemer maakt kan worden opgenomen dat de tarieven in de garage vergelijkbaar moeten zijn met de tarieven op straat, en zeker niet hoger. Deze bepaling dient dan te worden nageleefd op straffe van een boete.

Reactie 21.6

Ten aanzien van de winkels en supermarkt Reactie ik mij af of deze in een behoefte gaan voor-zien. Leegstand van fysieke winkels komt inmiddels regelmatig voor. In Winkelcentrum De Gaard staan enkele winkelruimtes al geruime tijd leeg. Hoewel ik het absoluut met u eens ben dat de aanwezigheid van winkels in de plint het complex verlevendigt en voorkomt dat dit een gesloten blok zal worden. Op dit moment staan enkele winkelpanden aan de Jan van Galenstraat al leeg en enkele andere winkels hebben meer een pop-upachtig karakter. Ik Reactie mij af of alle winkelruimtes in het nieuwe complex gevuld kunnen gaan worden. Een vergelijkbare zorg heb ik rond de supermarkt. Het is algemeen bekend dat de marges in de supermarktbranche klein zijn, waardoor supermarkten het van omzethoeveelheden moeten hebben. Zodoende wordt een kleinschaligere mandjessupermarkt mogelijk niet levensvatbaar genoeg geacht door de ketens. Of blijkt deze na enkele jaren niet genoeg omzet te genereren en komt de ruimte leeg te staan. Heeft de gemeente een studie gedaan naar de economische levensvatbaarheid van de winkels en supermarkt?

Antwoord

- Ja, dat onderzoek is uitgevoerd. Uit dit onderzoek naar de marktkansen van de winkelmeters aan de Jan van Galenstraat (distributieplanologisch onderzoek in vaktermen) blijkt dat de wijk en de stad die extra meters nodig heeft c.q. aan kan (er is voldoende bestedingspotentieel om deze meters te ontwikkelen). In het vervolgproces zal dit onderzoek geactualiseerd worden en dan dienen als onderbouwing van de omgevingsplanprocedure en/of de vergunningaanvraag. Leegstand van fysieke winkels komt inderdaad regelmatig voor in ons land, alleen is dat in Utrecht uiterst beperkt als gevolg van de forse bevolkingsgroei die de lagere behoefte aan fysieke winkels compenseert. Leegstand hangt met vele factoren samen, bijv. aanstaande herontwikkeling, huurprijs, huurvoorwaarden (denk aan: huurperiode, borgsom, opzegtermijn). De gemeentelijke vastgoedmonitor 2023 stelt over leegstand in winkelgebieden: "Het leegstandspercentage in Utrecht liet een stabiel verloop zien met een zeer lichte stijging 3,3% in 2022." We hebben de indruk dat hierin geen grote veranderingen zijn ontstaan afgelopen jaar en dat er geen sprake is van langdurige grootschalige problematische leegstand van winkels in de stad.

Reactie 21.7

Tot slot enkele opmerkingen over sociale cohesie. Uit een gesprek met buurtgenoten, georganiseerd door de buurtvereniging, vernam ik dat er veel zorgen zijn rond de impact op de sociale cohesie van de buurt door het nieuwe complex. Tekenend voor mij was dat alle buurtgenoten die deze zorgen uiten in de rijtjeshuizen wonen en niet in een van de andere appartementencomplexen in de buurt. Zelf woon ik in de gele flat en herkende ik mij niet in het beeld van zeer hechte sociale cohesie in de buurt. Ik heb goed contact met mijn buren in de flat, maar buiten het complex ken ik na ruim een half jaar mensen hooguit van gezicht. De buurtvereniging organiseert wel het een en ander dat de cohesie bevordert, maar vaak lijkt dit vooral een feestje te zijn van rijtjeshuisbewoners. Zodoende denk ik dat de zorgen rondom sociale cohesie die ik heb vernomen en die ongetwijfeld in andere reacties naar voren zullen komen ongegrond zijn.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. Het is ons al opgevallen dat, ondanks dat de buurtvereniging heeft aangegeven alle belangen van iedereen in de buurt te vertegenwoordigen er toch ook bewoners zijn die het anders zien of een andere mening zijn toegedaan. De gemeente organiseert, naast de gesprekken die zij heeft met de buurtvereniging, daarom ook brede bijeenkomsten om iedereen in de gelegenheid te stellen reactie te geven of vragen te stellen.

Respondent 22

Reactie 22.1

Gekozen inrichting staat al vast. Het SpvE gaat uit van een scenario waarin een supermarkt is opgenomen. De supermarkt verscheen reeds in het intentiedocument 2019 en is daarna niet meer uit beeld geweest. Dit ondanks de vele bezwaren die tegen het voornemen van een supermarkt zijn ingebracht. Bezwaren die ook benoemen dat de onderbouwing van het belang en de noodzaak van een supermarkt sinds het IDOC ontbreekt. Dit terwijl een zorgvuldig onderzoek naar een invulling zonder supermarkt en/of winkels achterwege is gelaten. Elke communicatie hierover is opgebouwd uit doelredeneringen die enkel krampachtig vasthouden aan een uitkomst die een supermarkt bevat.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 22.2

Mede op verzoek van buurtbewoners heeft de gemeenteraad gevraagd om een uitwerking van verschillende scenario's. Deze worden benoemd in de Bijlage Scenario’s herontwikkeling Jan van

Galenstraat bij de raadsbrief Scenario's herontwikkeling Jan van Galenstraat. De 'uitwerking' hiervan is echter niets meer dan een kladblokexercitie vol met doelredeneringen. Dit laat zien hoe flinterdun de onderbouwing van het scenario in het SPvE is. Andere mogelijkheden zijn op géén enkele manier serieus onderzocht. Dit maakt de besluitvorming van de gemeente bijzonder onzorgvuldig en ondermijnt de mogelijkheid van een zorgvuldige belangenafweging. Ter illustratie. In scenario 2 zou het scenario moeten worden uitgewerkt dat er géén winkels in de herontwikkeling terugkomen. Als argument wordt gewezen naar een werkgelegenheidsopgave in het RSU 2040. Dat is onnodig. De huidige werkgelegenheid van de bestaande winkelstrip is op twee handen te tellen. Dit terwijl er in het nabijgelegen winkelcentrum juist een tekort aan mensen is. Bovendien komen de medewerkers helemaal niet uit de buurt. De winkelstrip in stand houden met een werkgelegenheidsargument is dan ook misbruik maken van een niet valide reden.

Antwoord

- Het behoud van werkgelegenheid is een van de onderwerpen die is meegenomen in de afweging van de verschillende scenario's. Hiernaast zijn er nog andere criteria geweest die eveneens een rol hebben gespeeld bij de afweging.

Reactie 22.3

Ook het voorzieningenniveau blijft voldoende op peil zonder de huidige winkels. Er zijn verschillende winkels op loopafstand die de beperkte functies van de huidige winkels kunnen invullen. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de winkels überhaupt volledig gevuld zullen worden. Getuige de leegstand in winkelcentrum De Gaard, blijkt dat er onvoldoende klandizie is voor kleinschalige voorzieningen. Ook als daar een supermarkt naast gelegen is.

Antwoord

- De marktonderzoeken geven aan dat een winkelstrip aan de Jan van Galenstraat met een aantrekkingskracht op wijk- en buurtniveau onderdeel kan uitmaken van de hoofdwinkelstructuur. De marktonderzoeken geven aan dat met de komst van een supermarkt er een trekker is voor de dagelijkse boodschappen en dat dit de andere winkels aan deze strip voldoende economisch perspectief geeft.

Reactie 22.4

Wat in het huidige scenario niet wordt benoemd, maar wel degelijk zou moeten worden meegewogen, is dat met het huidige voorstel een woonwijk wordt opgezadeld met een winkelcentrum in plaats van een buurtwinkel. De huidige winkels kennen zeer beperkte openingstijden. Een aantal winkels is zelfs maar enkele dagen per week (en soms zelfs per maand) open. Dat betekent dat 's avonds, op zondagen en tijdens vakanties de winkels grotendeels gesloten zijn. In het huidige plan is een supermarkt opgenomen die straks (uiteindelijk) zeven dagen in de week open zal zijn tot laat in de avond. Dit maakt van een rustige woonwijk opeens een plek waar altijd bedrijvigheid is. Dat een dergelijk element nergens wordt beschreven, is een van de vele kenmerkende voorbeelden die aantonen dat er op géén enkele wijze een zorgvuldige belangenafweging plaats heeft kunnen vinden. Graag zie ik in het aangepaste SPvE

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 22.5

Voordat het SPvE aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, zie ik graag een gespecificeerde uitwerking van scenario 2 (ontwikkeling zonder winkels) met een robuuste, zorgvuldige en feitelijke onderbouwing van wat ervoor nodig is om een scenario zonder winkels te realiseren. Graag met de mindset waarom dit wel zou kunnen in plaats van enkel het benoemen van (vaak feitelijk onjuiste) bezwaren.

Antwoord

- Aan uw verzoek - om een gespecificeerde uitwerking van scenario 2 (ontwikkeling zonder winkels) te maken - is helaas achterhaald. De raad heeft begin 2023 verzocht een aantal scenario's, waaronder een zonder winkels, op hoofdlijnen te onderzoeken en met de belanghebbenden te bespreken. Op basis hiervan heeft de raad op 16 mei 2023 een besluit genomen en aangegeven hoe het plan verder moet worden uitgewerkt.

Reactie 22.6
In het eerder gedeelde ontwerp was aan de zijde van de Huizingalaan één woonlaag ingetekend. Tijdens de presentatie hiervan vertelde de architect (Blauw) dat dit de manier was de woningen aan de Huizingalaan op geleidelijke wijze te laten aansluiten bij de hoogbouw van de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat en het bestaande Nieuw Bleyenburg. In het huidige ontwerp is aan de zijde Huizingalaan een veel hogere zijde ingetekend en is deze geleidelijkheid dus verdwenen. Hiermee wordt het uitzicht vanuit de woningen aan de Huizingalaan ernstig beperkt en is sluit de nieuwbouw aan de zijde van de Huizingalaan niet meer aan bij de woonhuizen in de buurt. De intekening van de bouw aan de zijde aan de Huizingalaan is, zeker gezien de locatie, veel te hoog. Dit element is nieuw in het huidige SPvE en niet eerder met buurtbewoners besproken. (Zie hiervoor ook hieronder onder 7: ontbreken participatie). Graag zie ik de hoogte van de bebouwing aan de zijde van de Huizingalaan beperkt tot één laag (maximaal 3 tot 4 meter) zodat dit blijft aansluiten bij de woningen aan de Huizingalaan. Dit moet voorkomen dat het uitzicht niet te ernstig wordt ingeperkt en woningen aan de Huizingalaan straks géén blinde muur als uitzicht hebben. Dus aansluiten bij de eerdere versies van het ontwerp zoals deze destijds met bewoners zijn gedeeld.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 22.7
Ten aanzien van het groen is de reactie van de gemeente letterlijk: u kunt het dak op. Het huidige parkeerterrein is een open ruimte die mede gevuld en omringt is met struiken en bomen. Het plaatsen van enig groen op het dak van de nieuw te bouwen gebouwen, kan niet worden gerekend als 'groenvoorzieningen'. Alhoewel de exacte invulling nog moet worden bepaald, is al wel met zekerheid te stellen dat eventueel groen niet zichtbaar zal zijn vanaf de Huizingalaan. Ruimte voor bomen zoals op de huidige parkeerplaats is onrealistisch. Verder is dit 'groen' niet eenvoudig (bijvoorbeeld zonder trap) bereikbaar. Er is dan ook géén sprake van 'openbaar' groen. Ik verzoek in het aangepast SPvE rekening te houden met openbaar groen dat zichtbaar is vanaf de straat (Huizingalaan) en eenvoudig (dus zonder traptreden) te bereiken is. Dit betekent dat het verdwijnen van de huidige deels groene open ruimte, gecompenseerd met worden met openbare groenvoorzieningen op straatniveau dat in verhouding staat tot het genoemde verlies. En om enige zichtbaarheid van het groen op het dak vanaf de Huizingalaan en de woningen aan de Huizingalaan te realiseren, zou de bouwhoogte aan de Huizingalaan maximaal uit één woonlaag mogen bestaan. (zie ook onder 2) bouwhoogte zijde Huizingalaan).
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Groen en Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 22.8
De in- en uitrit van de parkeergarage is gelegen direct tegenover een aantal woningen aan de Huizingalaan. Dit zorgt voor overlast. Denk bijvoorbeeld aan koplampen die steeds bij de woningen naar binnen schijnen. Dit kan voorkomen worden door de ingang van de parkeergarage op een alternatieve locatie te situeren, zoals aan de Jan van Galenstraat. Of meer aan het begin van de Huizingalaan, waar de in- en uitgang tegenover garages gesitueerd kan worden. Dit is haalbaar, maar wordt met het gebruik van drogredenen niet onderkend. Het argument tegen een locatie aan de Jan

van Galenstraat zou zijn dat de auto's dan moeite hebben de drukkere Jan van Galenstraat op te komen, maar dat is onzin. Immers, dezelfde auto's moeten anders vanaf de Huizingalaan de Jan van Galenstraat op. Tegen een uitgang tegenover de garages aan het begin deel van de Huizingalaan, is zelfs helemaal géén onderbouwd argument. Daar zit momenteel immers al de meest gebruikte opgang van de hele Huizingalaan, namelijk de Van Ginnekenlaan, waar per dag meer auto's uitkomen dan van het parkeerterrein zelf. Vooral omdat de ondergrondse afvalcontainers regelmatig worden aangedaan door mensen van buiten de buurt die hun afval komen brengen. Een uitgang op die hoogte kan dus gewoon. Alles wat de gemeente daar tegenin brengt, zijn doelredeneringen.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE De ingang van de parkeergarage niet direct tegenover woningen aan de Huizingalaan situeren. De gemeente moet zich met een positieve houding inspannen om alles in het werk te stellen de locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage niet tegenover woningen aan de Huizingalaan te situeren. Voorkeurlocaties zijn aan de Jan van Galenstraat, waar géén woningen tegenover liggen of op de huidige locatie van de Van Ginnekenlaan.

Antwoord

- Het is onwenselijk de parkeergarage aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te realiseren. Niet alleen zorgt dit voor een forse afname van groen, en het kappen van bomen in de hoofdgroenstructuur voor de benodigde afslag- en invoegruimte, tegelijkertijd is de bereikbaarheid van de entree slecht (alleen bereikbaar vanuit het westen, en alleen maar te verlaten richting het oosten). Dit zorgt voor meer in- en uitrij bewegingen op de Kardinaal de Jongweg waar de doorstroming juist prioriteit heeft. De snelheid en de intensiteiten van het autoverkeer maken dat een entree aan de Kardinaal de Jongweg onveilig en onwenselijk is. De inpassing aan de Huizingalaan is verkeerskundig goed in te passen. De in- en uitgang van de parkeergarage is terug gelegen, zodat er ruimte ontstaat om op de uitrit te staan voor overzicht zonder de fiets- en voetgangers te hinderen.

Reactie 22.9

Ik woon tegenover het parkeerterrein en zie al meer dan 20 jaar op dag basis de verkeersbewegingen op het parkeerterrein. Ik weet dan ook beter dan welk model ook wat daar plaatsvindt. Ik weet zelf bijna van elke auto wie de eigenaar is. Ik doen de volgende feitelijke waarnemingen:
- Het aantal bezoekers dat met de auto één van de huidige winkels bezoekt en op het parkeerterrein parkeert, is op dag basis met één hand te tellen. Bezoekers die wel met de auto komen, komen één van de volgende dingen doen: een pakketje brengen of halen, een bloemetje kopen, een bezoek aan de sigarenzaak (voor bijvoorbeeld sigaretten) of een bezoek aan een bekende in Nieuw Bleyenburg. Van de eerstgenoemde bezoekers is het aantal dat de auto 'fout' parkeert (dus op het trottoir of simpelweg langs de weg) groter dan het aantal dat op een parkeerplek parkeert. De meeste auto's op de parkeerplaats zijn van bewoners van de Huizingalaan en de Jan van Galenstraat. Bij het verdwijnen van de huidige parkeerplaatsen wordt de druk op bestaande parkeerplaatsen in de Huizingalaan veel groter. Alle modellen ten spijt, ziet de praktijk er totaal anders uit. Niet een groot deel winkelend publiek bezet de parkeerplekken, maar vooral bewoners uit de buurt die niet in de te renoveren gebouwen wonen. Het terugbrengen van de parkeernorm van een Zone B naar een Zone A miskent volledig het huidige feitelijke gebruik van het parkeerterrein. Graag zie ik in het aangepaste SPvE. Hanteren van de parkeernorm passend bij Zone B en rekenschap geven aan het verdwijnen van parkeerplekken die momenteel worden gebruikt door bewoners van de Huizingalaan en Jan van Galenstraat. Dit kan bijvoorbeeld door deze bewoners toegang te geven tot de parkeergarage of op andere wijze vervangende parkeerplaatsen te realiseren.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 22.10

In het voorstel van het omgevingsontwerp is een laad- en losplaats ingetekend aan de Huizingalaan. In het SPvE wordt dit geformuleerd als een "passende mogelijkheid voor bevoorrading". Passende

mogelijkheden voor bevoorrading zijn niet in de woonwijk, de bevoorrading van de supermarkt is niet voor niets op voorspraak van de gemeenteraad aan de Kardinaal de Jongweg geplaatst.
Derhalve zou overige bevoorrading gecombineerd moeten worden met de bevoorradingslocatie aan de Kardinaal de Jongweg. Of hooguit aan de Jan van Galenstraat. Met het opnemen van een laad- en losplek aan de Huizingalaan is een belangrijk deel van de overlast en beperking van de leefbaarheid van de verplaatste distributie-ingang alsnog aan de orde. Graag zie ik in het aangepaste SPvE Expliciet opgenomen dat bevoorrading niet vanaf de Huizingalaan zal geschieden. Dus ook niet buiten het Plangebied van het SPvE.

Antwoord

- De exacte laad-/los pek voor de winkels is nog niet bekend. Deze wordt bepaald bij het ontwerp van de openbare ruimte. Dit moet nog starten. Uw suggestie om de overige bevoorrading te combineren met de bevoorradingslocatie voor de supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg wordt hierin meegenomen.

Reactie 22.11

De gemeente lijkt te beschrijven dat er sprake is van enige wijze van participatie. Dit is in de praktijk totaal niet het geval. Er is géén sprake van overleg, er wordt op géén enkele wijze rekening gehouden met ideeën en/of wensen van de buurtbewoners en de bereidwilligheid om aanpassingen aan het conceptontwerp te doen, is nul.

Antwoord

- Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over het gevoerde participatieproces. Mede door uw grote betrokkenheid en inzet hebben wij het bewonersbelang goed in beeld gekregen en mee kunnen wegen. Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Respondent 23

Reactie 23.1

Nieuwbouw. De noodzaak voor nieuwbouw is door de projectontwikkelaar/verhuurder zelf gecreëerd, door nalatig onderhoud, ten koste van de bewoners. Dit is zeer kwalijk. Hoe worden de bewoners tegemoetgekomen?

Antwoord

- Woningcorporaties zijn bij sloop en renovatie wettelijk verplicht een sociaal plan op te stellen. Voor een particuliere initiatiefnemer geldt deze wettelijke plicht niet. In het intentiedocument is hier expliciet aandacht voor gevraagd aan de initiatiefnemer en daarom gaan we de afspraak om een eigenstandig sociaal plan op te stellen vastleggen in de anterieure overeenkomst. Het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd kan hiervoor als voorbeeld dienen. In het door de initiatiefnemer nog op te stellen plan komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/ nieuwbouw. Bij terugkeer geldt de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening: wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren. De huurders van de woningen krijgen op basis van het sociaal plan van de initiatiefnemer een zogenaamd ‘redelijk schriftelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer’. In dat plan dat wettelijk is verplicht, moet rekening worden gehouden met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten. De initiatiefnemer en de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met

een vaste huurovereenkomst) zijn hierover in gesprek. De Bewonerscommissie wordt hierbij ondersteund door een adviseur.

Reactie 23.2
Om de huidige bewoners die eventueel terug willen keren in de nieuwbouw een stem te geven in de ontwikkeling van de plannen, zou er bijvoorbeeld een participatieproces kunnen worden ingericht, waarbij bewoners mee kunnen doen in het ontwerpproces van de woningen/bebouwing. Net zoals de gemeente dit doet voor het inrichten van de openbare ruimte. Dan zou Utrecht pas echt "samen stad maken". Is de gemeente bereid dit als eis op te nemen in het SpvE?
Antwoord

- De initiatiefnemer en de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst) zijn, mede op verzoek van de gemeente, hierover reeds in gesprek gegaan. De gemeente is bij de gesprekken aanwezig. De Bewonerscommissie wordt hierbij ondersteund door een adviseur.

Reactie 23.3
Op blz. 19 is als uitgangspunt opgenomen: “De bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van omwonenden". Hoe dit gebeurt is nergens concreet gemaakt. Wel staat in het SPvE dat er aan de Huizingalaan op een nu open (en openbaar) gebied een plint van vijf meter plus twee bouwlagen komt en een uitgang van een parkeergarage waardoor koplampen woonkamers binnendringen. Vindt de de gemeente dat ze hiermee rekening houdt met zicht van omwonenden? Hoe wordt wel rekening gehouden met zicht van omwonenden?
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Reactie 23.4
Vanuit geplande woningen die staan ingetekend in het SPvE naast en achter het huidige blok van vier huizen aan de Huizingalaan, is er direct zicht in de huizen. Waarom komen de geplande woningen steeds dichter bij dit blok huizen in de tekeningen en waarom wordt hier niet over geïnformeerd?
Antwoord

- De Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen Commissie Welstand) heeft op 17 oktober 2023 de stedenbouwkundige opzet van het plan beoordeeld en gevraagd het plan stedenbouwkundig op verschillende plekken anders op te zetten. Dit heeft ertoe geleidt dat een aantal geplande woningen zijn opgeschoven richting de vier huizen aan de Huizingalaan, direct naast het plangebied. Tijdens de inloop- en informatiebijeenkomst die op 19 december 2023 is georganiseerd vanwege de consultatieperiode van het SPvE is dit toegelicht.

Reactie 23.5
Hoe wordt er rekening gehouden met privacy van omwonenden? Graag hierover concrete maatregelen opnemen in het SPvE.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Reactie 23.6
De noodzaak voor een supermarkt is er niet, maar staat toch hoog op het wensenlijstje van de gemeente. Ondanks dat dit ten koste gaat van (veel) ruimte, waar anders zou kunnen worden voorzien in behoefte aan groen of woningen (daarop heeft de gemeente immers een grote opgave). En ondanks dat dit de verkeersaanzuigende werking ernstig vergroot en daarmee leefbaarheid en veiligheid verminderd. Terwijl er op vijf minuten loopafstand een gerenoveerd en uitgebreid winkelcentrum (De Gaard) is met twee supermarkten, en waar bovendien panden leegstaan. Voldoet

het plangebied daarmee niet al aan de ambitie van de ‘10 minuten stad’, zoals op blz. 4 van het SpvE is opgenomen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad.

Reactie 23.7

Zit het vasthouden aan een supermarkt de gemeente niet in de weg om andere ambities te realiseren? **Antwoord**

- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad.

Reactie 23.8

De grootte van de supermarkt staat nu geformuleerd als "circa 1270 m² bvo". Dit is onduidelijk en biedt te veel ruimte. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de supermarkt (al dan niet op termijn) binnen de perken blijft? Is het niet duidelijker om hier een maximum van 1270 aan te stellen?

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. In het Omgevingsplan wordt het aantal vierkante meters bvo van de functie supermarkt begrenst. Hiermee wordt ook de uitbreidingsmogelijkheid begrenst. In de Anterieure Overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer worden afspraken vastgelegd over de ‘mandjessupermarkt’ en het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen die het onmogelijk maken met de winkelwagens de winkel te verlaten.

Reactie 23.9

Met de term “mandjessupermarkt” wordt aangegeven dat het om een kleine supermarkt gaat, maar hier wordt geen definitie voor gegeven. De term suggereert dat er geen winkelwagens in/uit gaan. Graag het SPvE aanvullen met deze definitie.

Antwoord

- Een mandjessupermarkt is een supermarkt waar bezoekers voornamelijk lopend heen gaan of op de fiets voor een beperkt aantal boodschappen. In de supermarkt kiezen bezoekers dan vaak voor een mandje in plaats van een winkelwagen. Een mandjessupermarkt beschikt ook over winkelwagens voor haar klanten. Bij de supermarkt aan de Jan van Galenstraat willen wij afspraken vastleggen in de Anterieure Overeenkomst met de initiatiefnemer dat de winkelwagens de winkelruimte niet kunnen verlaten.

Reactie 23.10

Belangrijk punt van zorg is de verkeersveiligheid in verband met toenemend aantal verkeersbewegingen met 55 meer woningen (95 i.p.v. huidige 40), gezondheidscentrum én een supermarkt, geconcentreerd op één locatie met beperkt oppervlakte. In het SpvE wordt gesproken over “het belang de juiste balans te behouden tussen de voetganger, fietser, auto, vrachtauto voor de bevoorrading van de winkels en OV”. Het is daarom goed dat de bevoorrading verplaatst is van de Huizingalaan, nota bene een fietsstraat, naar de Kardinaal de Jongweg. Maar met de toename van autoverkeer in de fietsstraat, waar de in- en uitgang van de parkeergarage is gepland, is de balans nog steeds in het geding. In het SpvE staat wel, op blz. 20: “Het in- en uitrijden hiervan moet op een verkeersveilige manier plaatsvinden, conflicten met fietsers en voetgangers moet door een goede inrichting worden voorkomen”. Bovendien moet bevoorrading van de overige winkels nog ergens in de openbare ruimte ingepast worden (blz. 27). Hoe dit op een veilige manier te combineren is, wordt niet concreet gemaakt. Hoe ziet de gemeente dit voor zich? Hoe wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan en de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan, met name voor de fietsers, geborgd? En hoe wordt dit vastgelegd in het SPvE?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 23.11
In het SpvE wordt het plangebied als 'stenig' omschreven. Op het gebied van groen zien wij inderdaad veel ruimte voor verbetering. Met het voorliggende SPvE laat de gemeente deze uitgelezen kans vervolgens echter liggen. In het SpvE staat op blz. 27: "Het parkeerterrein aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan komen te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plek, waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt." Dit is een farce, want alleen een deel van de Van Ginnekenlaan wordt in de plannen groen. Het huidige parkeerterrein en overige deel van de Van Ginnekenlaan worden bebouwd. Graag aanpassen naar een eerlijk verhaal over (minder groen) of hier ook daadwerkelijk groen de ruimte geven. Volgens het SpvE is het streven om 17 m² groen toe te voegen per nieuwe woning (blz. 22). Bij 95 woningen betekent dat ruim 1600 m² (wanneer alleen gerekend wordt met het aantal toegevoegde/extra woningen, gaat het om meer dan 930 m²). Het is onduidelijk waar dit gerealiseerd gaat worden in de plannen. Er wordt aangegeven dat op de huidige parkeerplaats groen komt, maar dit gedeelte wordt bebouwd. Groen op het dak van particuliere bebouwing kan hier niet bij meegerekend worden, aangezien het niet dezelfde waarde heeft als groen op straatniveau, zowel qua biodiversiteit als infiltratie van regenwater. Het deel van de Van Ginnekenlaan wat groen zou moeten worden, is geen 1600 m² (ook geen 930 m²) en wordt bovendien gecombineerd met speelgelegenheid. In het SPvE zoals het nu voor ligt lijkt het groen alleen maar af te nemen. Graag aangeven waar het extra groen wél gerealiseerd wordt en om hoeveel vierkante meter het netto gaat. Zonder dit groen kan de gemeente ook de belofte voor reduceren hittestress en opvang van regenwater (blz. 25) niet waarmaken. Over de kwaliteit van het extra en te compenseren groen is bovendien niks opgenomen. Deze omissie graag rechtzetten.
In het SpvE is op blz. 22 een uitgangspunt opgenomen voor diervriendelijke bouw. Waarom niet, in lijn met de gemeentelijke ambitie, ook natuur inclusief (, zoals in bijvoorbeeld het SpvE voor de Kögllaan 26 wel is opgenomen)?
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 23.12
Participatie en proces. De informatievoorziening vanuit de gemeente is tot nu toe onvolledig, waardoor veel onduidelijkheid (en daarmee weerstand) wordt gecreëerd. Een voorbeeld is het opschuiven van de bebouwing in de plannen. Dit is op de plattegronden die de gemeente publiceert niet zichtbaar gemaakt, omdat er geen metrages worden weergegeven. Als omwonenden voelen wij ons daardoor niet serieus genomen, terwijl het gaat om onze directe leefomgeving. Graag ontvangen wij plantekeningen met daarop afmetingen weergegeven, zowel de huidige als eerdere versies.
Antwoord
- De gevraagde tekeningen worden in de voorbereiding van het co creatie proces voor het ontwerp van de openbare ruimte gemaakt.

Reactie 23.13
Het participatieproces is tot nu toe slecht verlopen, zo blijkt ook uit bijlage 1 (blz. 36). Het 'uitgebreid participatieproces' zoals op blz. 34 geschetst wordt, doet minder recht aan de werkelijkheid. Contactmomenten met de buurt/buurtvereniging zijn er alleen geweest op initiatief of aandringen van de buurtvereniging. Hopelijk gaat dat vanaf nu beter, alleen is het jammer dat een aantal cruciale keuzes, zoals die voor een supermarkt, zonder participatieproces zijn gemaakt. Als bewoners worden we voor een voldongen feit gesteld.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 23.14
Gezien het proces tot dusver hebben wij als omwonenden zorgen over het proces in de toekomst. Het faciliteren van de projectontwikkelaar is voor de gemeente tot nu toe belangrijker geweest dan belangen van de omwonenden als uitgangspunt nemen (iets wat zeker gezien het gestelde in de tweede alinea van deze brief overigens moeilijk te begrijpen is). Wij zijn er daarom niet gerust op dat onze belangen in het vervolgproces wel worden meegenomen door de gemeente. Ook straks tijdens de bouw. Hoe wordt ervoor gezorgd dat huidige bewoners acceptabele alternatieve woonruimte krijgen tijdens deze periode en terug kunnen keren?

Antwoord

- Woningcorporaties zijn bij sloop en renovatie wettelijk verplicht een sociaal plan op te stellen. Voor een particuliere initiatiefnemer geldt deze wettelijke plicht niet. In het intentiedocument is hier expliciet aandacht voor gevraagd aan de initiatiefnemer en daarom gaan we de afspraak om een eigenstandig sociaal plan op te stellen vastleggen in de anterieure overeenkomst. Het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd kan hiervoor als voorbeeld dienen. In het door de initiatiefnemer nog op te stellen plan komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw. Bij terugkeer geldt de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening, wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren De huurders van de woningen krijgen op basis van het sociaal plan van de initiatiefnemer een zogenaamd ‘redelijk schriftelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer’. In dat plan dat wettelijk is verplicht, moet rekening worden gehouden met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten. De initiatiefnemer en de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst) zijn hierover in gesprek. De Bewonerscommissie wordt hierbij ondersteund door een adviseur.

Reactie 23.15
En hoe wordt ervoor gezorgd dat omwonenden tijdens bouw geen schade en minimale overlast ondervinden?

Antwoord

- De gemeente Utrecht heeft een nieuwe werkwijze ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC). Een bouwveiligheidsplan is nodig voor de uitvoering van werkzaamheden volgens het bouwbesluit. Bouwers zijn verplicht een bouwveiligheidsplan aan te leveren. Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Goedkeuring van het Utrechtse Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast. *Afdeling 8.1 van het bouwbesluit ziet op het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. In deze afdeling is o.a. aangegeven dat het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet mag leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat*

gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Ook is in deze afdeling aangegeven dat, indien een bouwput wordt gemaakt het bouwveiligheidsplan de hoofdopzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodem, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken moet bevatten ter beoordeling van het bevoegd gezag. De gemeente toetst het plan in elk geval bij de omgevingsvergunning. Voor een optimale voorbereiding op de daadwerkelijke bouw, is het wenselijk het Utrechts Bouwveiligheidsplan gedurende de verschillende fases van een project steeds gedetailleerder in te dienen. Voor meer informatie zie de site van de gemeente: Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht.

Respondent 24

Reactie 24.1
De invulling van de ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de verkeersstromen in de nabije omgeving. In deze omgeving liggen verschillende belangrijke doorgaande fietsverbindingen, dus de ruimtelijke ontwikkeling raakt het belang van de fiets. De Fietsersbond behartigt de belangen van alle fietsers; we zetten ons in voor veilig en comfortabel fietsen en we leveren daarmee een bijdrage aan een leefbaar, gezond en actief Nederland, én aan fietsgeluk voor iedereen.

In het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling lopen twee belangrijke stedelijke en regionale fietsroutes: De regionale doorfietsroute Utrecht – Amersfoort loopt vanaf de Alexander Numankade via de Jan van Galenstraat naar de Kardinaal de Jongweg; •De stedelijke hoofdfietsroute loopt van Overvecht naar het Utrecht Science Parc vanaf de Kardinaal de Jongweg via de Jan van Galenstraat naar de Huizingalaan. De ruimtelijke ontwikkeling wordt omsloten door deze belangrijke en veelgebruikte fietsverbindingen. Het is verheugend dat in het SPvE deze fietsroutes expliciet worden genoemd.

In juli 2022 hebben we de gemeente een inspraakreactie gestuurd op het IPvE FO van de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort. De ruimtelijke ontwikkeling zal door de toename van het aantal woningen ten opzichte van de huidige situatie en de realisatie van de ‘mandjessupermarkt’ naar verwachting leiden tot een toename van de verkeersbewegingen van zowel bewoners als bezoekers. Op veel meer plaatsen in de stad hebben fietsers te maken met ander langzaam verkeer en auto’s, daarvan verwachten we geen substantieel (negatief) effect op de verkeersveiligheid. We gaan ervan uit dat bij het ontwerp de veiligheid van alle gebruikers een vanzelfsprekend uitgangspunt is. We zijn blij met het idee om white label pakketkluizen in het gebied te plaatsen, om daarmee onnodige autoverkeersbewegingen te voorkomen. Ons zijn in de gemeente geen andere plekken bekend waar zoiets eerder is toegepast en wat de ervaringen daarmee zijn. We willen de gemeente vragen om op deze plek dergelijke pakketkluizen toe te passen, het gebruik te monitoren en van de ervaringen te leren over het gebruik en het effect op de omvang van het autoverkeer te onderzoeken.
Antwoord
- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en niet van het project (her)ontwikkeling Jan van Galenstraat.

Reactie 24.2
De gemeenteraad heeft per motie de wens uitgesproken om de bevoorrading van de supermarkt te realiseren vanaf de Kardinaal de Jongweg. We lezen in het SPvE dat de bestaande bushalte wordt gebruikt voor het parkeren van het bevoorradingsverkeer. We begrijpen uit deze formulering dat de vrachtwagens het fietspad langs de Kardinaal de Jongweg niet kruisen. We gaan er daarom vanuit dat het lossen van de vrachtwagen erop neer komt dat het personeel het fietspad kruist met uitsluitend rolcontainers (en dergelijke) en dus niet met hun vrachtvoertuigen. Het is wat ons betreft volstrekt

onacceptabel dat (vracht)voertuigen het fietspad langs de Kardinaal de Jongweg op deze plek zouden kruisen. We willen dat het in het ontwerp van de parkeerhaven onmogelijk wordt gemaakt voor de vrachtwagens om onverhoopt toch de stoep op te rijden om tussen de bomen door bij de toegang tot de winkels te komen.

Antwoord

- Het lossen van de vrachtwagen wordt inderdaad gedaan personeel dat het fietspad kruist met rolcontainers (en dergelijke) en dus niet met de vrachtvoertuigen.

Reactie 24.3

De gemeente geeft aan dat er sprake is van een overlap in de plangebieden van het project en de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort. We hebben in het kader van het ontwerp van de doorfietsroute met de gemeente in het verleden overlegd over de kruising van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat. We hadden en hebben nog steeds zorgen over de veiligheid van het fietsverkeer dat via de Kardinaal de Jongweg komt vanuit de richting De Bilt en bij het kruispunt linksaf naar de Jan van Galenstraat wil afslaan. Om de route te volgen moeten deze fietsers eerst bij de verkeerslichten de Jan van Galenstraat oversteken en daarna meer dan 90 graden linksaf draaien naar de Jan van Galenstraat. Onze verwachting is dat ten minste een deel van de fietsers dit niet zal doen en nog vóór het verkeerslicht tegen de richting in linksaf zal slaan. Op de hoek van de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat staat in het plan extra verharding ingetekend, voor het lossen van het bevoorradingsverkeer. We verwachten dat deze verharding het afsnijden van de bocht linksaf extra aantrekkelijk kan maken. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het plan niet leidt tot extra verkeersonveiligheid, op de plek waar de bevoorrading het fietsverkeer kruist en voor de fietsers die linksaf slaan bij de kruising van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat? Overigens lijkt het ons logischer dat het bevoorradend (vracht)verkeer aan de kant van de Huizingalaan parkeert, omdat de (vracht)wagens dan veel dichter bij de winkel(s) kunnen komen en de afstand die de goederen, aangedreven door spierkracht, moeten afleggen dus veel kleiner is.

Antwoord

- De precieze inrichting van de openbare ruimte is nog niet bekend. Het ontwerpproces hiervan moet nog starten. De gemaakte opmerkingen worden in de verdere uitwerking meegenomen.

Reactie 24.4

We zijn bekend met de bezwaren die bewoners daartegen hebben en dat zij die in de participatie naar voren hebben gebracht. We willen op deze plaats aangeven dat de Fietsersbond in het proces van de participatie, zoals beschreven in Bijlage 1, tot op heden niet betrokken is geweest. Bij de keuze voor de bevoorrading van de supermarkt vanaf de Kardinaal de Jongweg is het belang van de fietsers onvoldoende meegewogen. We willen daarom vragen om ons te betrekken in het vervolg van het proces, bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte.

Antwoord

- De Fietsersbond is reeds zowel via het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort als rechtstreeks bij de planvorming betrokken. In de Nieuwsbrief van de Fietsersbond van oktober 2022 wordt er over de (her)ontwikkeling het volgende geschreven: “Ontwikkelingen Jan van Galenstraat - Huizingalaan: Fietser niet in gevaar. *De gemeente wil het gebied op de hoek van de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan in Utrecht Oost opnieuw ontwikkelen. Om dat te kunnen betalen is in overleg met de huidige eigenaar van de huizen en winkels die er staan afgesproken dat er een grote (discount-) supermarkt mag komen. Dat betekent veel extra vrachtverkeer voor de bevoorrading. Omwonenden zien dat (begrijpelijkerwijs) niet zitten. Het vrachtverkeer zal ook gebruik maken van de (vrij recent) tot fietsstraat heringerichte Huizingalaan. Ook komt er een parkeergarage met een in- en uitgang op de fietsstraat. Om die reden werden wij door bewoners gevraagd aanwezig te zijn bij een informatiebijeenkomst van de gemeente. Uit de presentatie van de plannen bleek ons dat de afwikkeling van het (vracht-) verkeer geen substantieel extra gevaar zal opleveren voor de fiets. Daarom hebben wij aan de bewoners laten weten dat wij ons niet tegen de voorgestelde plannen zullen verzetten. Wij begrijpen dat dit een teleurstelling is, maar het belang van de fiets en de veiligheid van de individuele fietser staat voor ons nu eenmaal centraal.”*

Reactie 24.5
De Huizingalaan is recent ingericht als fietsstraat**.** De ontwikkeling van het voorliggende plan zorgt voor een toename van het verkeer, waaronder ook het autoverkeer. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de intensiteit op de Huizingalaan niet toeneemt tot boven het niveau dat veilig gefaciliteerd kan worden in de fietsstraat Huizingalaan?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit en het antwoord op de vorige vraag.

Reactie 24.6
Hoe wordt op de Jan van Galenstraat de snelheid voldoende laag dus lager dan 30 km/u gehouden, ook voor verkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg?

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en niet van het project (her)ontwikkeling Jan van Galenstraat.

Reactie 24.7
Hoe zit het met de oversteekbaarheid van de Jan van Galenstraat? Kun je op de fiets vanaf het winkelcentrum makkelijk linksaf naar de Alexander Numankade rijden? Er rijden nu 1.650 auto's (SPvE pag 14), dat moeten er niet heel veel meer worden, anders wordt oversteken een stuk moeilijker.

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en niet van het project (her)ontwikkeling Jan van Galenstraat.

Reactie 24.8
Het binnenplein is in de huidige situatie ingericht als autoparkeerplaats. In de parkeergarage komen ongeveer net zoveel parkeerplekken terug als er nu op het binnenplein zijn. Echter, de plekken in de garage zijn alleen toegankelijk voor bewoners. Op straat kan een tekort ontstaan aan autoparkeerplaatsen, wat kan leiden tot parkeerproblemen en zich kan uiten als kort parkeren in de fietsstraat Huizingalaan. Hoe gaat de gemeente erop toezien dat dit niet gebeurt, zodat het aantrekkelijke karakter en de veiligheid van de fietsstraat behouden blijven?

Antwoord

- Het toezicht op fout parkeren wordt gedaan door BOA's.

Reactie 24.9
Er is een stevige overstap nodig van auto naar fietsgebruik in de wijk, om parkeerproblemen te voorkomen. Hoe gaat de gemeente daarvoor zorgen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren.

Reactie 24.10
De ruimtelijke ontwikkeling voorziet in de realisatie van woningen en een winkelstrip. Het SPvE vermeldt dat het gaat om 94 woningen. We zijn blij dat voor de bewoners een veilige inpandige fietsenstalling wordt gemaakt. De fietsenstalling komt in de verdiepte parkeergarage. In het SPvE wordt terecht benoemd dat iedereen, ook mensen met een beperking, in staat moeten zijn om de woningen en voorzieningen te bereiken en te gebruiken. We willen daarom vragen om een beperkte helling naar de verdiepte fietsenstalling, zodat ook mensen met minder dan gemiddelde kracht in hun lichaam of een beperking vanuit de fietsenstalling op straatniveau kunnen komen, ook bijvoorbeeld met aangepaste voertuigen zoals handbikes.

Antwoord

- Dank voor uw opmerkingen. Deze zullen worden meegegeven aan de architect.

Reactie 24.11
We lezen dat de fietsenstalling gedeeld wordt met alle bewoners. We willen vragen om de fietsenstalling goed afsluitbaar te maken, zodat de fietsen van de bewoners veilig staan en de kans op fietsdiefstal veel kleiner is dan als de fietsen ‘los’ in de parkeergarage staan. Verder dient bij de inrichting van de parkeergarage goed te worden nagedacht over de routes voor auto’s, fietsers en voetganger tussen de ingang van de garage vanaf de straat en de toegang tot (het trappenhuis naar) de woningen.

Antwoord

- Dank voor uw opmerkingen. Deze zullen worden meegegeven aan de architect.

Reactie 24.12
In het SPvE staat dat de keuze voor fiets, OV of fiets/voet zoveel mogelijk wordt gestimuleerd; dit betekent wat ons betreft dat de bewoners, aangekomen in de parkeergarage, gemakkelijker de fietsen dan de auto kunnen pakken.

Antwoord

- Dank voor uw opmerkingen.

Reactie 24.13
De winkelstrip omvat een supermarkt, dagwinkels en maatschappelijke voorzieningen. Fiets parkeren voor bezoekers van de winkels en voorzieningen gebeurt in de openbare ruimte. We vragen om te zorgen voor voldoende rekken op handige plekken. Ook aan de binnenkant van de winkelstrip komen ingangen, ook daar zijn voldoende stallingsplekken met veilige fietsenrekken nodig. Je wilt met twee tassen vol boodschappen niet ver hoeven lopen naar je fiets(tassen). We willen vragen om de bestaande DSW-fietsenrekken opnieuw te gebruiken. Of andere fietsnietjes te plaatsen met een dwarsbalkje. De DSW-rekken bieden een aanbindmogelijkheid, die nodig is om de fiets met een fietsketting aan vast te kunnen binden. De dwarsbalkjes in de nietjes zijn nodig om ervoor te zorgen dat het slot van de fietsketting niet op de grond gelegd kan worden om daar kapot geslagen te worden.

Antwoord

- Dank voor uw opmerkingen. Deze zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte.

Reactie 24.14
Desgewenst zijn we graag bereid om onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten. We hebben hiervoor al aangegeven dat we graag betrokken willen worden bij de verdere uitwerking van het plan, voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte, voor wat betreft de overlap met het plan voor de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en het behoud van de aantrekkelijkheid en veiligheid van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Met name de combinatie van de regionale doorfietsroute langs de Kardinaal de Jongweg en de bevoorrading van de winkels vanaf de Kardinaal de Jongweg wekt onze zorg; over de vormgeving van dat ‘kruispunt’ van fietsers en goederen willen we graag meedenken met de ruimtelijk ontwerpers.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. We zullen de Fietsersbond betrekken bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte.

Respondent 25

Reactie 25.1

1.1. Aanleiding In de inleiding wordt geschreven dat de eigenaar/verhuurder heeft gekozen voor sloop/nieuwbouw en de gemeente deze beslissing met beide handen aangrijpt om dit deel te her ontwikkelen. Daarmee worden de eigenaar/verhuurder en de gemeente Utrecht een twee-eenheid tegenover de buurtbewoners (inwoners van Utrecht) die als derde partij niet zijn betrokken bij deze beslissing tot sloop/nieuwbouw en het op de schop nemen van hun buurt.

Antwoord

- Vanwege het eigendomsrecht ligt de beslissing om te kiezen voor sloop/nieuwbouw bij de eigenaar/verhuurder van de gebouwen.

Reactie 25.2

"Ook biedt de herontwikkeling een kans om de openbare ruimte te vergroenen en kwalitatief te verbeteren." Ik denk te kunnen zien dat de openbare ruimte tussen de huizen aan de Huizingalaan, de nieuwe flats aan de wat nu Van Ginnekenlaan is en de Zeemanlaan (Deelgebied 1 in ontwerp van dit gebied) (veel) kleiner is geworden. En het deel dat overblijft is nu al groen en een speelplaats is. En over kwaliteit valt te twisten en dit hoeft niet te wachten tot herontwikkeling van het gebied. Deze openbare ruimte ten behoeve van de direct omwonenden moet minimaal gelijk blijven.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 25.3

Ik ben van mening dat de vergroening moet plaatsvinden 'binnen de bebouwing'. Uitbreiding van de groenstroken langs de Kardinaal de Jongweg is geen vergroening van de buurt. Deze groenstroken hebben immers "weinig recreatieve waarde". Ik hoop dat kwalitatief verbeteren niet inhoudt dat de gemeente aangeeft het openbare groen beter te gaan onderhouden. Dat is nu namelijk de situatie (gebrekkig onderhoud) en geeft aan dat de gemeente weinig belang hecht aan 'groen'. Ik heb daar eerlijk gezegd geen vertrouwen in en pleit dus voor een status quo. Wat houdt "kwalitatief te verbeteren" concreet in?

Antwoord

- De kwalitatieve verbetering van het groen betekent dat we de openbare ruimte dusdanig willen inrichten dat er een meerwaarde ontstaat voor mens (recreatie, verblijf) en dier (ecologie). Zie ook het antwoord in H1 onder Groen

Reactie 25.4

1.2 Initiatief Ik kan het niet laten te reageren op de zinsnede "Na een intensief participatieproces …" Ik heb de georganiseerde buurtbijeenkomsten anders ervaren. Er werden door de buurtbewoners veel vragen gesteld, die van de zijde van de gemeente en eigenaar/verhuurder nauwelijks concreet werden beantwoord. De zinsnede "Na verzet van buurtbewoners …" is beter op zijn plaats.
Natuurlijk is er gesproken met de Buurtvereniging Ezelsdijk en de (buurt)bewoners, maar van echte participatie was geen sprake.

Antwoord

- Het is spijtig te lezen dat u ontevreden bent over het gevoerde participatieproces. Mede door uw grote betrokkenheid en inzet hebben wij het bewonersbelang goed in beeld gekregen en mee kunnen wegen. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 25.5

Wat (ook in de diverse buurtbijeenkomsten) onduidelijk blijft, is de definitie van een 'mandjes 'supermarkt. Wat wordt hiermee in dit Spve bedoeld? Is hiermee een discounter uitgesloten?

Antwoord

- Op deze locatie wordt ingezet op een 'mandjessupermarkt'. Dit begrip is niet vastomlijnd. Bedoeld wordt een supermarkt waar mensen vooral lopend of met de fiets naar toe komen en waar

karretjes de winkelruimte niet uit kunnen. Een discounter is hiermee niet uitgesloten. Naar verwachting zal een dergelijk type supermarkt dan wel zijn concept moeten aanpassen. Op de hoek van de Oude Gracht met de Lange Viestraat in het centrum van Utrecht is hiervan een voorbeeld van Aldi te zien.

Reactie 25.6
Hoe wordt voorkomen dat winkelkarren in de openbare ruimte komen?
Antwoord
- Bij de in- en uitgangen worden paaltjes neergezet zodat de winkelwagentjes niet de straat op kunnen of meegenomen kunnen worden naar de parkeergarage.

Reactie 25.7
De buurt heeft geen behoefte aan een supermarkt (mandjessupermarkt of discounter). De buurtsupermarkten (ook mandjessupermarkten) die er waren, hebben het allemaal niet gered.
Antwoord
- De kleinschalige Spar die hier voorheen zat is verdwenen vanwege onvoldoende bezoek en omzet. De kleine supermarkt (circa 700 m2 bvo) had een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de consument aantrekkelijk te blijven en de concurrentie met de supermarkt in het Winkelcentrum de Gaard aan te kunnen.

Reactie 25.8
En op een mandjessupermarkt komen bewoners van andere wijken (dat was de bedoeling blijkt uit de buurtbijeenkomsten) niet af en een discounter is naar mijn mening geen mandjessupermarkt.
Antwoord
- Zie het antwoord bij reactie 25.5.

Reactie 25.9
Op loopafstand van de buurt is er het winkelcentrum De Gaard (waar een fitnesscentrum moest worden gehuisvest i.p.v. een winkel. Ook de winkels aan de Biltstraat zijn op loopafstand.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Utrecht groeit in balans en ontwikkelt zich tot een ‘10 minutenstad'.

Reactie 25.10
“De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk.” Ik vind de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen. Daarnaast worden de geplande gebouwen ook hoger dan de bestaande gebouwen, wat het een nog ‘benauwder’ gevoel geeft en visueel onaantrekkelijk is voor de direct omwonenden.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Levendigheid.

Reactie 25.11
2.1 Ligging en begrenzing plangebied
Het plangebied wordt niet omgrensd door de Van Ginnekenlaan. Deze straat ligt in het plangebied. Beter is Zeemanlaan.
Antwoord
- Dank voor uw oplettendheid. We zullen dit aanpassen.

Reactie 25.12

De kaarten op pagina 12, op pagina 15 (overzicht bomen en kwaliteit ervan in het plangebied) en pagina 18 verschillen v.w.b. het aantal bomen. De papieren werkelijkheid van deze kaarten geeft niet de werkelijkheid in de praktijk weer. Is er ook een correcte kaart en hoe kan ik die raadplegen?
Op basis van deze elkaar tegensprekende informatie kan ik geen reactie geven.

Antwoord

- Dank voor uw oplettendheid. De kaart op pagina 15 is correct. De kaart op pagina 12 en pagina 18 zullen worden bijgewerkt.

Reactie 25.13

Op pagina 14 wordt de bestaande situatie rondom het parkeren beschreven. Er is sprake van ca. 40 parkeervakken op het gemeentelijk parkeerterrein, “bedoeld voor bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen.” De praktijk is dat deze parkeerplekken ook (veel) gebruikt worden voor bewoners uit de Huizingalaan en uit de Zeeheldenbuurt. Ook deze buurtbewoners moeten hun auto in hun eigen buurt kunnen parkeren. Helaas eindigt de beschrijving nogal abrupt. Hoe luiden de ontbrekende zinnen?

Antwoord

- Dank voor uw oplettendheid. We zullen dit aanvullen.

Reactie 25.14

Helaas ontbreken de alinea’s over openbare ruimte en groen. Dit is voor mij relevant gezien in het kader van mijn eerste Reactie bij 1.1. Op basis van ontbrekende informatie kan ik geen reactie geven.

Antwoord

- Hoofdstuk 2.5 gaat over de bestaande situatie van de inrichting op maaiveld: openbare ruimte en groen. Hoofdstuk 3.4.1 gaat over de openbare ruimte, 3.4.2 gaat over groen, bomen en ecologie. Hoofdstuk 3.5 gaat over gezonde leefomgeving: waaronder water, hittestress en bodem. Zie ook het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 25.15

“*Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening worden gehouden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen*. ”Welke consequenties hebben de bouwwerkzaamheden op de naastgelegen woningen/tuinen? Ik maak me zorgen over bv. het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied. De effecten voor de nabijgelegen woningen en de oplossingen hiervoor moeten vooraf duidelijk worden gemaakt, zodat ze kunnen worden voorkomen. Denk hierbij ook aan de kruipruimten die nu droog zijn en er zo voor zorgen dat houten vloeren niet rotten. De bouwwerkzaamheden en de herontwikkeling mogen geen (nadelige) effecten hebben op de woningen die geen deel uitmaken van het plangebied. Speciale aandacht moet hierbij worden besteed aan de woningen Huizingalaan 26 t/m 32 die een ‘eiland’ vormen in het plangebied.

Antwoord

- De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.

Reactie 25.16

“De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat.” Er is een aantal winkels dat winkelend publiek trekt (als dat met levendigheid wordt bedoeld), daarnaast is er één winkel die nauwelijks open is en zijn er twee winkelpanden die ergens anders voor gebruikt worden (waaronder een krantenopslag-

/uitgiftepunt). Dat laatste pand geeft ’s ochtends vroeg inderdaad levendigheid (als de bewoners nog slapen).

Antwoord

- Dank voor uw reactie.

Reactie 25.17

“’De aandachtspunten van het gebied zijn de dominantie van de geparkeerde auto en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de ‘binnenzijde’ van het bouwblok …” V.w.b. de geparkeerde auto: Ik zou dit eerder een sterk punt noemen. Het betreft voornamelijk auto’s van buurtbewoners. En die vinden dus in de eigen buurt een parkeerplek.

Antwoord

- Dank voor uw reactie.

Reactie 25.18

V.w.b. de stenige uitstraling: die wordt door de opzet van het plan (zie bv. de muur van de parkeergarage) niet weggenomen en blijft dus een aandachtspunt. Ik ben voorstander van meer open ruimte om te verblijven en te spelen en meer groen op straatniveau.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen en Levendigheid.

Reactie 25.19

Hoe wordt voorkomen dat werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt geen gebruik maken van de openbare parkeergelegenheden? De tarieven van de parkeergarage zijn immers hoger dan parkeren op straat. Door het plan verdwijnen veel openbare parkeerplaatsen. Dat leidt tot parkeerdruk voor de omwonenden. Die parkeerdruk moet niet vergroot worden door werknemers en bezoekers van de winkels, supermarkt en gezondheidscentrum. De parkeertarieven voor parkeren in de openbare ruimte moeten niet gelijkgetrokken worden met het parkeren in de parkeergarage.

Antwoord

- De parkeergarage is ook bedoeld voor bezoekers van de winkels, supermarkt en gezondheidscentrum. De tarieven van de parkeergarage worden afgestemd op de tarieven voor het parkeren in de openbare ruimte. De tarieven voor het parkeren in de openbare ruimte worden stads breed door de gemeente bepaald.

Reactie 25.20

In de buurtbijeenkomsten tot nu toe is gezegd dat een mandjessupermarkt geen auto’s aantrekt. De bedoeling is dat de bezoekers met de fiets komen. Is dat uitgangspunt nu veranderd? En wat is de reden daarvan?

Antwoord

- De bedoeling is dat de bezoekers met de fiets of lopen naar de supermark komen. Met het winkelconcept (‘mandjessupermarkt’), het voorzien in veel fiets parkeren en het beperken van het (auto) parkeeraanbod voor bezoekers stuurt de gemeente hierop. Ondanks deze maatregelen is niet te voorkomen dat bezoekers van de supermarkt toch met de auto komen.

Reactie 25.21

Waarom maakt het trottoir voor de huizen Huizingalaan 26 t/m 32 deel uit van de plan? Dezelfde Reactie voor het trottoir aan de Zeemanlaan naast Huizingalaan 32.

Antwoord

- Omdat de openbare ruimte rondom het plan opnieuw wordt ingericht worden de trottoirs voor de Huizen aan de Huizingalaan nr. 26 t/m 32 en het stukje Zeemanlaan ook meegenomen om de openbare ruimte rond de (her)ontwikkeling dezelfde uitstraling te geven.

Reactie 25.22

“Het plan sluit ruimtelijk qua maat en schaal goed aan op de buurt.” Dit is een subjectief gegeven, dat de plannenmakers (gemeente en eigenaar/verhuurder) natuurlijk naar voren brengen. De omwonenden is niet gevraagd of ze dit ook zo ervaren.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 25.23

“Het gebouw is alzijdig. De plint …. entrees.” Is dit bij de (ingang van de) parkeergarage aan de zijde van de ‘Speel- en stadstuin’ ook zo of wordt dat een blinde muur? Ook dit deel van de nieuwbouw moet een open en uitnodigende uitstraling hebben.

Antwoord

- Dank voor uw reactie.

Reactie 25.24

Wanneer wordt dit Spve voorgelegd aan de welstandscommissie?

Antwoord

- Het SPvE wordt niet voorgelegd aan de commissie Omgevingskwaliteit (voorheen commissie Welstand). Het ontworpen bouwplan wel.

Reactie 25.25

“De entree van de supermarkt bevindt zich aan de zijde van de Jan van Galenstraat, evenals de entrees van de winkels om combinatiebezoek te stimuleren. ”Wat komt er dan in de gebouw (kaart op pagina 18)? Ik vind dat hier geen plek is voor bedrijfsgebouwen, zoals nu de opslag en uitgiftepunt voor dagbladen.

Antwoord

- De invulling van het gebouw is nog niet bekend. Enkele winkeliers die nu in de ruimtes zijn gevestigd hebben aangegeven in de nieuwbouw terug te willen keren.

Reactie 25.26

“Streven is om in het plangebied 17m2 groen toe te voegen per nieuwe woning.” Kan inzichtelijk worden gemaakt, waar dit nieuwe groen wordt gerealiseerd? Wat mij betreft kan dit niet langs de Kardinaal de Jongweg. Dit is aan de rand van het plangebied, waardoor de meeste omwonenden hier niets aan hebben. Bovendien heeft deze strook weinig recreatieve waarde. Streven is te vrijblijvend, het moet een verplichting zijn. “Te kappen bomen bij voorkeur 100% compenseren binnen het plangebied.” Het Spve spreekt hier over het kappen van bomen. In de startbijeenkomst op 31 januari werd gezegd dat er geen bomen worden gekapt. Is hier sprake van voortschrijdend inzicht of is hier sprake van onjuiste informatie? Kappen van bomen lijkt me niet aan de orde.

Antwoord

- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad. Ondanks dat u aangeeft in uw reactie hier weinig recreatieve waarde voor bewoners in te zien, maakt het onderdeel van een belangrijk groennetwerk in de stad, welke op stedelijk niveau een grote bijdrage heeft aan verscheidenheid van ecologie en verschillende diersoorten in de stad. Zie ook het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 25.27

“De bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van omwonenden.”
Bewoners van Huizingalaan 26 t/m 32 krijgen ‘inkijk’ vanaf de hoogste etages van gebouw. Dat wordt nu voorkomen door bomen, hoe wordt dit voorkomen in de nieuwe situatie? De inrichting van de ‘stadstuin’ moet zodanig zijn dat ook deze bewoners privacy houden in huis en tuin. Dat betekent ook dat aanplant van jonge bomen geen optie is, want die hebben een dergelijke functie (nog) niet.

Antwoord

- De inrichting van de ‘stadstuin’ wordt mede door de buurt bepaald. Het door u aangegeven aandachtspunt van inkijk vanuit de nieuwe gebouwen naar de Huizingalaan 26 t/m 32 zullen wij onder de aandacht brengen.

Reactie 25.28
De ontwikkelaar moet een mobiliteitsplan aanleveren. Wordt in dit mobiliteitsplan ook meegenomen waar (nieuwe) bewoners hun auto kunnen parkeren wanneer ze niet in de parkeergarage terecht kunnen? Wat betekent dit voor de buurtbewoners, die immers niets met de ontwikkelaar (een ander woord voor eigenaar/verhuurder?) te maken hebben? “Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost.” Een mooi voornemen, maar hoe gaat dit in de praktijk?
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder mobiliteit.

Reactie 25.29
Ik heb al eerder aangegeven dat het openbare parkeerterrein niet alleen wordt gebruikt door bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen. De praktijk is dat deze parkeerplekken ook (veel) gebruikt worden door bewoners uit de Huizingalaan en uit de Zeeheldenbuurt.
Antwoord
- Dank voor uw reactie. Dat de parkeerplekken ook (veel) gebruikt worden door bewoners uit de Huizingalaan en uit de Zeeheldenbuurt is ons bekend.

Reactie 25.30
“Het in- en uitrijden hiervan (de parkeergarage, FdV) moet op een verkeersveilige manier plaatsvinden, conflicten met fietsers en voetgangers moet door een goede inrichting worden voorkomen.” Hoe wordt dit geëvalueerd en welke oplossingen zijn voorzien wanneer een verkeersveilige manier in de praktijk niet gerealiseerd wordt?
Antwoord
- Dat is nog niet bekend.

Reactie 25.31
“De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning.” Ik dacht dat er sprake was van huurwoningen. Hoezo dan verkopen?
Antwoord
- Dit lijkt een omissie. Er is inderdaad sprake van huurwoningen. We zullen dit aanpassen.

Reactie 25.32
Hoeveel fietsparkeerplaatsen komen er in de ‘Speel- en stadstuin’?
Antwoord
- Dat is nog niet bekend. Zie ook het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’.

Reactie 25.33
“Het parkeerterrein aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan komen (sic) te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plak waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt.” Voor zover ik dit kan zien, gaat het grootste deel van het parkeerterrein aan de Huizingalaan op aan de ondergrondse parkeergarage. Wat helpt om het plan goed te kunnen duiden is een kaart waarin zowel de huidige en de geplande situatie (overlappend) wordt weergegeven. Hierdoor wordt in één oogopslag duidelijk wat er veranderd, bv. m.b.t. de grootte van de stadstuin of de locatie van het parkeerterrein.
Antwoord

- Dank voor uw suggestie.

Reactie 25.34
“Het trottoir aan de Huizingalaan … wordt breder.” Betekent dit dat de weg smaller wordt of dat de eigenaren van Huizingalaan 26 t/m 32 voor een deel onteigend worden? De trottoirs van deze huizen liggen immers in het plangebied aan de Huizingalaan.
Antwoord
- De eigenaren van de Huizingalaan 26 t/m 32 gaan niet voor een deel onteigend worden.

Reactie 25.35
5. Uitwerking. 5.1 Mogelijke inrichting openbare ruimte. “Het parkeerterrein aan de Huizingalaan/Van Ginnekenlaan komt, net als de Van Ginnekenlaan te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plek, waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt.”. Reactie: Zie mijn opmerking bij 4.2.
Antwoord
- Zie het eerder gegeven antwoord op dit punt.

Reactie 25.35
Mogelijke invulling bouwplan. “Een mandjes supermarkt van 1270 m2 BVO en circa 850 m2 WVO”: Circa moet maximaal zijn.
Antwoord
- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven.

Reactie 25.36
Schets op pagina 31: Een gebouw van 5 lagen langs de ‘Speel- en stadstuin’ is te hoog in vergelijking met de omringende huizen in de Zeemanlaan en de Huizingalaan.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 25.37
Het beschreven participatieproces is door mij niet ervaren als een participatieproces, maar als het zenden van de wensen van de twee-eenheid gemeente en eigenaar/verhuurder. Bij het beschrijven van de zorgen die uit de buurt naar voren kwamen, wordt de parkeerproblematiek (gevreesde parkeerdruk, dat is meer dan de “vrees voor verkeer aantrekkende werking van een (grote) supermarkt”, maar heeft ook te maken met het verdwijnen van openbare parkeerplekken) niet genoemd. Nogmaals, de gemeente blijft het in dit Spve herhalen, de buurt gaf aan het liefst geen supermarkt te willen. Een kleinere supermarkt is next-best, maar geen wens van de buurtbewoners.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 25.38
“De buurtvereniging …. ziet zich als de belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de buurt.’ De buurtvereniging ís de belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de buurt. Het zou van respect getuigen als de gemeente minder suggestief taalgebruik hanteert.
Antwoord
- Er is bewust voor deze formulering gekozen. De formulering heeft uiteraard niet de intentie om hiermee de suggestie te wekken dat er geen sprake van respect zou zijn. De vertegenwoordigers van de buurtvereniging hebben meerdere malen aangeven dat zij de belangen van iedereen die in de buurt woont behartigen. Een aantal buurtbewoners heeft echter aangegeven zich hierin niet te kunnen vinden en hebben aangegeven dat de gemeente er niet vanuit moet gaan dat de

buurtvereniging ook hun meningen en belangen weergeeft. Hierom is ervoor gekozen de mening van de buurtvereniging over te nemen.

Reactie 25.39

“De inrichting van de openbare ruimte rond de bebouwing zal samen met de omwonenden, winkeliers, huidige huurders en initiatiefnemer worden vormgegeven. Hiertoe is samen met de belanghebbenden en ondersteund door het door de initiatiefnemer aangetrokken communicatieadvies bureau (sic) een participatieplan gemaakt.” Ook hier is weer een door de eigenaar/verhuurder aantrokken communicatiebureau verantwoordelijk voor de participatie. Hoe wordt objectieve communicatie geborgd. Immers: wiens brood men eet …

Antwoord

- Hiermee wordt gesuggereerd dat het communicatiebureau niet integer zou handelen. Dat u deze mening bent toegedaan is jammer en spijtig om te lezen. We hopen dat we de bal kunnen blijven spelen en ons kunnen richten op de inhoud van het plan en het proces voor de herontwikkeling, waarvan duidelijk is dat het zeer gevoelig ligt bij de buurt.

Reactie 25.39

Opvallend is dat de eerste bijeenkomst inmiddels heeft plaatsgevonden, nog voordat de consultatietermijn is verlopen en er gereageerd is op de consultatiereacties. Participatie van de genoemde partijen vind ik belangrijk en nuttig, maar niet als dit voorbarig gebeurt. Men (de twee-eenheid gemeente en eigenaar/verhuurder) heeft blijkbaar haast. En het communicatie adviesbureau heeft blijkbaar niet geadviseerd het juiste moment af te wachten.

Antwoord

- Het is niet ongebruikelijk om, voordat een SPvE wordt vastgesteld, te starten met het proces voor het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. In de periode van half augustus tot half november 2023 is, zoals wij hadden toegezegd, gezamenlijk met de Buurtvereniging, de winkeliers, huidige huurders en initiatiefnemer een plan van aanpak (PvA) gemaakt voor het vervolg van de participatie ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte met de indicatieve planning daarvan. De startbijeenkomst is in het PvA voorzien in december 2023/januari 2024; gedurende de consultatieperiode van het SPvE. Het moment van de startbijeenkomst was gekozen vanwege twee redenen: omdat met name door de huidige winkeliers, de huidige huurders en door raadsleden is gevraagd snelheid te houden in het proces. Daarom doen we zoveel mogelijk parallel wat kan, om zo geen tijd te verliezen. Daarnaast is door de buurt gevraagd voldoende tijd te krijgen om te reageren op het concept SPvE. We hebben daarom de consultatieperiode twee weken verlengd in verband met de kerstvakantie (in totaal acht weken) met aan het eind van deze periode de startbijeenkomst voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee komen we tegemoet aan beide verzoeken. Omdat we graag het ingezette proces wilden voortzetten, hebben we de bijeenkomst door laten gaan. Het uitstellen tot na het definitief worden van het SPvE (voorzien op zijn vroegst zomer 2024) levert een onwenselijke vertraging op. Ook gezien het feit dat het wijkbericht al was verspreid onder circa 500 huishoudens en er andere bewoners er op rekenden speelde hierbij een rol. Zodra het SPvE door de raad is vastgesteld wordt een extra brede buurtbijeenkomst georganiseerd, om samen met bewoners die niet hebben deelgenomen aan de werk- of klankbordgroep te bezien of het ontwerp van de openbare ruimte tot dan toe aanpassing behoeft.

Reactie 25.40

“Het participatieniveau van het overige deel van de openbare ruimte is ‘raadplegen’. En worden afgestemd met “een evenwichtig samengestelde klankbordgroep, bestaande uit het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de Buurtvereniging Ezelsdijk”. Tijdens de co-creatiebijeenkomst op 31 januari konden buurtbewoners zich aanmelden voor deze klankbordgroep. Worden ook deze laatste buurtbewoners actief betrokken bij de klankbordgroep.

Antwoord

- De bijeenkomst van 31 januari 2024 was de startbijeenkomst van de participatie. Het was nog geen werkgroep of co creatie bijeenkomst. Iedere buurtbewoner die dat wil kan zich opgeven voor de werkgroep en/of klankbordgroep.

Reactie 25.41

Het plangebied (kaart pagina 18) wordt begrensd door de Kardinaal de Jongweg, de Jan van Galenstraat, de Zeemanlaan en de Huizingalaan. De huizen op Huizingalaan 26 t/m 32 vallen buiten het plangebied, maar vormen een soort eiland. Wat zijn de consequenties voor de bewoners van deze huizen van deze 'geïsoleerde' positie?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Huizingalaan 26 t/m 32.

Reactie 25.42

Ik krijg de indruk dat het ontwikkelgebied wordt gezien als een eiland. In werkelijkheid is het een (nieuw) deel van de buurt. De buurt komt in het plan nauwelijks aan bod. Kan helder, overzichtelijk en concreet in kaart worden gebracht wat dit plan betekent voor de bestaande bewoners in de directe nabijheid en voor de buurtbewoners is een grotere straal?

Antwoord

- In het SPvE worden de Stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen gegeven waaraan de nieuwe ontwikkeling moet voldoen. De gevolgen van de plannen zijn voor iedereen anders. Er kan niet worden verwacht dat dit in een SPvE kan worden opgenomen.

Reactie 25.43

Ook voor bestaande bewoners moet het een leefbare situatie blijven en in mijn optiek houdt het plan hier onvoldoende rekening mee (wordt in ieder geval niet expliciet gemaakt) en is daarmee onvoldoende. Behoud/verbeteren van de leefbaarheid in de buurt moet worden opgenomen in de randvoorwaarden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 25.44

De bouwwerkzaamheden zullen consequenties hebben voor de buurt. De omliggende woningen zijn gevoelig voor trillingen. Hoe wordt voorkomen dat trillingen door bouwwerkzaamheden gevolgen hebben voor de omliggende woningen (bv. het ontstaan van scheuren)?

Antwoord

- Dit zal worden bepaald tijdens de voorbereiding van de uitvoeringsfase.

Reactie 25.45

Kunnen in het Spve alle vrijblijvende woorden als streven, bij voorkeur, waar mogelijk, circa e.d. worden vervangen door concrete aanduidingen? Zodat we later niet te horen krijgen "we hebben ernaar gestreefd, maar ….".

Antwoord

- Deze woorden worden gebruikt omdat in het SPvE naast harde randvoorwaarden ook wensen en ambities zijn opgenomen. Onze wensen en ambities zien we graag in het uitgewerkte plan terug maar soms blijkt dat dit niet mogelijk is. De gemeente geeft daarom op deze punten meer vrijheid aan de initiatiefnemer.

Reactie 25.46

Hoe worden bewoners alsnog in de gelegenheid gesteld te reageren op de ontbrekende stukken tekst? Omdat we alleen hebben kunnen reageren op een onvolledig consultatiedocument ga ik ervan uit dat de consultatie opnieuw wordt gestart, maar dan met een volledig (en hopelijk ook taalkundig correct) document.

Antwoord

- Er is maar één consultatieronde. Nadat alle reacties zijn verwerkt en het SPvE is afgerond wordt dit ter vaststelling door het college aangeboden aan de raad. De bewoners kunnen de raadsleden

vragen het SPvE te bespreken tijdens een raadsinformatiebijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst kunnen bewoners (opnieuw) inspreken.

Reactie 25.47

We gaan na afronding van de volledige consultatie een volgende fase in, waarbij ik hoop dat er van een vruchtbare samenwerking sprake kan zijn. Die samenwerking is echter voor een groot deel afhankelijk van de gemeente en de eigenaar/verhuurder. Ik hoop dat de toon van de gemeente in deze fase verandert en dat er ook tijdens bijeenkomsten antwoord wordt gegeven op concrete vragen (anders dan “daar komen we een volgende keer op terug”). Anders zal een vruchtbare samenwerking niet van de grond komen. Daarbij is het belangrijk dat de gemeente en de eigenaar/verhuurder openstaan voor de zorgen van de bewoners van de te slopen gebouwen en van de omwonenden. Zorgen die onder meer gaan over vergelijkbare woonruimte bij terugkeer, het behoud van de leefbaarheid in de buurt (dit woord komt in het Spve niet voor), de parkeerdruk en de hoeveelheid groen in de ‘Speel- en stadstuin’.

Antwoord

- Met alle ontvangen reacties op het SPvE en eerder al tijdens de informatieavonden en in het contact met de buurtvereniging, zijn wij bekend met de door u naar voren gebrachte zorgpunten.

Reactie 25.48

Het plangebied (kaart pagina 18) wordt begrensd door de Kardinaal de Jongweg, de Jan van Galenstraat, de Zeemanlaan en de Huizingalaan. De huizen op Huizingalaan 26 t/m 32 vallen buiten het plangebied, maar vormen een soort eiland. Wat zijn de consequenties voor de bewoners van deze huizen van deze ‘geïsoleerde’ positie?

Antwoord

- De huizen aan de Huizingalaan 26 t/m 32 zijn particulier bezit en vallen buiten het plangebied. Op de kavels waarop deze huizen staan verandert er niets. In de omgeving, met de gedachte nieuwbouw, uiteraard wel.

Respondent 26

Reactie 26.1

Behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid in de buurt wordt nergens als uitgangspunt genoemd. Leefbaarheid heeft verschillende aspecten: verkeersveiligheid, het voorkómen van overlast door o.a. autoverkeer, geparkeerde auto’s en fietsen, ruimte voor ontmoeting, spelen, het groene aanzicht, verkoeling, sociale veiligheid, ruimte voor voetgangers. In dit SPvE moet helder verwoord worden op welke manier deze genoemde aspecten van de leefbaarheid voor de omringende buurt worden gerealiseerd en welke concrete eisen/randvoorwaarden daarbij gelden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 26.2

“De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk”. Wij vinden de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 26.3

De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 26.4

Er komt een supermarkt én een gezondheidscentrum, waarbij de buurtwerkgroep ook namens ons het gezondheidscentrum had gesuggereerd in plaats van een supermarkt.

Antwoord

- Zo is het in de diverse gesprekken met de Buurtvereniging niet naar voren gebracht. Wij zijn altijd in de veronderstelling geweest dat de wens geen supermarkt én een gezondheidscentrum of een kleine buurtsupermarkt én een gezondheidscentrum was. Tijdens de gepresenteerde plannen waar het gezondheidscentrum in was opgenomen is hier door de buurtvereniging of anderen niet expliciet op gereageerd en ook niet gedurende de Ronde Tafelgesprekken die met alle belanghebbenden hebben plaatsgevonden.

Reactie 26.5

Wij hebben grote twijfels of alle ambities, gebaseerd op doelstellingen van gemeentelijk beleid (zoals groen, klimaatbestendigheid, ruimte voor ontmoeting en sociale functies), ten aanzien van de openbare ruimte waargemaakt kunnen worden in dit gebied.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 26.6

Het bouwoppervlak is erg groot en wordt zelfs groter dan eerder in het voorgaande proces is gepresenteerd.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 26.7

Voor de leefbaarheid in onze buurt vinden wij het nodig dat er minder grondoppervlak bebouwd gaat worden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 26.8

Het omzetten van m2 winkelvoorzieningen naar bestemming voor maatschappelijke functies, bijvoorbeeld door uit te gaan van een nog kleinere supermarkt, gecombineerd met het schrappen van de nu voorziene aparte ruimte (m2) voor maatschappelijke voorzieningen is daarbij een goede eerste stap.

Antwoord

- Zie het eerder gegeven antwoord bij reactie 26.4 en het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 26.9

In de huidige woningen zijn nu droge kruipruimtes wat nodig is om de houten vloeren te kunnen laten bestaan en niet te laten rotten. Het bouwen van een grote ondergrondse garage heeft zeker impact op de grondwaterstand. Hoe wordt er voorkomen dat de huidige bebouwing krijgt te maken met een hogere grondwaterstand en de impact op de houten basis vloeren van deze woningen?

Antwoord

- De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te

stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.

Reactie 26.10
Bouwen van grootschalige nieuwbouw: De woningen aan de Huizingalaan zijn erg gevoelig voor trillingen omdat deze, bij de bouw in de jaren 60 niet voorzien zijn van heipalen op grotere diepte. Naast de grondwaterstand hebben ook de bouwactiviteiten invloed op deze bestaande woningbouw. Hoe wordt voorkomen dat er trillingen veroorzaakt gaan worden tijdens de bouw van de nieuwbouw en dat, indien er tijdens de bouw scheuren gaan ontstaan in de bestaande woningen dat de bouw stilgelegd wordt om te voorkomen dat huidige bewoners in onveilige woningen moeten wonen?
We verzoeken de gemeente zeer strenge eisen te stellen aan de projectontwikkelaar en aannemer ten aanzien van dit punt.
Antwoord
- Dit zal worden bepaald tijdens de voorbereiding van de uitvoeringsfase.

Reactie 26.11
“De eerste bouwlaag (plint) heeft aan de buitenzijde een minimale hoogte van vijf meter”,
“Uit de volumetekening blijkt dat op de Huizingalaan er twee woonlagen boven op de plint (van 5m) mogelijk worden gemaakt.” Dit is een hoogte van minimaal 11 meter en daarmee hoger dan de woningen aan de overzijde. Dit vinden wij ongewenst. De bouwhoogte aan de Huizingalaan dient maximaal de hoogte van de bestaande huizen aan de Huizingalaan te krijgen.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 26.12
Blz 19: “Het gebouw is alzijdig. De plint met (winkel)functies draagt hieraan bij, door een open en uitnodigende uitstraling.” Het gebouw is niet alzijdig, de Huizingalaan krijgt een blinde muur met een ingang naar appartementen en een in- en uitrit voor de parkeergarage. Ook hier heeft de buurt de lasten van de herontwikkeling en krijgt er niets voor terug.
Antwoord
- Aan deze zijde komt ook een winkelruimte. De muur kan worden voorzien van groen.

Reactie 26.13
1. In het SPvE moet helder worden geformuleerd welke criteria/eisen gesteld worden aan in ieder geval de plint aan de Huizingalaan voor wat betreft de genoemde alzijdigheid en open en uitnodigende uitstraling.

Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 26.14
Wij ontvangen graag het advies over de eisen aan de plint van de welstandscommissie.
Antwoord
- De Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen commissie welstand) stelt geen eisen aan de plint, maar toetst het ontwerp aan de hand van de welstandsnota.

Reactie 26.15
“De aandachtspunten voor het gebied bestaan uit de dominantie van de geparkeerde auto’s en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe.” In het huidige plan valt een grote open ruimte weg. Het gaat weliswaar om een ruimte voor parkeren, maar er staan ook bomen en struiken. De huidige parkeerplaats wordt

gebruikt door spelende kinderen, die relatief veilig kunnen rondrennen. Ook dat is een functie van deze open ruimte, die in dit plan zal verdwijnen. In het concept SpvE zien wij een groot hoog gebouw met een dichte plint van 5 meter hoogte en minimaal 2 woonlagen. Er is sprake van een hoog boven de openbare ruimte uittorende oppervlakte (de zogenaamde daktuin) die onzichtbaar is vanaf straatniveau. Hier zouden enkele bewoners iets met groen kunnen gaan doen. Hiermee wordt de stenige uitstraling vergroot i.p.v. verkleind.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 26.16

Op welke wijze stelt de gemeente eisen aan het verminderen van de stenige uitstraling in het gehele gebied? De buurt wil meer open ruimte houden om te verblijven en te spelen en daarnaast minder steen en meer groen op straatniveau.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 26.17

Blz. 10: “De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daar mee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat” Dit is een sterk punt voor de leefbaarheid van de buurt. Dit sterke punt slaat om in een nadeel als de winkels in dit gebied vooral winkelend publiek aantrekken elders uit de bredere omgeving en het aantal bezoekers aanzienlijk in omvang toeneemt. De buurt pleit al vanaf het begin voor met name buurtgerichte, kleinschalige winkels, mede op basis van een enqûete die eind 2020 in de buurt is uitgevoerd. Eerder heeft de werkgroep al onderbouwd dat onze buurt en de daaromheen liggende buurten reeds beschikken over goede (grotere) winkelvoorzieningen in winkelcentrum de Gaard en op de Biltstraat. Inmiddels is er (hardnekkige) leegstand in winkelcentrum de Gaard. Gezien het doorzetten van de trend om online boodschappen te doen en te laten bezorgen zal dit niet op korte termijn veranderen. Klopt het dat de gemeente heeft aangedrongen op het opnemen van een grote supermarkt in de oorspronkelijke plannen (Intentiedocument 2019)?

Antwoord

- Dat klopt.

Reactie 26.18

1. Op welk gemeentelijk beleidsdocument was dit aandringen op dat moment (2019) gebaseerd

Antwoord

- Alle toen vigerende beleidsdocumenten.

Reactie 26.19

2. Heeft de gemeente sinds dat winkelcentrum de Gaard is geopend onderzoek gedaan naar de trend in het winkelgedrag en -behoefte van wijk/buurtbewoners?

Antwoord

- Nee

Reactie 26.20

3. Hoe kijkt de gemeente tegen de leegstand in winkelcentrum de Gaard aan?

Antwoord

- Leegstand van fysieke winkels komt inderdaad regelmatig voor in ons land, alleen is dat in Utrecht uiterst beperkt als gevolg van de forse bevolkingsgroei die de lagere behoefte aan fysieke winkels compenseert. Leegstand hangt met vele factoren samen, bijv. aanstaande of net afgeronde herontwikkeling, huurprijs, huurvoorwaarden (denk aan: huurperiode, borgsom, opzegtermijn) etc.

De winkelleegstand in Utrecht is laag. De gemeentelijke vastgoedmonitor 2023 stelt over leegstand in winkelgebieden: "Het leegstandspercentage in Utrecht liet een stabiel verloop zien met een zeer lichte stijging 3,3% in 2022." We hebben de indruk dat hierin geen grote veranderingen zijn ontstaan afgelopen jaar en dat er geen sprake is van langdurige grootschalige problematische leegstand van winkels in de stad. Voor wat betreft de rol van de gemeente bij de leegstand in de Gaard geldt dat wij hier slechts in beperkte mate invloed op hebben. Gelet op de lage leegstandscijfers die wij in breder perspectief zien, vinden we vier lege panden in De Gaard niet dusdanig problematisch en perspectiefloos, dat dit de ontwikkeling van de Jan van Galenstraat belemmert of tegenhoudt.

Reactie 26.21
In het SPvE moet tot uitdrukking komen dat de winkelvoorzieningen met name gericht zijn op de buurt en de omliggende wijk, kleinschalig zijn en zich richten op boodschappen die dagelijks gedaan worden. In het SPvE zou moeten worden opgenomen dat de prijs per m2 voor de winkels zodanig zal zijn dat ook kleinere winkels met een beperkter bedieningsgebied kunnen overleven. Hoe gaat de gemeente hierop sturen?
Antwoord
- De gemeente stuurt niet op de prijs per m2 voor winkels. Dit is geen overheidstaak.

Reactie 26.22
De buurt heeft zich sterk gemaakt voor een supermarkt die vooral de omliggende buurten/wijk bedient en geen autoverkeer aantrekt, dit vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsstraten!) in de buurt. In een motie van de gemeenteraad is dit vertaald naar “mandjessupermarkt”. Het SPvE formuleert ten dele de randvoorwaarden om ook daadwerkelijk een supermarkt te realiseren, waarvan de gebruikers per fiets of te voet komen. Maar een aantal andere maatregelen wordt niet of onvoldoende eenduidig genoemd. Het gaat om:
Omvang m2 Beperking aantal m2 voor de supermarkt, het SPvE spreekt over blz 17: “circa 1270m2 BVO”, op blz 30: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO, blz 33: “circa 1270 BVO, ongeveer 850 m2 MVO”en de Raadsbrief blz 2/4: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”. We vinden het - overigens in de tekst niet consistent- gebruik van de aanduiding “circa” respectievelijk “ongeveer” te onduidelijk en dit schept ruimte om later bij de invulling het aantal m2 supermarkt op te hogen. Daarnaast blijkt uit interne mailwisseling (WOO-verzoek) dat op basis van modelberekeningen eigenlijk maar plaats is voor een omvang van 626m2. Eerder heeft de buurtwerkgroep gesproken met een supermarktketen die aangaf dat er een supermarktconcept is dat met 700m2 WVO levensvatbaar is en vooral gebruikt wordt voor dagelijkse boodschappen met veel vers. Dit roept de Reactie op waarom nu gestreefd wordt naar een omvang van rond de 850m2. Wij horen graag de argumentatie dat vastgehouden zou moeten worden aan 850m2, terwijl de modelberekeningen laat zien dat 626m2 de norm is. Waarom wordt - gezien deze norm - met het aantal m2 niet meer ingespeeld op de wens van de buurt om kleinschalige, buurtgerichte winkels te realiseren? Begrijpelijk is dat men niet gehouden kan worden aan een exact aantal m2, daarom willen wij dat er een maximaal winkelvloeroppervlakte (het mag dus ook minder zijn) wordt opgenomen in het SPvE.
Antwoord
- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 26.23
Mandjes, geen winkelkarren: Hiervoor zijn eerder maatregelen genoemd zoals het überhaupt niet gebruiken van winkelkarren, maar ook het verhinderen dat winkelkarren buiten de supermarkt kunnen komen, zal bijdragen aan het benutten van de supermarkt als winkel voor dagelijkse boodschappen. Expliciet moet worden vastgelegd dat winkelbezoekers niet met winkelkarren naar buiten en/of via een

lift naar de parkeergarage kunnen gaan. Deze concrete bepaling moet worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

Antwoord

- Een dergelijke afspraak hoort niet in het SPvE thuis maar in de Anterieure Overeenkomst. In deze Overeenkomst zullen bepalingen over de ‘mandjessupermarkt’ worden opgenomen.

Reactie 26.24

Wijziging toekomstige omvang: Er zijn voorbeelden bekend van de situatie dat leegstand van omliggende winkels leidt tot toevoeging van dergelijke m2 aan de supermarkt. Voorkomen moet worden dat op termijn het aantal m2 van de supermarkt uit wordt gebreid. Ook zou het begrip shop-in-shop oneigenlijk kunnen worden gebruikt door bepaalde onderdelen van het assortiment als aparte winkeleenheid te beschouwen en in één van de andere winkelruimtes naast de supermarkt onder te brengen. Ook dit achten wij ongewenst. Expliciet moet worden vastgelegd dat ook op termijn uitbreiding van het aantal m2 voor de supermarkt niet mogelijk is en het shop-in-shop-concept niet gebruikt kan worden om het aantal m2 uit te breiden. Deze concrete bepalingen moeten worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

Antwoord

- Een dergelijke specifieke eis over de begrenzing van het aantal m2 bvo en/of wvo hoort niet in het SPvE thuis maar in het Omgevingsplan. Dat zijn wij ook van plan te doen (bvo's). In deze fase van de planontwikkeling is dit ongewenst. Wij kunnen geen eisen stellen t.a.v. een shop-in-shop-concept.

Reactie 26.25

Blz 19: Er zullen laad- en losplekken voor de overige winkels gecreëerd worden in het gebied. De huidige formulering in het SPvE laat ons inziens te veel ruimte. Vanuit leefbaarheid mogen deze laad- en losplekken geen extra beslag leggen op de openbare ruimte en de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen. Ondanks dat we het plan voor een supermarkt niet ondersteunen zijn we wel blij dat de bevoorrading van de supermarkt in de plannen is verplaatst van de Huizingalaan naar de Kardinaal de Jong weg. De eerdere opzet aan de Huizingalaan was om diverse redenen maar zeker vanwege verkeersveiligheid totaal onzinnig. Er is nu aan de achterzijde van de huidige winkels voldoende ruimte voor bevoorrading. Toch zien we ook al dat aan de voorzijde aan de Jan van Galenstraat gevaarlijke situaties ontstaan. Vaak wordt daar tijdelijk geparkeerd op de verhoogde scheiding tussen fietspad en wegdek of zelfs óp de rijweg voor laden/lossen. Dit kan en mag daar helemaal niet maar als dat nu al gebeurt zal dat straks ook gebeuren temeer de achterzijde (van Ginnekenlaan) niet meer bestaat. We vinden dat hier een goede en duidelijke verplichte oplossing wordt gezocht in het combineren met de laad-/los plek voor de supermarkt, aan de Kardinaal de Jongweg. Het fietspad aan de Jan van Galenstraat krijgt straks 2 rij richtingen. Het wordt nog belangrijker om dit deel parkeervrij en overzichtelijk te houden. Voorzieningen om parkeren voor laden/lossen onmogelijk te maken moeten hier worden aangebracht. Hoe wordt voorkomen dat parkeren voor laden/lossen toch wordt gedaan?

Antwoord

- Het ontwerp van de openbare ruimte moet nog gebeuren. Uw suggestie om, vanwege de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het ruimtebeslag, de laad-/los plek voor de supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg te combineren met de bevoorrading van de andere winkels, nemen wij in het ontwerpproces mee.

Reactie 26.26

Blz. 19: “Parkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt is in een ondergrondse parkeergarage voorzien/ ”blz. 20:”Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage.” Er spelen rond het parkeren 2 kwesties:

- Het voorkómen dat bezoekers van de supermarkt gebruik kunnen maken van de parkeergarage. Het SPvE is op dit belangrijke punt niet conform de motie, die het college verzoekt om: ”ervoor te zorgen dat het ondergrondse auto parkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers”. De onderbouwing waarom niet aan dit onderdeel van de motie kan worden voldaan vinden wij onvoldoende. Op basis van de maatwerk-aanpak is bijvoorbeeld mogelijk om alleen een parkeerplaats te plannen voor werknemers van de supermarkt (informatie uit WOO-verzoek aan gemeente). Hiermee wordt de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers van de nieuwe appartementen ook verlaagd.
- Tenslotte zal toegang van de parkeergarage voor winkelend publiek leiden tot extra in- en uitrijden van de toegang via de Huizingalaan, via o.a. de Jan van Galenstraat. Dit zijn beiden fietsstraten die ook steeds drukker zullen worden. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit en Parkeren.

Reactie 26.27

Wij verzoeken om op basis van de maatwerk-aanpak het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt op 0 te stellen. Het aantal parkeerplaatsen dat gaat vervallen voor bewoners parkeren in de Ezelsdijkbuurt. Er vervallen 57 parkeerplaatsen door de nieuwbouw. Modelmatig berekend zijn er daarvan 10 toe gerekend aan (vergunning) parkeren voor buurtbewoners, niet zijnde bewoners van de huidige appartementen. Informatie uit een WOO-verzoek aan gemeente zien hoe toe geredeneerd naar de slotsom dat het aantal parkeerplaatsen wel gaat passen. Bijvoorbeeld door intern te discussiëren over het terugbrengen van de omvang van appartementen met een lagere parkeernorm, om zo sterker te staan bij rechtszaken. Er wordt gesproken over “gegoochel met cijfers”. Dat ervaren wij in de buurt ook, het is een papieren werkelijkheid die niets te maken heeft met de realiteit. En dit heeft weinig te maken met openheid en transparantie naar de burger. De praktijk is dat er op dit moment circa 13 parkeervergunningen zijn afgegeven aan bewoners van de huidige 40 appartementen en dat het gebruik van auto’s door winkelend publiek minimaal is, gezien het karakter van de huidige winkels. Er is een wachtlijst voor 2e vergunningen en het aantal elektrische auto’s dat uit omliggende buurten komt opladen in de Ezelsdijkbuurt neemt toe. In 2018 is het aantal parkeerplaatsen al een keer verminderd vanwege de aanleg van de fietsstraat op de Huizingalaan. Onze conclusie is dat het aantal parkeerplaatsen voor de buurt minimaal met 10 (volgens de modelberekeningen) vermindert, dat in de praktijk dit aantal veel hoger ligt, terwijl tegelijkertijd sprake is van toename van parkeerdruk in onze buurt. Er worden 97 appartementen voorzien, terwijl de parkeergarage 50 plaatsen heeft. Wij vragen ons af of de aannames rond het kunnen beperken van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen (bewoners en bezoekers) reëel zijn. Zo gaat het idee van dubbel-parkeren niet op als -ondanks de motie - toch bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage worden toegelaten, tenzij de eis wordt gesteld dat de winkels inclusief supermarkt om 18.00 uur sluiten. De kans is aanwezig dat na verloop van tijd druk gaat ontstaan vanuit bijvoorbeeld de verhuurder om alsnog ook parkeervergunningen te verstrekken aan bewoners van de appartementen. Dit kan worden voorkomen door in ieder geval parkeren door bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage te voorkómen.

- In het SPvE moet voorzien worden in het opvangen van minimaal 10 parkeerplaatsen voor de buurt, die vervallen door het nieuwbouwproject. Wij verzoeken om het definitieve aantal dat moet worden gecompenseerd te bepalen op basis van een nieuwe parkeerdrukmeting.
- Momenteel staat het parkeerterrein en de van Ginnekenlaan dagelijks ’s avonds en ’s nachts vol met auto’s. Met het wegvallen van deze parkeerplaatsen dient dit opgevangen te worden door de

parkeerplaatsen in de buurt. Dit rijmt niet met de modelberekeningen die uitgaan van vermindering met 10 parkeerplaatsen. Ook hierom de Reactie om een reële nieuwe parkeerdrukmeting, graag een verklaring voor het verschil in de berekening en de praktijk. Op welke manier garandeert de gemeente dat ook in de toekomst geen parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit en Parkeren.

Reactie 26.28

De in-en uitgang van de parkeergarage is gepland tegenover een aantal huizen in de Huizingalaan. Er moet concreet aangegeven worden welke maatregelen genomen worden om geen overlast te veroorzaken voor tegenovergelegen woningen en verkeersonveilige situaties voor fietsers te voorkomen. Dat kan door bv. het winkelend publiek geen toegang te geven, of door de in-/uitgang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren. De beoogde positie van de in-en uitgang van de parkeergarage is direct tegenover enkele huizen gepland. Dit levert in de ochtend en avond bij schemering/donker overlast van de verlichting van met name de uitrijdende auto's door het zwenken van de verlichting bij het oprijden van de helling en uitrijden van de uitgang. Een positie niet direct tegenover huizen vermindert de overlast enigszins. Welke alternatieven zijn mogelijk om dit aan te passen? Ook hier de voorkeur om de in-/uitgang aan de Kardinaal de Jongweg te plaatsen.

Antwoord

- Eventueel benodigde maatregelen ter voorkoming van de door u voorziene overlast van de verlichting van de auto's die in en uit de parkeergarage rijden worden tijdens het ontwerpproces van de openbare ruimte meegenomen.

Reactie 26.29

Blz 21: "Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de communicatie en vastlegging hierover en voor de toedeling van de beschikbare parkeerplekken in de garage." blz. 21: "De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning, maar daarvoor in plaats geldt een 'recht op parkeerruimte' (flexibiliteit)." Klopt het dat er sprake is van een foutieve verwijzing naar verkoop? Het gaat immers om verhuur van appartementen Of wordt de mogelijkheid tot verkoop (in plaats van verhuur) opengelaten aan de projectontwikkelaar?

Antwoord

- Dank voor uw oplettendheid. We zullen dit aanpassen. Er is inderdaad alleen sprake van huur.

Reactie 26.30

Raadsbrief 2/4: "ondergrondse parkeergarage voor.een collectieve fietsenstalling";
Raadsbrief 3 /4: "waarmee het totaal aantal fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plan 200 bedraagt"; blz. 20: "Voor het fiets parkeren van bewoners bij woonfuncties wordt voorzien in stallings-/ bergruimte. De voorkeur gaat uit naar inpandige gemeenschappelijke fietsbergingen".
Het voorzien in een flink aantal fietsparkeerplaatsen is logisch gezien de ambities om het autoverkeer terug te dringen. In de mailwisselingen die we hebben kunnen inzien op basis van het WOO-verzoek, wordt gesproken over honderden fietsparkeerplaatsen, ergens anders worden 441 fietsparkeerplaatsen genoemd, waarvan 315 inpandig en 126 in de openbare ruimte. In het SPvE wordt gesproken over 200 plaatsen. Onduidelijk is nu het precieze aantal. Enkele honderden is in ieder geval een enorm aantal, gezien de relatief beperkte openbare ruimte. Daarnaast zou uit de raadsbrief opgemaakt kunnen worden dat een fietsenberging voor bewoners en bezoekers van de appartementen als eis gesteld wordt, dit is echter afgezwakt in de tekst van het SPvE (blz. 20).
Wij willen graag uitsluitsel over het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt voorzien, hoeveel in de openbare ruimte moeten worden ondergebracht en hoe/waar de gemeente die gaat inpassen in het plangebied. De werkgroep acht het noodzakelijk om het creëren van fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwbouw in de ondergrondse parkeergarage verplicht te stellen om zo de druk op

de openbare ruimte enigszins in te perken en dus als eis op te nemen in het SPvE. (dus geen “bij voorkeur”).

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Parkeren/*fiets parkeren.*

Reactie 26.31

Op blz. 9 wordt de diagnose beschreven dat de Huizingabuurt een buurt is met relatief weinig openbaar groen. Op de situatietekening op blz.8 is duidelijk dat het gaat om een brede groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg en een groenstrook waar nu een speelpleintje is” Er is echter meer groen aanwezig, De vijf plantenbakken op de Jan van Galenstraat worden niet bij het groen gerekend. Ook op de huidige parkeerplaats is nu een groenstrook van ongeveer 100 mtr2. Er staan daar 6 bomen, die enige schaduw werpen en een fraaie herfstkleur geven. De brede groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg draagt niet bij aan de groenbeleving of benutting voor de bewoners vanwege de ligging direct naast een drukke, doorgaande weg. Dit groen is wel van toegevoegde waarde voor de stad en de biodiversiteit. Er zijn geen berekeningen van de groottes van de groenstroken. Wij berekenen globaal dat het gaat om ongeveer 1750 mtr2 groen bij de Kardinaal de Jongweg en 700 mtr2 groen bij het speelpleintje en de daarnaast gelegen strook groen. In het SpvE wordt gesproken over 17 mtr2 groen per nieuwe woning. Wij gaan ervan uit dat dit groen boven op het huidige groen gerekend wordt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen

Reactie 26.32

Op geen enkel plattegrond vanuit gemeente, projectontwikkelaar en architect is de maatvoering opgenomen zoals oppervlaktes, hoogtes, lengtes en breedtes. Hierdoor is niet goed vast te stellen waar we het precies over hebben en dit leidt steeds tot aannames en misvattingen. We verzoeken om op alle relevante tekeningen en plattegronden de juiste maatvoering en legenda’s op te nemen. Wij verzoeken om duidelijkheid te geven over de hoeveelheid nieuw groen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen

Reactie 26.33

Blz.16: “De wijk ligt onder het maaiveld en er loopt relatief veel regenwater naar toe, er is een gebrek aan onverhard oppervlak en groen waardoor het risico op wateroverlast groot is.”

- In het concept SPvE zien wij geen toename van onverharde oppervlakken, sterker nog, het verharde oppervlak neemt toe door het weghalen van 6 bomen en een groenstrookje op de parkeerplaats. Met de te verwachten toename aan wateroverlast als gevolg van klimaatverandering leidt dit plan geenszins tot een verbetering van de huidige situatie. Je zou zelfs kunnen stellen dat het risico op onderlopen van de parkeergarage een reëel risico is. Om een goede oplossing te verzekeren, verzoeken wij u om in het SPvE concreter de eisen te formuleren voor de wijze waarop, en in welk deel van het betrokken plangebied dit probleem wordt opgelost. Kijkend naar bebouwing en de mogelijkheden in het plangebied: zal de gemeente in dit opzicht aan haar eigen beleid kunnen voldoen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 26.34

“De 6 bomen zouden geen schaduw opleveren en er is hittestress op dit gebied merkbaar.”
Deze 6 bomen zijn enkele jaren geleden vervangen, deze zijn dus nog relatief jong. Eerder stonden er grotere bomen die te veel afscheiding gaven. Er wordt in het plan geen oplossing gegeven voor de hittestress. De hoge bebouwing die voorgesteld wordt zal de hittestress aan de zuidkant doen toenemen omdat er geen verkoelend effect meer waarneembaar is vanuit de Kardinaal de Jongweg.

Wij stellen daarom voor om de bomen te behouden en een plek te geven in het nieuwe plan. Ook verwachten wij concrete oplossingen voor het verminderen van hittestress. Ook de aan te leggen groenbakken op het dakterras, waarvan overigens geen melding wordt gemaakt in het plan, geven geen vermindering van hittestress. Alleen een totaal groen dak met bomen kan een positieve bijdrage leveren aan vermindering van hittestress.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen, Leefbaarheid en Groen. Uw voorstel om de zes bomen te behouden nemen wij mee in het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie 26.35

Raadsbrief 2/4: “Er wordt circa 400 m2 openbaar groen toegevoegd en circa 750 m2 semi-openbaar groen op het dak van de supermarkt”. “Er wordt gestreefd om 17 mtr2 per nieuwe woning toe te voegen, in het kader van ‘groeien in balans’ zoals beschreven in het RSU.” Blz 18: “Er worden bomen toegevoegd aan de kant van de Jan van Galenstraat.” Dat is een goede toevoeging, want het is de enige vergroening in dit plan. Als de afvalcontainers en de fiets parkeerplekken op deze strook geplaatst moeten worden, vrezen we dat er minder bomen worden geplant dan voorzien. De suggestie wordt gewekt dat er sprake is van uitbreiding van openbaar groen. Om voor de extra 57 woningen een extra groene ruimte te creëren is er dus minstens 969 mtr2 extra ruimte nodig. Het kan toch niet zo zijn dat de huidige groene ruimte bedoeld is voor de nieuwe woningen. Netto komt er geen groen bij een groenstrook en de bomen van de parkeerplaats worden weggehaald. Het speelpleintje en de strook groen worden in het plan niet groter.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 26.36

In het SPvE zou moeten worden vermeld waar deze vergroening van minstens 969 mtr2 gerealiseerd gaat worden. Daarbij kan niet de speeltuin als groen worden aangeduid. Ook is het dak van de supermarkt geen openbaar groen. Wij zien dit nu niet gehaald worden sterker nog het groen neemt af.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 26.37

Tuin op het dak van de supermarkt. Uit het SPvE wordt niet duidelijk is of deze daktuin, die op minimaal 5 meter hoogte ligt, voor de gehele buurt toegankelijk is én of er eisen worden gesteld aan het groen op deze daktuin. Wij nemen aan dat de tuin eigendom is van de projectontwikkelaar en alleen te gebruiken zal zijn door de bewoners voor de appartementen: termen als semi-openbaar en het feit dat deze niet betrokken is bij het co-creatieproces voor de openbare ruimte geven dat aan. In combinatie met het feit dat de daktuin minimaal 5 meter boven straatniveau ligt, heeft deze daktuin geen betekenis als groen voor de gehele buurt. Wij zijn er voorstander van dat de daktuin voor bewoners is, wat bijdraagt aan de veiligheid van de gebouwen. We pleiten dat het groen op straatniveau toeneemt, rekenkundige exercities die de voor het beoordelen of er sprake is van meer openbaar groen kunnen deze daktuin niet meenemen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 26.38

Wij verzoeken u om Kerckebosch te verplichten een groen dak aan te leggen, met ruimte voor grote boombakken. Daar zou bij de aanleg van het dak rekening mee gehouden moeten worden. Dit is geen vervanging voor groen op straat, maar additioneel in onze ogen.

Antwoord

- Hiertoe kunnen wij initiatiefnemer Kerckebosch niet verplichten. Het plan van de initiatiefnemer voorziet in een groene daktuin.

Reactie 26.39
De huidige speeltuin is groot en omheind, dat maakt het een veilige plek om kinderen te laten rennen en spelen. In de plannen wordt de speeltuin kleiner en deels groen. De bedoeling volgens het SPvE is dat het ook moet dienen als park. Het hek is in de ontwerpen weg, dat is esthetisch ongetwijfeld mooier, maar voor een speeltuin is een hek functioneel. De speeltuin komt te liggen tussen hoge muren, de lichtinval wordt minimaal, waardoor wij vrezen voor een koude en vochtige plek. De in het SPvE vermelde stadstuin is een groenstrookje langs de parkeergarage waarin ook beperkt licht zal vallen. Bovendien komt daar een pad waardoor het huidige groen wordt weggehaald. Al met al is dit een schamel stukje groen dat overblijft in dit stenige plan. Dat moet beter. Hoe past de gemeente haar eigen speeltuinenbeleid toe op dit gebied?
Antwoord
- De gemeente Utrecht vindt voldoende en goede openbare speel- en sportruimte voor haar inwoners belangrijk. Hiervoor is in 2021 de Utrechtse Speelruimtevisie “Spelen in je eigen buurt” opgesteld. Om te kijken of de bestaande (maar ook toekomstige) speelruimte voldoet, zijn o.a. voor de wijk Noordoost de openbare speel- en sportmogelijkheden in beeld gebracht en getoetst aan het speelruimtebeleid ‘Spelen in je eigen buurt’ (maart 2022) en de Utrechtse Speelruimtenorm (2020). Uit de Wijkspeelruimtescan Noordoost komen aandachtspunten en suggesties naar voren om de speel- en sportfaciliteiten in de openbare ruimte te verbeteren. De speel- en sportplekken zijn beoordeeld op thema’s als ligging, speel- en verblijfswaarde, huidige staat van het onderhoud, toegankelijkheid en klimaatbestendigheid. Voor speelbuurt 9 (Ezelsdijkbuurt) geeft de scan aan dat het aanbod van speelvoorzieningen groter is dan de Reactie, dat de speelgelegenheid niet voldoet aan de Utrechtse speelnorm maar dat de afwijkingen niet ernstig zijn en dat er verbetermogelijkheden zijn op het gebied van spelen in het groen, klimaatadaptie en klim en gevarieerde speelmogelijkheden. De urgentie voor verbetering is laag. Verbeteringen kunnen derhalve plaatsvinden als de huidige speeltoestellen vervangen moeten worden of als er bewonersinitiatieven zijn. Dit laatste is het geval. De nieuwe speeltuin zal op participatieniveau ‘co-creatie’ samen met buurtbewoners die zich hiervoor hebben aangemeld, opnieuw worden ingericht.

Reactie 26.40
Als het gebouw kleiner wordt, zoals het eerdergenoemde achterwege laten van de extra m2 apart voor maatschappelijke voorzieningen, kan de openbare ruimte en speeltuin groter, wij zien dit graag gewijzigd in de plannen.
Antwoord
- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 26.41
Welke overige aanpassingen kunnen uitgevoerd worden om de speelruimte een prettige leefbare plek te maken en een duidelijker onderscheid te krijgen tussen park/tuin-functie en speelplaatsfunctie?
Antwoord
- De nieuwe speeltuin zal op participatieniveau ‘co-creatie’ samen met buurtbewoners die zich hiervoor hebben aangemeld, opnieuw worden ingericht.

Reactie 26.42
Overige punten inrichting openbare ruimte. 9.1. Ondergrondse afvalcontainers. De afvalcontainers komen in de openbare ruimte. Dat is de ruimte die gerekend wordt tot groen. Dat is oneigenlijk gebruik van groene ruimte.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 26.43

Stalling van fietsen. Blz.17: “De stalling van fietsen voor bezoekers van woningen en bezoekers zal aan de Jan van Galenstraat komen te liggen” Er staan daar nu extra bomen gepland. Worden deze gerekend tot het extra groen, dan is er geen plek meer voor fietsenstalling

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 26.44

Blz. 14: “De Huizingalaan is ingericht als fietsstraat. Door deze straat rijden ca.1.650 motorvoertuigen per etmaal. (Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019.)”. Blz. 19: “is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan hoe het programma qua mobiliteit en verkeersveiligheid op de juiste wijze ingepast kan worden.” In verband met het feit dat de in- en uitrit van de parkeergarage zal grenzen aan de Huizingalaan is de vraag relevant wat de prognose is van het aantal fietsers voor 2025 en verder. Dan zal, naar wij aannemen, ook de fietsstraat op de Jan van Galenstraat zijn ingericht en neemt het aantal fietsers van daaruit afslaat naar de Huizingalaan naar verwachting toe. Ook nu al is dit een onveilig kruispunt. Wat is de prognose van de toename van het aantal fietsers op zowel de Jan van Galenstraat als de Huizingalaan als gevolg van de inrichting van de Jan van Galenstraat als fietsstraat?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit

Reactie 26.45

Wat is de prognose van de toename van het autoverkeer op beide straten als gevolg van de nieuwbouw?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit

Reactie 26.46

Het fietsen voetgangersverkeer (verkeersveiligheid) op beide fietsstraten en oversteekpunten?

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Reactie 26.47

Hoe wordt dit verankerd in het SPvE? Meer specifiek: met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan, met name voor de fietsers, verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Reactie 26.48

Met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid, met name voor de fietsers, ter hoogte van de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Respondent 27

Reactie 27.1

Behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid in de buurt wordt nergens als uitgangspunt genoemd. Voor de buurtwerkgroep heeft leefbaarheid verschillende aspecten: verkeersveiligheid, het voorkómen van overlast door o.a. autoverkeer, geparkeerde auto's en fietsen, ruimte voor ontmoeting, spelen, het groene aanzicht, verkoeling, sociale veiligheid, ruimte voor voetgangers. In dit SPvE moet helder verwoord worden op welke manier deze genoemde aspecten van de leefbaarheid voor de omringende buurt worden gerealiseerd en welke concrete eisen en randvoorwaarden daarbij gelden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 27.2

"De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk". Wij vinden de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 27.3

De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit.

Reactie 27.4

Er komt een supermarkt én een gezondheidscentrum, waarbij de buurtwerkgroep ook namens ons het gezondheidscentrum had gesuggereerd in plaats van een supermarkt.

Antwoord

- Zo is het in de diverse gesprekken met de Buurtvereniging niet naar voren gebracht. Wij zijn altijd in de veronderstelling geweest dat de wens geen supermarkt én een gezondheidscentrum of een kleine buurtsupermarkt én een gezondheidscentrum was. Tijdens de gepresenteerde plannen waar het gezondheidscentrum in was opgenomen is hier door de buurtvereniging of anderen niet expliciet op gereageerd en ook niet gedurende de Ronde Tafelgesprekken die met alle belanghebbenden hebben plaatsgevonden.

Reactie 27.5

Wij hebben grote twijfels of alle ambities, gebaseerd op doelstellingen van gemeentelijk beleid (zoals groen, klimaatbestendigheid, ruimte voor ontmoeting en sociale functies), ten aanzien van de openbare ruimte waargemaakt kunnen worden in dit gebied.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 27.6

Het bouwoppervlak is erg groot en wordt zelfs groter dan eerder in het voorgaande proces is gepresenteerd.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 27.7

Voor de leefbaarheid in onze buurt vinden wij het nodig dat er minder grondoppervlak bebouwd gaat worden.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Leefbaarheid.

Reactie 27.8

Het omzetten van m2 winkelvoorzieningen naar bestemming voor maatschappelijke functies, bijvoorbeeld door uit te gaan van een nog kleinere supermarkt, gecombineerd met het schrappen van de nu voorziene aparte ruimte (m2) voor maatschappelijke voorzieningen is daarbij een goede eerste stap.

Antwoord

- Zie het eerder gegeven antwoord bij reactie 26.4 en het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 27.9

Bouwvolume en bouwhoogte: “De eerste bouwlaag (plint) heeft aan de buitenzijde een minimale hoogte van vijf meter” “Uit de volumetekening blijkt dat op de Huizingalaan er twee woonlagen boven op de plint (van 5m) mogelijk worden gemaakt.” Dit is een hoogte van minimaal 11 meter en daarmee hoger dan de woningen aan de overzijde. Dit vinden wij ongewenst. De bouwhoogte aan de Huizingalaan dient maximaal de hoogte van de bestaande huizen aan de Huizingalaan te krijgen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt.

Reactie 27.10

“Er zijn omvangrijke verontreinigingen in het grondwater aangetroffen.”
We maken ons zorgen over het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied. We verzoeken de gemeente zeer strenge eisen te stellen aan de projectontwikkelaar en aannemer ten aanzien van dit punt.

Antwoord

- De gemeente hanteert een minimale ontwateringseis (afstand maaiveld - grondwaterstand) van 0,70 m. Deze wordt als aanvullend uitgangspunt opgenomen. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om de effecten van de parkeerkelder op de grondwaterstand gedurende de uitvoering en in de (permanente) nieuwe situatie in kaart te brengen en evt. beheersmaatregelen op te stellen om aan te tonen dat de ontwateringseis wordt behaald. De effecten op de grondwaterstand gedurende de uitvoering worden standaard meegenomen in een bemalingsplan.

Reactie 27.11

Blz 19: “Het gebouw is alzijdig. De plint met (winkel)functies draagt hieraan bij, door een open en uitnodigende uitstraling.” Het gebouw is niet alzijdig, de Huizingalaan krijgt een blinde muur met een ingang naar appartementen en een in- en uitrit voor de parkeergarage. Ook hier heeft de buurt de lasten van de herontwikkeling en krijgt er niets voor terug.

Antwoord

- Aan deze zijde komt ook een winkelruimte. De muur kan worden voorzien van groen.

Reactie 27.12

2. In het SPvE moet helder worden geformuleerd welke criteria/eisen gesteld worden aan in ieder geval de plint aan de Huizingalaan voor wat betreft de genoemde alzijdigheid en open en uitnodigende uitstraling.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 27.13

Wij ontvangen graag het advies over de eisen aan de plint van de welstandscommissie.

Antwoord

- De welstandscommissie stelt geen eisen aan de plint, maar toetst het ontwerp aan de hand van de welstandsnota.

Reactie 27.14

De huidige bewoners van de huidige appartementen, vertegenwoordigd door de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan, hebben een aantal wensen ten aanzien van het ontwerp van de appartementen. Wij vragen de gemeente om te bevorderen dat het gesprek hierover tussen bewoners en projectontwikkelaar tijdig en met oog voor de belangen van bewoners die willen terugkeren na realisatie van de nieuwbouw, plaatsvindt.

Antwoord

- De initiatiefnemer en de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst) zijn, mede op verzoek van de gemeente, hierover reeds in gesprek gegaan. De gemeente is bij de gesprekken aanwezig. De Bewonerscommissie wordt hierbij ondersteund door een adviseur.

Reactie 27.15

Blz. 10: "*De aandachtspunten voor het gebied bestaan uit de dominantie van de geparkeerde auto's en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe*." In het huidige plan valt een grote open ruimte weg. Het gaat weliswaar om een ruimte voor parkeren, maar er staan ook bomen en struiken. De huidige parkeerplaats wordt gebruikt door spelende kinderen, die relatief veilig kunnen rondrennen. Ook dat is een functie van deze open ruimte, die in dit plan zal verdwijnen. In het concept SpvE zien wij een groot hoog gebouw met een dichte plint van 5 meter hoogte en minimaal 2 woonlagen. Er is sprake van een hoog boven de openbare ruimte uittorende oppervlakte (de zogenaamde daktuin) die onzichtbaar is vanaf straatniveau. Hier zouden enkele bewoners iets met groen kunnen gaan doen. Hiermee wordt de stenige uitstraling vergroot i.p.v. verkleind.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Omvang van de nieuwe bebouwing en inpassing in de buurt

Reactie 27.16

Op welke wijze stelt de gemeente eisen aan het verminderen van de stenige uitstraling in het gehele gebied? De buurt wil meer open ruimte houden om te verblijven en te spelen en daarnaast minder steen en meer groen op straatniveau.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 27.17

Blz. 10: "De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daar mee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat" Dit is een sterk punt voor de leefbaarheid van de buurt. Dit sterke punt slaat om in een nadeel als de winkels in dit gebied vooral winkelend publiek aantrekken elders uit de bredere omgeving en het aantal bezoekers aanzienlijk in omvang toeneemt. De buurt pleit al vanaf het begin voor met name buurtgerichte, kleinschalige winkels, mede op basis van een enqûete die eind 2020 in de buurt is uitgevoerd. Eerder heeft de werkgroep al onderbouwd dat onze buurt en de daaromheen liggende buurten reeds beschikken over goede (grotere) winkelvoorzieningen in winkelcentrum de Gaard en op de Biltstraat. Inmiddels is er (hardnekkige) leegstand in winkelcentrum de Gaard. Gezien het doorzetten van de trend om online boodschappen te doen en te laten bezorgen zal dit niet op korte termijn veranderen. Klopt het dat de

gemeente heeft aangedrongen op het opnemen van een grote supermarkt in de oorspronkelijke plannen (Intentiedocument 2019)?

Antwoord

- Dat klopt.

Reactie 27.18

4. Op welk gemeentelijk beleidsdocument was dit aandringen op dat moment (2019) gebaseerd

Antwoord

- Alle toen vigerende beleidsdocumenten.

Reactie 27.19

5. Heeft de gemeente sinds dat winkelcentrum de Gaard is geopend onderzoek gedaan naar de trend in het winkelgedrag en -behoefte van wijk/buurtbewoners?

Antwoord

- Nee

Reactie 27.20

6. Hoe kijkt de gemeente tegen de leegstand in winkelcentrum de Gaard aan?

Antwoord

- Leegstand van fysieke winkels komt inderdaad regelmatig voor in ons land, alleen is dat in Utrecht uiterst beperkt als gevolg van de forse bevolkingsgroei die de lagere behoefte aan fysieke winkels compenseert. Leegstand hangt met vele factoren samen, bijv. aanstaande of net afgeronde herontwikkeling, huurprijs, huurvoorwaarden (denk aan: huurperiode, borgsom, opzegtermijn) etc. De winkelleegstand in Utrecht is laag. De gemeentelijke vastgoedmonitor 2023 stelt over leegstand in winkelgebieden: "Het leegstandspercentage in Utrecht liet een stabiel verloop zien met een zeer lichte stijging 3,3% in 2022." We hebben de indruk dat hierin geen grote veranderingen zijn ontstaan afgelopen jaar en dat er geen sprake is van langdurige grootschalige problematische leegstand van winkels in de stad. Voor wat betreft de rol van de gemeente bij de leegstand in de Gaard geldt dat wij hier slechts in beperkte mate invloed op hebben. Gelet op de lage leegstandscijfers die wij in breder perspectief zien, vinden we vier lege panden in De Gaard niet dusdanig problematisch en perspectiefloos, dat dit de ontwikkeling van de Jan van Galenstraat belemmert of tegenhoudt.

Reactie 27.21

In het SPvE moet tot uitdrukking komen dat de winkelvoorzieningen met name gericht zijn op de buurt en de omliggende wijk, kleinschalig zijn en zich richten op boodschappen die dagelijks gedaan worden. In het SPvE zou moeten worden opgenomen dat de prijs per m2 voor de winkels zodanig zal zijn dat ook kleinere winkels met een beperkter bedieningsgebied kunnen overleven. Hoe gaat de gemeente hierop sturen?

Antwoord

- De gemeente stuurt niet op de prijs per m2 voor winkels. Dit is geen overheidstaak.

Reactie 27.22

De buurt heeft zich sterk gemaakt voor een supermarkt die vooral de omliggende buurten/wijk bedient en geen autoverkeer aantrekt, dit vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsstraten!) in de buurt. In een motie van de gemeenteraad is dit vertaald naar “mandjessupermarkt”. Het SPvE formuleert ten dele de randvoorwaarden om ook daadwerkelijk een supermarkt te realiseren, waarvan de gebruikers per fiets of te voet komen. Maar een aantal andere maatregelen wordt niet of onvoldoende eenduidig genoemd. Het gaat om:

Omvang m2 Beperking aantal m2 voor de supermarkt, het SPvE spreekt over blz 17: “circa 1270m2 BVO”, op blz 30: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO, blz 33: “circa 1270 BVO, ongeveer 850 m2 MVO”en de Raadsbrief blz 2/4: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”. We vinden het - overigens in de tekst niet consistent- gebruik van de aanduiding “circa” respectievelijk “ongeveer” te onduidelijk en dit schept ruimte om later bij de invulling het aantal m2 supermarkt op te hogen. Daarnaast blijkt uit interne mailwisseling (WOO-verzoek) dat op basis van modelberekeningen eigenlijk maar plaats is voor een omvang van 626m2. Eerder heeft de buurtwerkgroep gesproken met een supermarktketen die aangaf dat er een supermarktconcept is dat met 700m2 WVO levensvatbaar is en vooral gebruikt wordt voor dagelijkse boodschappen met veel vers. Dit roept de Reactie op waarom nu gestreefd wordt naar een omvang van rond de 850m2. Wij horen graag de argumentatie dat vastgehouden zou moeten worden aan 850m2, terwijl de modelberekeningen laat zien dat 626m2 de norm is. Waarom wordt - gezien deze norm - met het aantal m2 niet meer ingespeeld op de wens van de buurt om kleinschalige, buurtgerichte winkels te realiseren? Begrijpelijk is dat men niet gehouden kan worden aan een exact aantal m2, daarom willen wij dat er een maximaal winkelvloeroppervlakte (het mag dus ook minder zijn) wordt opgenomen in het SPvE.

Antwoord

- We streven naar circa 850 m2 wvo en 1.270 m2 bvo omdat dit in Motie 94 – 2023 is aangegeven. Zie ook het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 27.23

Mandjes, geen winkelkarren: Hiervoor zijn eerder maatregelen genoemd zoals het überhaupt niet gebruiken van winkelkarren, maar ook het verhinderen dat winkelkarren buiten de supermarkt kunnen komen, zal bijdragen aan het benutten van de supermarkt als winkel voor dagelijkse boodschappen. Expliciet moet worden vastgelegd dat winkelbezoekers niet met winkelkarren naar buiten en/of via een lift naar de parkeergarage kunnen gaan. Deze concrete bepaling moet worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

Antwoord

- Een dergelijke afspraak hoort niet in het SPvE thuis maar in de Anterieure Overeenkomst. In deze Overeenkomst zullen bepalingen over de ‘mandjessupermarkt’ worden opgenomen.

Reactie 27.24

Wijziging toekomstige omvang: Er zijn voorbeelden bekend van de situatie dat leegstand van omliggende winkels leidt tot toevoeging van dergelijke m2 aan de supermarkt. Voorkomen moet worden dat op termijn het aantal m2 van de supermarkt uit wordt gebreid. Ook zou het begrip shop-in-shop oneigenlijk kunnen worden gebruikt door bepaalde onderdelen van het assortiment als aparte winkeleenheid te beschouwen en in één van de andere winkelruimtes naast de supermarkt onder te brengen. Ook dit achten wij ongewenst. Expliciet moet worden vastgelegd dat ook op termijn uitbreiding van het aantal m2 voor de supermarkt niet mogelijk is en het shop-in-shop-concept niet gebruikt kan worden om het aantal m2 uit te breiden. Deze concrete bepalingen moeten worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

Antwoord

- Een dergelijke specifieke eis over de begrenzing van het aantal m2 bvo en/of wvo hoort niet in het SPvE thuis maar in het Omgevingsplan. Dat zijn wij ook van plan te doen (bvo's). In deze fase van de planontwikkeling is dit ongewenst. Wij kunnen geen eisen stellen t.a.v. een shop-in-shop-concept.

Reactie 27.25

Maatschappelijke voorzieningen. Blz. 17: wordt gesproken over “een gezondheidscentrum”, respectievelijk “maatschappelijke voorzieningen, zoals een gezondheidscentrum” De buurtwerkgroep

heeft actief gezocht naar potentiële geïnteresseerde partijen voor de invulling van (een deel van) de commercieel te verhuren (winkel)m2. Dit is gedaan om een alternatieve invulling van de - door de buurtwerkgroep te groot geachte- supermarkt te geven. Dit was een logische gedachte vanwege de mededeling van de projectontwikkelaar dat hij zelf geen voorkeur had voor het meenemen van een supermarkt in de nieuwbouwplannen én ervaring heeft met bouwen voor- en verhuur aan maatschappelijke (zorg)voorzieningen. In de huidige plannen wordt slechts een beperkt aantal m2 als maatschappelijke voorziening bestemd en staat een middelgrote supermarkt nog steeds in de plannen. Het is nu een én-én-situatie geworden. Zie daarom ons standpunt en verzoek onder 2.1, nr. 2. (21) Vastgelegd dient te worden dat m2 ook in de praktijk voor maatschappelijke voorzieningen bestemd wordt en in de toekomst ook blijft.

Antwoord

- In het Omgevingsplan worden de functies van het gezondheidscentrum en het maatschappelijk centrum vastgelegd.

Reactie 27.26

Wat gebeurt er als er geen belangstelling blijkt te zijn vanuit maatschappelijke organisaties?

Antwoord

- Indien blijkt dat er geen belangstelling is vanuit maatschappelijke partijen om de m2 te huren zal er sprake zijn van leegstand of kan gezocht worden naar een alternatieve invulling. Als deze niet onder de noemer maatschappelijk valt maar toch gewenst is, zal het Omgevingsplan moeten worden aangepast.

Reactie 27.27

De in-en uitgang van de parkeergarage is gepland tegenover een aantal huizen in de Huizingalaan. Er moet concreet aangegeven worden welke maatregelen genomen worden om geen overlast te veroorzaken voor tegenovergelegen woningen en verkeersonveilige situaties voor fietsers te voorkomen. Dat kan door bv. het winkelend publiek geen toegang te geven, of door de in-/uitgang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren. De beoogde positie van de in-en uitgang van de parkeergarage is direct tegenover enkele huizen gepland. Dit levert in de ochtend en avond bij schemering/donker overlast van de verlichting van met name de uitrijdende auto's door het zwenken van de verlichting bij het oprijden van de helling en uitrijden van de uitgang. Een positie niet direct tegenover huizen vermindert de overlast enigszins. Welke alternatieven zijn mogelijk om dit aan te passen? Ook hier de voorkeur om de in-/uitgang aan de Kardinaal de Jongweg te plaatsen.

Antwoord

- Eventueel benodigde maatregelen ter voorkoming van de door u voorziene overlast van de verlichting van de auto's die in en uit de parkeergarage rijden worden tijdens het ontwerpproces van de openbare ruimte meegenomen.

Reactie 27.28

Blz. 21: "Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de communicatie en vastlegging hierover en voor de toedeling van de beschikbare parkeerplekken in de garage." blz. 21: "De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning, maar daarvoor in plaats geldt een 'recht op parkeerruimte' (flexibiliteit)." Klopt het dat er sprake is van een foutieve verwijzing naar verkoop? Het gaat immers om verhuur van appartementen Of wordt de mogelijkheid tot verkoop (in plaats van verhuur) opengelaten aan de projectontwikkelaar?

Antwoord

- Dank voor uw oplettendheid. We zullen dit aanpassen. Er is inderdaad alleen sprake van huur.

Reactie 27.29

Blz. 14: "De Huizingalaan is ingericht als fietsstraat. Door deze straat rijden ca.1.650 motorvoertuigen per etmaal. (Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019.)". Blz. 19: "is uitgebreid verkeersonderzoek

gedaan hoe het programma qua mobiliteit en verkeersveiligheid op de juiste wijze ingepast kan worden.” In verband met het feit dat de in- en uitrit van de parkeergarage zal grenzen aan de Huizingalaan is de vraag relevant wat de prognose is van het aantal fietsers voor 2025 en verder. Dan zal, naar wij aannemen, ook de fietsstraat op de Jan van Galenstraat zijn ingericht en neemt het aantal fietsers van daaruit afslaat naar de Huizingalaan naar verwachting toe. Ook nu al is dit een onveilig kruispunt. Wat is de prognose van de toename van het aantal fietsers op zowel de Jan van Galenstraat als de Huizingalaan als gevolg van de inrichting van de Jan van Galenstraat als fietsstraat?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit

Reactie 27.30

Wat is de prognose van de toename van het autoverkeer op beide straten als gevolg van de nieuwbouw?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Mobiliteit

Reactie 27.31

Het fietsen voetgangersverkeer (verkeersveiligheid) op beide fietsstraten en oversteekpunten?

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Reactie 27.32

Hoe wordt dit verankerd in het SPvE? Meer specifiek: met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan, met name voor de fietsers, verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

Antwoord

- Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Reactie 27.33

Met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid, met name voor de fietsers, ter hoogte van de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Reactie 27.34

Blz. 8, 9: “de Huizingabuurt is een buurt met relatief weinig openbaar groen.
Op de situatietekening (huidige situatie) op blz.8 is duidelijk dat het gaat om een brede groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg en een groenstrook waar nu een speelpleintje is.
Er is echter meer groen aanwezig, De vijf plantenbakken op de Jan van Galenstraat zijn niet bij het groen gerekend. Ook op de huidige parkeerplaats is nu een groenstrook van ongeveer 100 mtr2. Er staan daar 6 bomen (Amberbomen) die enige schaduw werpen en een fraaie herfstkleur geven. De brede groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg draagt niet bij aan de groenbeleving of - benutting voor de bewoners vanwege de ligging direct naast een drukke, doorgaande weg. Dit groen is wel van toegevoegde waarde voor de stad en de biodiversiteit. Er zijn geen berekeningen van de groottes van de groenstroken. Wij berekenen globaal dat het gaat om ongeveer 1750 mtr2 groen bij de Kardinaal de Jongweg en 700 mtr2 groen bij het speelpleintje en de daarnaast gelegen strook groen. Wij verzoeken om in het SPvE concreet aan te geven wat de wat de huidige hoeveelheid groen is, rekening houdend met de hierboven genoemde correcties.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 27.35
Blz.16: “De wijk ligt onder het maaiveld en er loopt relatief veel regenwater naar toe, er is een gebrek aan onverhard oppervlak en groen waardoor het risico op wateroverlast groot is.”

- In het concept SPvE zien wij geen toename van onverharde oppervlakken, sterker nog, het verharde oppervlak neemt toe door het weghalen van 6 bomen en een groenstrookje op de parkeerplaats. Met de te verwachten toename aan wateroverlast als gevolg van klimaatverandering leidt dit plan geenszins tot een verbetering van de huidige situatie. Je zou zelfs kunnen stellen dat het risico op onderlopen van de parkeergarage een reëel risico is. Om een goede oplossing te verzekeren, verzoeken wij u om in het SPvE concreter de eisen te formuleren voor de wijze waarop, en in welk deel van het betrokken plangebied dit probleem wordt opgelost. Kijkend naar bebouwing en de mogelijkheden in het plangebied: zal de gemeente in dit opzicht aan haar eigen beleid kunnen voldoen?

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 27.36
Blz.16: “De 6 bomen zouden geen schaduw opleveren en er is hittestress op dit gebied merkbaar.”
Met het weghalen van de bomen wordt dat zeker niet beter. Er wordt in het plan geen oplossing gegeven voor de hittestress. De hoge bebouwing die voorgesteld wordt zal de hittestress aan de zuidkant doen toenemen omdat er geen verkoelend effect meer waarneembaar is vanuit de Kardinaal de Jongweg. Wij stellen daarom voor om de bomen te behouden en een plek te geven in het nieuwe plan. Ook verwachten wij concrete eisen en oplossingen in het SPvE voor het verminderen van hittestress. Ook de aan te leggen groenbakken op het dakterras, waarvan overigens geen melding wordt gemaakt in het plan, geven geen vermindering van hittestress. Alleen een totaal groen dak met bomen kan een positieve bijdrage leveren aan vermindering van hittestress.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen, Leefbaarheid en Groen. Uw voorstel om de zes bomen te behouden nemen wij mee in het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie 27.37
Raadsbrief 2/4: “Er wordt circa 400 m2 openbaar groen toegevoegd en circa 750 m2 semi-openbaar groen op het dak van de supermarkt”. “Er wordt gestreefd om 17 mtr2 per nieuwe woning toe te voegen, in het kader van ‘groeien in balans’ zoals beschreven in het RSU.” Blz 18: “Er worden bomen toegevoegd aan de kant van de Jan van Galenstraat.” Dat is een goede toevoeging, want het is de enige vergroening in dit plan. Als de afvalcontainers en de fiets parkeerplekken op deze strook geplaatst moeten worden, vrezen we dat er minder bomen worden geplant dan voorzien. De suggestie wordt gewekt dat er sprake is van uitbreiding van openbaar groen. Om voor de extra 57 woningen een extra groene ruimte te creëren is er dus minstens 969 mtr2 extra ruimte nodig. Het kan toch niet zo zijn dat de huidige groene ruimte bedoeld is voor de nieuwe woningen. Netto komt er geen groen bij een groenstrook en de bomen van de parkeerplaats worden weggehaald. Het speelpleintje en de strook groen worden in het plan niet groter.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 27.38
In het SPvE zou moeten worden vermeld waar deze vergroening van minstens 969 mtr2 gerealiseerd gaat worden. Daarbij kan niet de speeltuin als groen worden aangeduid. Ook is het dak van de supermarkt geen openbaar groen. Wij zien dit nu niet gehaald worden sterker nog het groen neemt af.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Groen.

Reactie 27.39
Tuin op het dak van de supermarkt. Uit het SPvE wordt niet duidelijk is of deze daktuin, die op minimaal 5 meter hoogte ligt, voor de gehele buurt toegankelijk is én of er eisen worden gesteld aan het groen op deze daktuin. Wij nemen aan dat de tuin eigendom is van de projectontwikkelaar en alleen te gebruiken zal zijn door de bewoners voor de appartementen: termen als semi-openbaar en het feit dat deze niet betrokken is bij het co-creatieproces voor de openbare ruimte geven dat aan. In combinatie met het feit dat de daktuin minimaal 5 meter boven straatniveau ligt, heeft deze daktuin geen betekenis als groen voor de gehele buurt. Wij zijn er voorstander van dat de daktuin voor bewoners is, wat bijdraagt aan de veiligheid van de gebouwen. We pleiten dat het groen op straatniveau toeneemt, rekenkundige exercities die de voor het beoordelen of er sprake is van meer openbaar groen kunnen deze daktuin niet meenemen.

Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 27.40
Wij verzoeken u om Kerckebosch te verplichten een groen dak aan te leggen, met ruimte voor grote boombakken. Daar zou bij de aanleg van het dak rekening mee gehouden moeten worden. Dit is geen vervanging voor groen op straat, maar additioneel in onze ogen.

Antwoord

- Hiertoe kunnen wij initiatiefnemer Kerckebosch niet verplichten. Het plan van de initiatiefnemer voorziet in een groene daktuin.

Reactie 27.41
De huidige speeltuin is groot en omheind, dat maakt het een veilige plek om kinderen te laten rennen en spelen. In de plannen wordt de speeltuin kleiner en deels groen. De bedoeling volgens het SPvE is dat het ook moet dienen als park. Het hek is in de ontwerpen weg, dat is esthetisch ongetwijfeld mooier, maar voor een speeltuin is een hek functioneel. De speeltuin komt te liggen tussen hoge muren, de lichtinval wordt minimaal, waardoor wij vrezen voor een koude en vochtige plek. De in het SPvE vermelde stadstuin is een groenstrookje langs de parkeergarage waarin ook beperkt licht zal vallen. Bovendien komt daar een pad waardoor het huidige groen wordt weggehaald. Al met al is dit een schamel stukje groen dat overblijft in dit stenige plan. Dat moet beter. Hoe past de gemeente haar eigen speeltuinenbeleid toe op dit gebied?

Antwoord

- De gemeente Utrecht vindt voldoende en goede openbare speel- en sportruimte voor haar inwoners belangrijk. Hiervoor is in 2021 de Utrechtse Speelruimtevisie “Spelen in je eigen buurt” opgesteld. Om te kijken of de bestaande (maar ook toekomstige) speelruimte voldoet, zijn o.a. voor de wijk Noordoost de openbare speel- en sportmogelijkheden in beeld gebracht en getoetst aan het speelruimtebeleid ‘Spelen in je eigen buurt’ (maart 2022) en de Utrechtse Speelruimtenorm (2020). Uit de Wijkspeelruimtescan Noordoost komen aandachtspunten en suggesties naar voren om de speel- en sportfaciliteiten in de openbare ruimte te verbeteren. De speel- en sportplekken zijn beoordeeld op thema’s als ligging, speel- en verblijfswaarde, huidige staat van het onderhoud, toegankelijkheid en klimaatbestendigheid. Voor speelbuurt 9 (Ezelsdijkbuurt) geeft de scan aan dat het aanbod van speelvoorzieningen groter is dan de Reactie, dat de speelgelegenheid niet voldoet aan de Utrechtse speelnorm maar dat de afwijkingen niet ernstig zijn en dat er verbetermogelijkheden zijn op het gebied van spelen in het groen, klimaatadaptie en klim en gevarieerde speelmogelijkheden. De urgentie voor verbetering is laag. Verbeteringen kunnen derhalve plaatsvinden als de huidige speeltoestellen vervangen moeten worden of als er bewonersinitiatieven zijn. Dit laatste is het geval. De nieuwe speeltuin zal op participatieniveau ‘co-creatie’ samen met buurtbewoners die zich hiervoor hebben aangemeld, opnieuw worden ingericht.

Reactie 27.42
Als het gebouw kleiner wordt, zoals het eerdergenoemde achterwege laten van de extra m2 apart voor maatschappelijke voorzieningen, kan de openbare ruimte en speeltuin groter, wij zien dit graag gewijzigd in de plannen.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Participatie en belangenafweging.

Reactie 27.43
Welke overige aanpassingen kunnen uitgevoerd worden om de speelruimte een prettige leefbare plek te maken en een duidelijker onderscheid te krijgen tussen park/tuin-functie en speelplaatsfunctie?
Antwoord

- De nieuwe speeltuin zal op participatieniveau ‘co-creatie’ samen met buurtbewoners die zich hiervoor hebben aangemeld, opnieuw worden ingericht.

Reactie 27.44
Overige punten inrichting openbare ruimte. 9.1. Ondergrondse afvalcontainers. De afvalcontainers komen in de openbare ruimte. Dat is de ruimte die gerekend wordt tot groen. Dat is oneigenlijk gebruik van groene ruimte.
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 27.45
Stalling van fietsen. Blz.17: “De stalling van fietsen voor bezoekers van woningen en bezoekers zal aan de Jan van Galenstraat komen te liggen” Er staan daar nu extra bomen gepland. Worden deze gerekend tot het extra groen, dan is er geen plek meer voor fietsenstalling
Antwoord

- Zie het antwoord in H1 onder Groen.

Reactie 27.46
Participatie bij de uitwerking van de plannen. Participatie in tekst SPvE. Blz 35: “Het participatieniveau voor de verdere inrichting van de speeltuin en de binnentuin is ‘co creëren’.
Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is ‘raadplegen’ “
Wij gaan ervan uit dat hier een oude tekst is blijven staan, in de bijlage “Plan van aanpak participatie” wordt gesproken over het participatieniveau “adviseren” bij het overige deel openbare ruimte. Verzoek is om de foutieve aanduiding “raadplegen” te corrigeren in het SPvE zelf.
Antwoord

- Correct, dit hoort ‘adviseren’ te zijn. Wij hebben dit aangepast.

Reactie 27.47
Plan van aanpak participatie (bijlage bij SPvE). Blz. 38: “Het ontwerp van de overige openbare ruimte zal daarom door de gemeente, in samenspraak met de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch verder worden uitgewerkt en worden afgestemd met een klankbordgroep. Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is daarom adviseren.” De keuzes die gemaakt moeten worden voor dit deel van de openbare ruimte hebben veel invloed op de leefbaarheid voor de buurt. Bijvoorbeeld op toegankelijkheid van trottoirs, potentiële verrommeling e.d. Graag horen wij preciezer hoe de wisselwerking zal zijn tussen projectontwikkelaar/gemeente enerzijds en klankbordgroep anderzijds.
Antwoord

- De rol van de deelnemers in de klankbordgroep, is gelijk aan dat van adviseur. Het participatieniveau adviseren houdt het volgende in: *Belanghebbenden kunnen problemen of bezwaren aangeven en oplossingen aandragen. De initiatiefnemer gebruikt de opbrengsten bij de uitwerking van het plan. Als de initiatiefnemer de opbrengsten niet gebruikt, bespreek met de belanghebbenden waarom hij/zij dit niet doet* ". Ziet u ook: Participatiestandaard (utrecht.nl). De ingebrachte ideeën en adviezen spelen een volwaardige rol bij het ontwerp dat door de gemeente wordt gemaakt. In dit project betreft het de initiatiefnemen, die dit participatieproces faciliteert en betaald. De initiatiefnemer is ook degene, die uiteindelijke de inrichting van de buitenruimte (openbare ruimte) financiert, volgens gebruikelijk werkwijze in het planproces met betrekking tot de project specificaties.

Reactie 27.48
'Blz. 39: “Naast de participatie in het verdere ontwerp van de openbare ruimte vinden er ook informatiemomenten plaats over de bebouwing (gecombineerd met de gehele buitenruimte), het SPvE en het omgevingsplan. Tijdens een consultatieperiode voor het SPvE en de zienswijzen periode voor het omgevingsplan zal een informatieavond worden georganiseerd voor de gehele buurt om andere belanghebbenden te informeren en in staat te stellen te reageren op de plannen.”
Uit deze passage destilleren wij dat er verder geen vorm van overleg komt om in wisselwerking de plannen verder in te vullen. Het enige moment na vaststelling van het SPvE is een informatieavond waar het concept omgevingsplan wordt gepresenteerd. Wij vinden dat te mager. (47) Wij stellen voor dat voor alle onderdelen van het gebouw die direct raken aan de openbare ruimte, zoals de plinten en in-en uitgangen ook tussendoor, voordat het omgevingsplan wordt afgerond, een informele raadpleging plaatsvindt van in ieder geval een aantal buurtbewoners'.
Antwoord

- Het ontwerp van de openbare ruimte wordt afgestemd met alle onderdelen van het gebouwontwerp, die elkaar raken of aan elkaar grenzen. De participatievormen gekozen, is gedaan in samenspraak met de bewonerscommissie van de huidige huurders met een vast contract, de initiatiefnemer, de winkeliers die willen terugkeren in de nieuwbouw en de buurtvereniging Ezelsdijk. Participatieniveau, co-creatie voor de stads-speeltuin en een adviestraject, middels adviseren, voor de 'overige' openbare ruimte van het plangebied. Voor beide niveaus wordt een tweetal bijeenkomsten georganiseerd, met een totaal 4 aparte bijeenkomsten. Tijdens de bijeenkomsten vindt de wisselwerking tussen omgeving, het gebouw en de openbare ruimte plaats. Ter afronding, wordt een extra brede buurtbijeenkomst georganiseerd (de 5e) om te bezien of het ontwerp van de openbare ruimte tot dan toe aanpassing behoeft vanuit de gehele buurt (ook zij die bijvoorbeeld besloten hebben in de tussentijd niet deel te nemen aan de werk- of klankbordgroep).

Reactie 27.49
'U bent bekend met ons bezwaar tegen de planning van een eerste bijeenkomst om mee te praten over de inrichting van de openbare ruimte. Wij zijn hoogst verbaasd over de timing. Ten tijde van het houden van deze eerste bijeenkomst werden de reacties op het SPvE nog geschreven. Het is duidelijk dat in deze reacties ook opmerkingen gemaakt zouden gaan worden die betrekking hebben op de openbare ruimte in relatie tot de bebouwing. Het komt ons onjuist en klungelig over dat mogelijkerwijs in een later stadium de inhoudelijke uitgangspunten bij deze bijeenkomsten nog wijzigen. Helaas wekt het verspreiden van dit wijkbericht in onze buurt opnieuw de suggestie dat de gemeente zijn eigen weg wil bewandelen, zonder zich veel aan te trekken hoe de buurt dit proces graag ziet verlopen.
Wij dringen erop aan dat dit participatietraject, waarvan wij overigens zoals bekend een groot voorstander zijn, pas verder gaat als het definitieve SPvE is vastgesteld'.
Antwoord

- Het is niet ongebruikelijk om, voordat een SPvE wordt vastgesteld, te starten met het proces voor het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. In de periode van half augustus tot half november 2023 is, zoals wij hadden toegezegd, gezamenlijk met de Buurtvereniging, de winkeliers, huidige huurders en initiatiefnemer een plan van aanpak (PvA) gemaakt voor het vervolg van de participatie ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte met de indicatieve planning daarvan. De startbijeenkomst is in het PvA voorzien in december 2023/januari 2024; gedurende de consultatieperiode van het SPvE. Het moment van de startbijeenkomst was gekozen vanwege twee redenen: omdat met name door de huidige winkeliers, de huidige huurders en door raadsleden is gevraagd snelheid te houden in het proces. Daarom doen we zoveel mogelijk parallel wat kan, om zo geen tijd te verliezen. Daarnaast is door de buurt gevraagd voldoende tijd te krijgen om te reageren op het concept SPvE. We hebben daarom de consultatieperiode twee weken verlengd in verband met de kerstvakantie (in totaal acht weken) met aan het eind van deze periode de startbijeenkomst voor het ontwerp van de openbare ruimte. Hiermee komen we tegemoet aan beide verzoeken. Omdat we graag het ingezette proces wilden voortzetten, hebben we de bijeenkomst door laten gaan. Het uitstellen tot na het definitief worden van het SPvE (voorzien op zijn vroegst zomer 2024) levert een onwenselijke vertraging op. Ook gezien het feit dat het wijkbericht al was verspreid onder circa 500 huishoudens en er andere bewoners er op rekenden speelde hierbij een rol. Zodra het SPvE door de raad is vastgesteld wordt een extra brede buurtbijeenkomst georganiseerd, om samen met bewoners die niet hebben deelgenomen aan de werk- of klankbordgroep te bezien of het ontwerp van de openbare ruimte tot dan toe aanpassing behoeft.

Reactie(s) ontvangen na afloop van de consultatieperiode

Reactie

'Wonende in Zeemanlaan wil ik graag een reactie geven op uw concept SPvE.
Er zijn zoveel onduidelijkheden en het plan is zo groot (ook in volume) dat ik graag zie dat u van het plan afziet en dat u over gaat tot renovatie. Ik kan u verzekeren dat ik achter ALLE opmerkingen sta van mijn mede buurtgenoten en van het comitee Ezelsdijk, al zal dat ongetwijfeld merendeels ongelezen zijn. Ik kan hun opmerkingen vast niet beter verwoorden en zal dat dus verder ook niet doen. Het enige wat ik nog aan kan vullen is dat ik me ook nog zorgen maak over de parkeerdruk en verkeerafhandeling in de Zeemanlaan en overige zijstraten van de Huizingalaan, nu de van Ginnikenlaan gaat vervallen. Wil ik graag een reactie geven op uw concept SPvE. Er zijn zoveel onduidelijkheden en het plan is zo groot (ook in volume) dat ik graag zie dat u van het plan afziet en dat u over gaat tot renovatie´.

Antwoord

- Dank voor uw reactie. Ondanks dat deze na de sluiting van de consulatie periode is verzonden hebben wij uw reactie opgenomen in deze Reactienota. In uw reactie stelt u geen vragen, maar geeft aan dat u zich kunt vinden in de opmerkingen van uw buurtgenoten en van het comité Ezelsdijk. Voor de beantwoording van hun vragen verwijzen wij naar de opgenomen beantwoording in deze Reactienota. Zie hiervoor H1 en H2.

Bijlagen

Bijlage 1 - Overzicht ontvangen reacties, inclusief begeleidende teksten

Op verzoek van een aantal respondenten zijn alle reacties, inclusief begeleidende teksten bij de gestelde vragen en gegeven reacties volledig overgenomen en als bijlage in de Reactienota “Jan van van Galenstraat’ opgenomen. De reactie zijn vanwege privacy redenen geanonimiseerd.

Respondent nr. 1

Ingestuurde reactie:
Bij deze wil ik graag reageren op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen mbt de Jan van Galenstraat en Huizingalaan.
Dit n.a.v. mijn bezoek aan de informatie bijeenkomst van 19 december.

Mijn indruk is een goed doordacht plan, dat op basis van feedback/een motie van bewoners is aangepast. Positief vind ik toevoeging van groen, de toevoeging van een supermarkt en de uitbreiding van de speeltuin/buurttuin en de mogelijkheden van co-creatie hierbij.

Mijn zorgen:
- De overlast die de bouw zal gaan geven. Ik heb niet helder waar al het bouwverkeer zal parkeren, ik hoop niet in de Zeemanlaan. Ik maak me zorgen over veel geluidsoverlast en een tekort aan parkeerplekken.
- Na realisatie denk ik een tekort aan parkeerplekken te zien voor ons als bewoners. Wij maken geen gebruik van de garage maar van de reguliere plekken, die vermoedelijk in gebruik genomen gaan worden door de extra bewoners, en bezoekers van de winkels.
- Ik wil benadrukken dat ik hoop GEEN ondergrondse containers te zien voor de flat. Deze staan wel op de afbeelding. Misschien is dat een tekenfout (dat hoop ik), maar graag de containers op de hoek laten staan.
- Ik lees dat er een mandjes supermarkt komt. Mijn vraag / bedenking is: in hoeverre is dit bindend? Stel de supermarkt wordt verkocht, dan heeft een nieuwe eigenaar waarschijnlijk gewoon bevoegdheden om er een karren-supermarkt van te maken?
- Ik kan niet inschatten wat het effect gaat zijn van de bouw op de buurt, maar ik hoop echt dat het rustige karakter van de buurt (weinig verkeer over de Zeemanlaan), brede stoepen, niet verloren zal gaan.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 2

Ingestuurde reactie:
We live adjacent to Kadinaal de Jongweg and Jan Van Galenstraat. In your redevelopment plan are you also looking at reducing noise levels from traffic?
On any given day the noise is 65db and when it rains, goes up to 80 db. Are there some measures planned for the homes on Kardinaal de Jongweg and jan

The noise is disturbing and causes irritability the whole day and night. There is a need for a permanent solution for this sound pollution, such as trees or sound absorbing panels for homes next to the road.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 3

Ingestuurde reactie:
Bijgaand treft u mijn reactie op het SPvE aan, zoals dat is gepresenteerd op 19 december j.l.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Naar aanleiding van het ten inzage leggen van het concept SPvE en de informatie bijeenkomst van 19 december j.l. wil ik u, na bestudering van dit concept programma van eisen graag de volgende punten meegeven. Ze staan niet in volgorde van belangrijkheid maar in de volgorde van de tekst van SPvE.

Met betrekking tot de beschrijving van de huidige situatie:

1. Op de figuur op blz. 12 zijn de bestaande bomen onjuist weer gegeven.
   De twee bomen achter de woonhuizen van de Huizingalaan staan er niet op; bomen die minstens 45 jaar oud zijn en een belangrijke rol spelen bij de temperatuurregulatie in de zomer. Het zijn een Acer campestre en Acer pseudoplatanus, beide in goede conditie. De bomen ingetekend in de groenstrook ten westen van het speelpleintje langs de Van Ginnekenlaan zijn al geruime tijd geleden gekapt. Deze foute weergave wordt doorgezet in de figuur op pagina 18.
   Belangrijk is dat deze omren behouden worden in de nieuwe situatie.

2. Mbt de huidige situatie mis ik info over de actuele grondwaterstand/ grondwatertrap. Dit is essentiële info om een oordeel te kunnen geven over de haalbaarheid van een parkeerkelder en de mogelijke schade aan de omringende bebouwing a.g.v. grondwateronttrekking. Gezien de historische situatie met veel sloten en een relatieve hoogwaterstand lijkt me aandacht voor zetting van de bestaande bebouwing groot belang.

Mbt de uitgangspunten:

1. ‘Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage’.
   Dit lijkt me wensdenken: er wordt aangegeven dat de bewoners geen parkeervergunning van de gemeente kunnen krijgen en dat de het bij de ontwikkelaar ligt om dit te communiceren. Wat zijn de garanties dat dit ook werkelijk gebeurt ? En wat is de juridische haalbaarheid van dit uitgangspunt ?
   En als dit juridisch niet overeind blijft: er zijn dan 2,5 maal zoveel woningen als er nu zijn. Er komen geen parkeerplaatsen bij en in de huidige situatie is de parkeer- druk al hoog, zoals deze nota terecht vaststelt. Dit is m.i. een groot punt van zorg.

2. Het verschuiven van de parkeernormen voor de bezoekers van de supermarkt van B1 Naar A (A1, A2?) lijkt een willekeurige en een manier om het plan, zoals het al vanaf het begin gepresenteerd is, mogelijk te maken. Deze verschuiving van de normen lijkt buitengewoon onwenselijk. Daarvoor is zoals gezegd, de huidige parkeerdruk al te hoog.

3. De doelstelling om 17 m2 per woning groen toe te voegen zou ik graag goed toegelicht zien. Vooralsnog lijkt me dat onmogelijk gezien de concept voorstellen: het gaat dan om bijna 1700 m2 groen. Het pleintje blijft naar wij hopen een goed speelpleintje voor vooral kleine kinderen. Dat betekent in elk geval een flink deel bestrating of half verharding. De twee groenstroken ten oosten en ten westen van de parkeerplaats verdwijnen. Ook in het groen aan de kant van de Kardinaal de Jongweg zal een beperkt gedeelte van het groen verdwijnen i.v.m. de aan- en afvoer t.b.v. de supermarkt. Waar moeten die extra m2’s dan gerealiseerd worden?
   Een sedumdak op de supermarkt lijkt me geen evenknie van groenstroken met planten en inheemse bomen.

Met betrekking tot de mogelijke invulling:

1. De introductie van het begrip ‘Buurttuin’ zou ik ook graag nader toegelicht zien. Gaat het huidige speelplein als speelplein verdwijnen ? En wat wordt dan de functie? In de huidige situatie fungeert de hogere bebouwing al als klankkast. Er komen ruim twee maal zoveel balkons met een navenante toename van geluid in de avonduren. Als ook het pleintje veel mensen aan gaat trekken vraagt dat om

veel groen om het geluid binnen de perken te houden. En toezicht op en het voorkomen van het ontstaan van een hangplek. Zonder concrete invulling baart dit mij zorgen.

2. De keuze voor een gezondheidscentrum op deze plek roept veel vragen op. Immers er zijn in de nauwe omgeving al tal van voorzieningen. In Tuindorp Oost zijn op loopafstand drie gezondheidscentra, aan de Jan van Galenstraat zit een fysiotherapeut annex sportschool en er is meer aan paramedische zorg in de buurt.
   Dus waarom nog een gezondheidscentrum in een tijd waarin er bovendien sprake is van een huisartsen tekort en centralisatie dus geboden is?

Tenslotte:
U vraag om medewerking vanuit de buurtbewoners bij het inrichten van het pleintje. Ik meld mij hierbij aan. Bovendien woon ik al geruime tijd en deze buurt en ken veel mensen. In die hoedanigheden hoop ik van dienst te kunnen zijn.

Respondent nr. 4

Ingestuurde reactie:
Ik vind het urgent om te reageren op het concept SPvE Jan van Galenstraat.

1. Als doel staat gemeld dat het project ruimtelijk goed moet worden ingepast in de buurt. Wat wordt er verstaan onder behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid van de buurt? Naar mijn inzicht zal het voorliggende plan de leefbaarheid van de buurt niet echt bevorderen.
   - Het bouwoppervlak is erg groot, groter dan eerder is voorgesteld.
   - Het groen dat direct in de buurt zichtbaar is, wordt duidelijk minder. Kortom, de verstening van de buurt neemt toe.
   - De plint aan de Huizingalaan wordt vijf meter hoog! Bovendien is de kans dat dit een blinde muur wordt, volgens de architecten heel groot werd mij op de informatie avond op 19 december verteld. Dat zou betekenen dat het hele project als het ware met de rug naar de wijk wordt gekeerd. De leefbaarheid van de wijk wordt daardoor erg aangetast.
   - Bovenop de plint aan de Huizingalaan komen nog twee woonlagen. Dat torent enorm uit boven de overige woningen in de wijk.

2. Het is heel fijn dat de grootte van de supermarkt is teruggebracht tot een mandjessupermarkt. Ik zie echter weinig garantie in het plan hiervoor.
   - Bij het vloeroppervlak staat een cirka- maat genoemd. ‘Circa’ is een rekbaar begrip. Waarom staat hier niet ‘maximaal’?
   - Hoe wordt voorkomen dat in de toekomst het aantal m2 vloeroppervlak groter wordt?
   - Hoe wordt voorkomen dat er toch een aanzienlijk deel van de klanten met de auto komt, waardoor de verkeersdrukte toeneemt en de leefbaarheid verder in het geding komt? In motie 94 staat dat het ondergronds parkeren alleen voor bewoners en hun bezoekers mogelijk moet worden. In het huidige plan staat dit niet. De reden daarvoor is mij te onduidelijk. Mocht dit echt niet anders kunnen, dan moet naar mijn idee minstens voorkomen worden dat klanten het eerste uur gratis mogen parkeren.
   - In het plan is niet opgenomen dat de supermarkteigenaar verplicht wordt middels een overeenkomst eraan bij te dragen dat klanten lopend, per fiets of met het OV komen, zoals in motie 94 staat.

3. De suggestie wordt gewekt dat in het plan sprake is van een uitbreiding van het openbaar groen. Ik kan dat nog niet vinden. Een speeltuin kan mijns inziens niet als openbaar groen worden gezien. Dit geldt evenmin voor de binnentuin die op minimaal 5 meter hoogte ligt en niet vanaf de

begane grond worden gezien. De huidige parkeerplaats heeft bomen. Het groen dat lopend of fietsend gezien kan worden, neemt nagenoeg helemaal af.

Tot zover mijn meer inhoudelijke opmerkingen en zorgen over het voorliggende plan.

Moet mij nog van het hart dat ik mij ook nu weer wat misleid voel door de manier waarop informatie is gegeven. Dit keer op de informatie-avond afgelopen december.
Daar konden wij prachtige tekeningen zien van hoe het totaal eruit zou kúnnen komen te zien. De tekeningen boden een aanblik van schuin boven en niet vanaf de straat. Dat werkt misleidend. Een vijf meter hoge plint valt dan minder op. Vanaf de straat gezien is dat een enorme muur.
Bij vragen en doorvragen bleek dat veel nog niet duidelijk was in hoe het uiteindelijke aanzien zou zijn. Een aantal vragen bleven ook onbeantwoord.
Was de boodschap: 'Vertrouw ons nu maar?'

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 5

Ingestuurde reactie:
Hierbij willen wij graag reageren op het SPvE voor de nieuwbouw hoek Huizingalaan-Jan van Galenstraat, dat onlangs door de gemeente is gepresenteerd.

Al twee jaar lang is er veel communicatie geweest tussen de gemeente en onze buurt. Als buurt hebben we onze zorgen kenbaar gemaakt met betrekking tot de nieuwbouwplannen van de gemeente.

Nu het SPvE er ligt, zijn onze zorgen helaas niet verdwenen. We vragen nog steeds aandacht voor de volgende punten:

- het voorgestelde oppervlak is erg groot, waardoor we ons sterk afvragen of het ruimtelijk in de buurt past.
- het behoud van leefbaarheid in de buurt wordt nergens genoemd. Dit zou explicieter uitgewerkt moeten worden.
- er staat: de supermarkt zou circa 850 m2 mogen zijn; eerder is vastgelegd dat het maximaal 850m2 mag zijn; wij zouden graag zien dat dit maximumgetal wordt vastgelegd in het SPvE.
- in de aangenomen motie van de gemeenteraad is opgenomen dat de parkeergarage niet gebruikt mag worden door klanten van de supermarkt; wij zouden hier graag aan vast willen houden; voor een mandjessupermarkt zijn geen extra parkeerplaatsen nodig.
- de in/uitgang van de parkeergarage moet aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg, want aan de kant van de Huizingalaan is de ruimte te beperkt. Bovendien komt daar een druk bereden fietsroute langs; een uitgang daar zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.
- in het SPvE moet vermeld worden waar nieuw openbaar groen gerealiseerd gaat worden, zodat de hoeveelheid groen minimaal hetzelfde blijft.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 6

Ingestuurde reactie:
Ik heb gezien dat gepland is in 2025 te gaan bouwen bij het winkelcentrum. Dat is fijn!

Ik vroeg me af of de bestrating eerder gedaan wordt, het ligt er al jaren hobbelig en armoedig bij. Hinderlijk voor fietsers en geen gezicht.
Ik hoor het graag!

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 7

Ingestuurde reactie:
Als bewoner van de Jan van Galenstraat een reactie op het concept SPvE zoals ik dat bekeek en besprak op 5 december j.l..

Ik zie een aantal verbeteringen, maar ook verslechteringen. t.o.v. een eerdere versie van de bouwplannen:

- Ik ben er zeer positief over dat er een kleine, mandjes-, supermarkt in het winkelaanbod is opgenomen. Als bewoner van Nieuw Bleijenburg, tegenover het geplande complex, ervaar ik een gat in dat aanbod. De winkels in de Gaard en op de Biltstraat zijn relatief op afstand en afgescheiden door de Kardinaal de Jongweg en de de Grift. Een supermarkt dichtbij zal mijn wooncomfort zeker verbeteren.

- De gekozen oplossing voor de bevoorrading met trolleys van winkels vanaf de Kardinaal de Jongweg vind ik veel beter dan vanaf de Huizingalaan. Het is verkeersveiliger en geeft minder geluidsoverlast in de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan. Dat er een fietspad moet worden over gestoken is natuurlijk een nadeel, maar minder dan de verkeersoverlast die de eerdere oplossing zou veroorzaken.

- De architectuur van het geplande gebouw vind ik daarentegen veel minder goed ogen. Ik vond de ronde hoek op de hoek van de Kardinaal de Jongweg een aantrekkelijk beeld geven. Dat er er nu voor alleen rechthoekige blokken wordt gekozen, zoals de welstandcommissie heeft aanbevolen, vind ik een slechte keuze. De de directe omgeving diezelfde rechthoekige vorm heeft spreekt mij als argument niet aan. Juist ronde, zachtere vormen in de blokken kan de de hardheid van de flatomgeving een wat vriendelijker aanblik geven.

- Dat de hoogte van het gebouw aan de Jan van Galenstraat bij 3 lagen blijft vind ik van groot belang. De lichtinval in mijn woning aan de overkant, op de eerste verdieping, wordt direct beïnvloed door de hoogte van het pand er tegenover.

- In het eerdere ontwerp leek de baksteenkeuze, ook wat betreft tint, een mooie keuze.

- Een bredere stoep met bomen voor de winkels lijkt mij aantrekkelijk. Sowieso is het geplande groen rondom het project een goede keuze.

- In het nieuwe plan zag ik dat het dak van de supermarkt niet was ingevuld. Het ligt voor de hand daar voor de direct-omwonenden een binnentuin in te richten. Hoe meer groen hoe beter!

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 8

Ingestuurde reactie:
Helaas ben ik morgenavond verhinderd en kan ik niet aanwezig zijn bij de startbijeenkomst. Ik denk echter graag mee over het ontwerp van de openbare ruimte en de stads- en speeltuin. Ik woon zelf aan de Huizingalaan en wil me graag inzetten voor meer groen in de buurt.

Ook heb ik nog een vraag, maar ik weet even niet of ik deze kan stellen. Het gaat over de energievoorziening van de ontwikkellocatie. Wordt het lokale elektriciteitsnet verzwaard? Zo had, hebben bewoners én omwonenden hier baat bij in het licht van de energietransitie (bijvoorbeeld bij teruglevering van zonne-energie)?

Dank alvast voor het informeren over de ontwerpfase en het beantwoorden van mijn vraag.

Aanvulling 1 op ingestuurde reactie:
Er is echter nog een onderdeel waar ik me zorgen om maak, en wat ik niet zie terugkomen in het verslag. Het gaat om het besluit om motie M94 Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat niet uit te voeren. Wij maken ons namelijk net als de meerderheid van de gemeenteraadsleden zorgen over de veiligheid van de Huizingalaan als fietsstraat nu het aantal in- en uitrijdende auto's in de parkeergelegenheid niet beperkt wordt. Gelukkig zijn er veel fietsers die gebruik maken van de straat, waaronder jonge kinderen. Wanneer dit gecombineerd wordt met veel autoverkeer (en beperkt zicht bij het in- en uitrijden) dan kan dit wel eens tot ongelukken leiden. Als er daarbovenop ook nog eens relatief weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan het tot opstopping en foutparkeren leiden. Het moedigt autogebruik juist aan in plaats van dat dit ontmoedigt wordt. Het gaat hier om een mandjessupermarkt waar men per fiets of lopend heen gaat, en niet per auto.

Ik heb daarom een paar vragen nog over het besluit:
- Hoe past dit besluit bij het beleid dat de gemeente Utrecht graag het aantal autobewegingen in de stad wil beperken en de komende jaren het aantal parkeerplaatsen jaarlijks met 0,5 tot 1 procent wil verminderen?
- Zou u nader kunnen toelichten waarom ondergronds auto parkeren dat alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers juridisch/planologisch kwetsbaar is bij de Raad van State? En hoe bezien jullie dit in relatie tot andere (binnen)stedelijke mandjessupermarkten met zeer beperkte ruimte voor parkeren in het omliggende gebied, zoals in de Voorstraat, Merelstraat en Biltstraat?
- Is er overwogen om de ingang van de parkeergelegenheid aan een niet-fietsstraat als de Kardinaal de Jongweg te vestigen, evt. in combinatie met de laden- en lossen plek voor vrachtverkeer? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de conclusie?

Aanvulling 2 op ingestuurde reactie:
Met betrekking tot de inspraakperiode over het SPvE snap ik uw reactie. We zijn pas op 8 februari officieel aan de Huizingalaan komen wonen en we waren niet op de hoogte van deze deadline, mede door verhuizingsperikelen. Hopelijk biedt de beantwoording van de zorgen van andere bewoners over de parkeergarage soelaas.

In mijn eerdere e-mail heb ik nog een vraag gesteld over de energietransitie en eventuele verzwaring van het elektriciteitsnet. In hoeverre hebben bewoners en direct omwonenden baat bij het elektriciteitsnet en aanpalende voorzieningen (zoals een transformatorhuisje) in de ontwikkel locatie? Bijvoorbeeld buurpanden die (extra) zonnepanelen en warmtepompen willen installeren?

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:

Geen bijlage.

Respondent nr. 9

Ingestuurde reactie:
Bijgevoegd treft u onze reactie aan op het concept SPvE Jan van Galenstraat. Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Wij zijn eind 2020 compleet overvallen door het feit dat de woningen aan de Huizingalaan en van Ginnekenlaan gesloopt gaan worden en dat er een supermarkt tegenover onze woning gebouwd zal gaan worden op de plaats van de huidige parkeerplaats. De reden? Achterstallig onderhoud door Kerckebosch. Door zolang niet geïnvesteerd te hebben in de woningen (een plicht als verhuurder), is nu de argumentatie van Kerckebosch dat renovatie niet meer loont en dat de huidige bebouwing vervangen moet worden door nieuwbouw. Daar kan je over twisten, maar goed, we zouden daarin mee kunnen gaan. Het lijkt erop dat, om de nieuwbouw voor Kerckebosch rendabel te maken, een supermarkt nodig is, die de investering gaat terugverdienen. (Dit staat niet in het SPvE, maar is ons verteld door bureau Blauw in het 10 minutengesprekje). Een supermarkt overigens, waar niemand op zit te wachten met voldoende supermarktaanbod dichtbij (in de Gaard en op de Biltstraat). Ook de argumentatie dat de supermarkt nodig zou zijn om de winkelplint te kunnen laten voortbestaan, volgen wij niet. Omdat wat ons betreft het behoud van de winkels op de Jan van Galenstraat geen noodzaak heeft. Winkelvoorzieningen elders zijn er dichtbij genoeg. Dit zijn keuzes die door Kerckebosch en de gemeente worden gemaakt, waarbij het financiële belang voorop lijkt te staan, in plaats van andere belangen zoals het sociale belang. Wij als bewoners verzetten ons als 3 jaar lang tegen de komst van de supermarkt. Maar we praten tegen een muur.

Met de huidige woningnood is het wat ons betreft logisch dat er direct gekeken wordt of er niet een aantal woningen extra gerealiseerd kunnen worden. Maar het huidige aantal woningen dat nu extra gebouwd gaat worden, en het aantal mensen dat daarmee erbij komt in de buurt, ongeveer 170, is onevenredig groot. Dit zal bijvoorbeeld tot enorme parkeerproblemen leiden in de buurt, waar in het SPvE geen oplossing voor wordt geformuleerd.

Daarnaast is ook de bebouwing in de huidige voorgestelde vorm (supermarkt, woningen en een maatschappelijke voorziening) enorm voor onze buurt. Er komt een immense hoeveelheid stenen bij in de buurt, waarvan in het SPvE al omschreven is dat hij ‘stenig’ is. Het zal duidelijk zijn dat wij ons afvragen wat zo’n massief blok voor ons huis zal betekenen voor ons woongenot. Maar de huidige vormgeving sluit ook helemaal niet aan bij de overige bebouwing in onze wijk, en zeker niet bij de eerste huizen op de Huizingalaan. En in plaats van te investeren in vergroening voor de hele buurt, krijgen de huidige bewoners minder groen, en komt er een binnentuin waar alleen de nieuwe bewoners van profiteren.

Op basis van bovenstaande, vinden wij een heroverweging van de plannen op zijn plaats. Wij zien daar voldoende grond voor. Wat ons betreft is dat zeker geen gepasseerd station.

Zeker niet als de wijze van participatie in het hele traject tot nu toe in ogenschouw wordt genomen, zoals ook uitgebreid en meermaals ter sprake gebracht door de werkgroep Ezelsdijk. Participatie wordt door de gemeente gebruikt om vinkjes te kunnen zetten, ‘daar hebben we aan voldaan’. Maar van een participatieproces waarbij oprecht geluisterd wordt naar de buurtbewoners is helemaal geen

sprake geweest tot nu toe. De zin in het SPvE ‘het gevolgde participatieproces heeft geleid tot dit concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen’ is pertinent onwaar.

Hieronder geven wij puntsgewijs onze reactie op het SPvE Jan van Galenstraat-Huizingalaan. Graag ontvangen wij op alle 9 door ons benoemde punten een reactie van u terug. Zowel op de door ons gemaakte opmerkingen als de concrete vragen in de punten.

1. Participatie

In het SPVE wordt ten onrechte gesuggereerd dat er sprake is van participatie. Hoewel er meerdere bijeenkomsten zijn geweest waar wij zijn geïnformeerd wordt er niet naar ons geluisterd. Hooguit worden bezwaren van ons gebruikt om de angel uit een ontwerp te halen of anders te verwoorden zodat het plan erdoor gedrukt kan worden.

Als voorbeeld: Tijdens de laatste informatiebijeenkomst van december jl. had ik een aantal vragen voorbereid die ik aan de projectleider van de gemeente voorlegde. Hij gaf aan niet met mij in gesprek te willen gaan en stelde voor om de vragen maar in te dienen als reactie op het SPVE. Toen ik aangaf dat ik me niet serieus genomen voelde, lachte hij me in mijn gezicht uit.

Wij als buurt zijn nooit serieus betrokken bij het plan. Er worden geregeld informatieavonden georganiseerd, waarin met name wordt toegelicht / gezonden door de gemeente en de projectontwikkelaar. Wij krijgen niet de kans om constructief mee te praten. Wanneer wij op zwakke punten in het plan wijzen worden die niet gebruikt om het plan te verbeteren in lijn met onze wensen, maar enkel om bewoordingen om te buigen om ons bezwaar weg te nemen. Dit is geen participatie!

Bij de laatste bijeenkomst werden we als buurt niet als groep uitgenodigd, maar was er een inloop georganiseerd. Hierdoor konden we niet elkaars vragen en opmerkingen horen, wat volgens ons geen goede participatie is. En ook niet leidt tot een beter plan.

Wij zijn dan ook erg teleurgesteld in de gemeente omdat deze niet onpartijdig is en ook voor de belangen van de buurt opkomt, maar enkel probeert om dit plan er door te drukken op een voor de projectontwikkelaar zo gunstig mogelijke manier.

2. Ruimtelijke inpassing

Op blz 5 van het SPVE staat dat het doel is om het project ruimtelijk goed in te passen. Ik heb hier mijn twijfels over. Naast het vervangen van de flats aan de van Galenstraat en de van Ginnekenlaan worden ook de parkeerplaats en de speeltuin betrokken in het plan. Hierdoor is het bouwoppervlak erg groot (zelfs nog groter geworden dan eerder gepresenteerd) en zijn er grote wijzigingen aan het karakter van de buurt. Met name op het gebied van parkeren en spelen gaat de buurt erop achteruit in het plan. Ook het openbaar groen wordt erg slecht in de ruimte ingepast. Een deel hiervan is terug te vinden in de binnentuin en kan volgens mij niet als openbaar groen worden aangemerkt; hiervoor zou er een grotere open verbinding met de rest van het groen moeten zijn.

3. Behoud en/of het verbeteren van leefbaarheid

Ik mis een hoofdstuk over het behouden/verbeteren van de leefbaarheid van de buurt. Dit zou expliciet moeten worden gemaakt en concreet uitgewerkt moeten worden opgenomen in het SPVE.

4. Supermarkt

Wij (en driekwart van de gehele buurt) hebben geen behoefte aan een discountersupermarkt op de locatie Jan van Galenstraat. Er zijn voldoende alternatieven om ‘goedkoop’ boodschappen te kunnen doen op korte afstand. Voor een snelle boodschap kan je naar de AH in De Gaard, of de AH en Jumbo op de Biltstraat, verder zijn er veel supermarkten in Overvecht. Voor weekboodschappen kan je zelfs nog de Bilt overwegen.

Wat is de noodzaak voor deze supermarkt? De projectleider geeft aan dat de aanzuigende werking van een supermarkt noodzakelijk is voor een gezonde winkelstrip. Het is echter maar zeer

de vraag of de bestaande winkeliers in de plint terug zullen komen in het nieuwe gebouw. Er zullen waarschijnlijk hogere huurkosten zijn en wat moeten ze tijdens de bouwperiode doen? Het gaat dus niet om behoud van de bestaande winkels maar om een winkelstrip als zodanig. Ik weet niet wat de buurt hier mee opschiet. Het lijkt erop dat de winkels meer als excuus voor de supermarkt dienen dan andersom.

In het SPVE zie ik enkele elementen van de motie wel terugkomen, maar ze zijn zo opgeschreven dat er geen garanties op de lange termijn worden gegeven. Duidelijk moet zijn dat de in het SPVE opgenomen uitgangspunten over de supermarkt blijvend moeten worden afgesproken, bijvoorbeeld. Het SPVE zou duidelijkheid moeten geven waar en hoe deze afspraken moeten worden gemaakt, zodanig dat als er afspraken worden gemaakt die hiermee in tegenspraak zijn, deze niet geldig zijn:

- Dat de supermarkt maximaal 850 m^2 wvo mag beslaan (ipv het in het concept SPVE genoemde 'circa');
- Dat de supermarkt niet inpandig mag uitbreiden door andere winkels te betrekken bij de supermarkt;
- Dat het alleen een mandjes supermarkt mag zijn met een uitwerking van wat onder een mandjessupermarkt wordt verstaan. Voor mij betekent dit dat er alleen winkelmandjes mogen worden gebruikt en geen winkelwagens;
- Dat de eigenaar en de gemeente actief moeten blijven sturen op het ontmoedigen van autogebruik voor winkelbezoekers met uitwerking hoe dat eruit ziet.

Op een punt legt het SPVE de motie naast zich neer, namelijk dat auto's voor winkelend publiek niet in de ondergrondse parkeerkelder mogen worden geparkeerd. Voor mij is dit een van de belangrijkste opdrachten uit de motie omdat dit er actief voor zorgt dat autoverkeer wordt ontmoedigd. **Als dit onderdeel van de motie niet wordt meegenomen voldoet het SPVE volgens ons dan ook niet aan de motie.**

Dat het nodig is om dit onderdeel van de motie te laten schieten geeft ook aan dat het plan zeer krap in de ruimte zit en dus geen sprake van goede ruimtelijke inpassing kan zijn.

In April was er 1270m2 bvo, wat goed was voor 1000 m2 wvo. In het huidige plan is dezelfde 1270m2 bvo voor 850 m2 wvo. Belangrijkste punt is dat het wvo slechts 850 m2 mag bedragen. Overigens lijkt hier een fout te worden gemaakt. Want als het wvo wordt verkleind verwacht ik dat het bvo minimaal evenveel verkleind wordt. Bij een verkleining van wvo en bvo (minimaal 150 m2 minder) kan er misschien een andere inrichting worden gekozen die minder impact op de omgeving heeft.

5. Parkeren / ondergrondse parkeergarage

In de raadsbrief wordt voor de parkeergarage ingezet op meer fietsparkeerplekken en minder autoparkeerplekken. Hoewel dit logisch lijkt zie ik ook een mogelijk probleem als er niet actief op wordt gestuurd om autoverkeer te ontmoedigen. Want de klanten die toch met de auto komen kunnen de auto niet kwijt en gaan dan in de wijk parkeren. Graag in het SPVE opnemen hoe er actief wordt gestuurd op het ontmoedigen van autogebruik voor de supermarkt, en hoe er actief op wordt gestuurd om de parkeerdruk niet ten koste te laten gaan van de huidige bewoners in de wijk.

Het lijkt er op dat er te weinig autoparkeerplekken gaan worden gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Er wordt in de brief aangegeven dat de parkeerdruk nu al zeer hoog is. Het totaal aantal parkeerplekken (inclusief parkeergarage) neemt af terwijl het aantal woningen (en dus ook auto's) in de buurt toeneemt.

De ondergrondse parkeergarage komt in de plaats van het bestaande parkeerplein. De parkeergarage is echter niet bedoeld voor de buurt en alleen voor de bewoners en het winkelend publiek. Het parkeerplein is op dit moment wel bedoeld voor de buurt. Er worden daarom veel parkeerplekken aan de buurt onttrokken. Ik heb daarom zorgen of ik nog wel een parkeerplekje kan vinden in de wijk.

Als nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen zullen ze gezien de tariefstelling niet in de parkeergarage gaan stallen, maar in de wijk.

Wat is de visie van de gemeente op het parkeren in de wijk, in relatie tot de nieuwbouwplannen en de bestaande situatie. Toename van de toch al hoge parkeerdruk is ons een onwenselijke situatie. In het SPVE zou dan ook duidelijk moeten worden gemaakt hoe de gemeente er voor gaat zorgen dat de parkeerdruk op de buurt niet toeneemt.

Sinds de coronatijd werken veel mensen regelmatig thuis en is er dus ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen. Er zijn dus meer parkeerplaatsen nodig dan waarvan wordt uitgegaan. Dit aspect is niet meegenomen in het SPVE.

6. Verkeer

Er liggen2 fietsroutes naast het plangebied. Bovendien is er een lagere school (de Wissel) en een MBO (Nimeto) gevestigd. Er zijn dan ook altijd veel fietsers in de straat. Veel auto's die de straat ingaan vanaf de van Galenstraat rijden aan de andere kant de wijk uit (meeste via Sartreweg, maar kan ook via de Voorveldsepolder naar de Biltse Rading). De aanwezigheid van zowel fietsers als auto's in deze straat geeft nu al een behoorlijke druk op de verkeersveiligheid. Met name bij de ingang van de Huizingalaan, de Wissel, het eendenbruggetje en de afslag naar de Smijerslaan (Nimeto). Iedere auto die daarbij komt zorgt voor grotere druk op de verkeersveiligheid.

Hoewel de bevoorrading nu gepland is op de Kardinaal de Jongweg (Wat geen goede oplossing is, maar van alle mogelijkheden de minst slechte oplossing is) is de ingang van de parkeergarage nu gepland op de Huizingalaan. Dit is naar mijn idee geen goede plek voor de ingang. Het zal voor veel verkeersonveiligheid zorgen. Er zullen meer auto bewegingen komen op de kruispunten Kardinaal de Jongweg/Jan van Galenstraat en Jan van Galenstraat/Huizingalaan. Ook zullen auto's die de parkeergarage ingaan en uitgaan voor onveilige situaties zorgen. Nu al nemen fietsers vaak alternatieve routes vanaf de van Galenstraat naar de Huizingalaan, fietsen een deel over de stoep of steken ze de straat over om een stukje tegen het verkeer in te fietsen. De ingang naar de Huizingalaan is krap en hier kunnen nauwelijks twee auto's langs elkaar passeren. Soms moet een auto die een parkeervak wil verlaten enkele minuten wachten voor deze kan invoegen in het verkeer door de grote hoeveelheid fietsers. Met name aan het begin van de Huizingalaan bij de hoek met de van Galenstraat is er weinig overzicht en veel drukte. Door juist hier de in/uitgang van de parkeergarage te maken wordt een onveilige situatie gecreëerd. Direct aan het begin van de Huizingalaan zijn ook nog garageboxen. Al met al een complexe situatie. Als op ongeveer dezelfde plek ook nog een parkeergarage in- en uitgang komt dan is het wachten op ongelukken.

Ik zou er dan ook voor willen pleiten om de ingang van de parkeergarage niet aan het begin van de Huizingalaan te maken. Als deze toch hier wordt gepland dan zou in het SPVE aan moeten worden gegeven welke concrete maatregelen er genomen moeten worden om de verkeersveiligheid en de doorstroming te garanderen.

7. Bouwhoogte/inrichting

De bouwhoogte in de Huizingalaan zou moeten aansluiten bij de reeds aanwezige huizen in de Huizingalaan. Uit de volumetekening op blz 31 blijkt dat er op de Huizingalaan 2 woonlagen boven op de plint komen. Die hoogte zou hoger zijn dan de woningen op de Huizingalaan, wat wij onwenselijk vinden.

De bouwstijl zou moeten aansluiten bij de huizen in de Huizingalaan.

In het SPVE wordt aangegeven dat de plint aan de Huizingalaan levendig moet zijn, onduidelijk is wat daarmee wordt bedoeld. Dit dient te worden toegelicht. Is dat een speeltoestel, een fietsenrek of een cafe. Het laatste zou ik niet graag zien. Ik zou een invulling in lijn met de huidige invulling van de rest van de Huizingalaan het meest op zijn plaats vinden. Eventueel zou hier wel groen kunnen worden geplaatst (als de ingang van de parkeergarage op een andere plek wordt gerealiseerd zodat dit niet in strijd is met de verkeersveiligheid).

8. Openbare ruimte /openbaar groen

Volgens mij wordt er te weinig openbaar groen gerealiseerd. In het SPVE moet met een duidelijke berekening inzichtelijk worden gemaakt dat er voldoende openbaar groen wordt gerealiseerd. De binnentuin bovenop het parkeerdak kan hierbij niet meegerekend worden als openbaar groen.

Mijn wens is om er qua openbaar groen op vooruit te gaan. Niet alleen in kwantiteit, maar ook in kwaliteit. Dus enkele mooie bloesemdragende bomen, een speels parkje met voldoende lucht, maar ook met speelgelegenheid. Ter vervanging van het huidige speeltuintje.

De huidige inrichting van de speeltuin lijkt beperkt, maar door de vormgeving en de samenhang met de rest van de buurt kon hier goed verstoppertje worden gespeeld gevoetbald, geknikkerd, en daagde het uit voor zowel actief en minder actief spel. De inrichting van het nieuwe speeltuintje lijkt wat simpel. Ik zou dan ook graag zien dat hier in het SPVE meer aandacht aan wordt besteed, ook omdat er in de directe buurt niet veel speelplek is en weinig groen.

9. Onderbouwing en plan SPVE

Het concept SPvE is warrig opgesteld. Alles staat door elkaar heen en je moet al heel goed in de materie zitten om de juiste informatie er uit te halen. Waar staat nu precies wat het plan is en waar staat de verantwoording? Het SPVE zou in mijn ogen herschreven moeten worden, zodat duidelijk is wat het plan precies inhoudt. Alle toelichting kan naar de bijlagen.

Respondent nr. 10

Ingestuurde reactie:

Bijgaand onze zienswijze op het plan Jan van Galenstraat.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:

Zienswijze SVPE Jan van Galenstraat

Hierbij willen wij reageren op het SVPE Jan van Galenstraat, Utrecht.

Wij doen dit als individuele bewoners van het complex Nieuw Bleyenburg. Dit is een woongebouw voor 50-plussers. Het gebouw grenst gedeeltelijk aan de Jan van Galenstraat. De ingangen naar het parkeerterrein, de uitgang van de Van Esveldstraat, het restaurant, de fysiotherapie/fitness en de bewonersparkeergarage liggen aan de Jan van Galenstraat. Dit is dus een belangrijke straat voor de bewoners van dit complex.

Graag willen wij de volgende zaken onder uw aandacht brengen:

1. Oversteekbaarheid voor voetgangers tussen Nieuw Bleyenburg en de geplande nieuwe winkels, tijdens en na de bouw
2. Situatie m.b.t. in- en uitrijden van Esveldstraat, parkeerplaats en parkeergarage Nieuw Bleyenburg, tijdens en na de bouw
3. Hoogte van het plan i.v.m. de omliggende bebouwing
4. Aanbod van winkels in de nieuwe situatie

Wij zullen deze punten hieronder behandelen.

1. <u>Oversteekbaarheid voor voetgangers tussen Nieuw Bleyenburg en de geplande nieuwe winkels</u>

De winkels aan de Jan van Galenstraat worden ook bezocht door bewoners van Nieuw Bleyenburg. Sommige bewoners hebben een mobiele beperking en gebruiken een stok of rollator. Het is belangrijk dat iedereen veilig kan oversteken. Vandaar dat wij tijdens de werkzaamheden en bij de herinrichting dringend willen verzoeken rekening te houden met goede, veilige oversteekmogelijkheden over de Jan van Galenstraat.

Op dit moment zijn er 2 oversteekmogelijkheden:

Aan de kant van de Kardinaal de Jongweg is een voetgangersoversteekplaats met een vluchtheuvel in het midden en stoplichten. Deze stoplichten staan echter niet voor iedereen lang genoeg op groen, hetgeen nu al gevaarlijke situaties oplevert. Daarnaast kunnen fietsers op de Kardinaal de Jongweg zonder enige belemmering of waarschuwing rechtsaf slaan de Jan van Galenstraat in, terwijl er op dat moment net iemand zou kunnen gaan oversteken. Een goede waarschuwing voor afslaande fietsers of een andere barrière is daarom op zijn plaats. Want: de voetganger gaat rechtdoor op dezelfde weg en gaat dus voor. We weten dat fietsers in Utrecht zich weinig van verkeersregels aantrekken, we begrijpen ook dat dit een hoofdfietsroute moet worden en dat u fietsers niets in de weg wilt leggen, maar de verkeersveiligheid van deze plek voor overstekende voetgangers moet echt beter dan deze nu is.



Foto: de oversteekplaats bij Kardinaal de Jongweg/Jan van Galenstraat. Het kastje middenop het voetpad is niet echt handig geplaatst.



Foto: Het fietspad bij de oversteekplaats Kard. De Jongweg/Jan van Galenstraat. Het fietspad buigt af en kruist de oversteekplaats zonder waarschuwing voor voetgangers of barrière.

Iets voorbij de Huizingalaan is ook een mogelijkheid tot oversteken. Hier ligt een vluchtheuvel, dat is handig, maar er liggen ook afgesleten verkeersdrempels. Het asfalt is hier opgehoogd en ongelijk, en onmogelijk te belopen voor mensen die slecht ter been zijn en/of een hulpmiddel gebruiken.



Foto: oversteekplaats "na" de Huizingalaan. Wel een vluchtheuvel maar ook een voormalige verkeersdrempel of ander obstakel met beschadigd verhoogd asfalt.

Kortom: Zorg er voor dat bewoners van Nieuw Bleyenburg veilig kunnen oversteken van en naar de winkels op de Jan van Galenstraat. Dit geldt zowel tijdens de bouwwerkzaamheden als tijdens en na de herichting.

2. <u>Situatie m.b.t. in- en uitrijden van Esveldstraat, parkeerplaats en parkeergarage Nieuw Bleyenburg</u>
De Van Esveldstraat is de eigen (eenrichtings)weg die langs ons appartementencomplex loopt, parallel aan de Kardinaal de Jongweg. Hier komen veel ambulances, artsen, (rolstoel)taxi's, en buurtbusjes doorheen voor de bewoners van ons complex. Het gaat hier vaak om tijdgebonden medische afspraken, in het geval van een ambulance zelfs om spoed. Ook klusbussen van monteurs staan hier vaak.
De enige uitgang is het parkeerterrein van Nieuw Bleyenburg aan de Jan van Galenstraat.

Aangezien de route Kardinaal de Jongweg/Jan van Galenstraat/Huizingalaan een hoofdfietsroute is/wordt van Utrecht naar Amersfoort, is het belangrijk om te weten hoeveel fietsers er op welke tijden te verwachten zijn, en welke invloed de bouwwerkzaamheden en herinrichting gaan hebben op de in- en uitrijdbaarheid van de van Esveldstraat, de parkeerplaats en de parkeergarage.

De hoofdroute voor bewoners en bezoekers van Nieuw Bleyenburg is om bij het verlaten van de van Esveldstraat, parkeerplaats of garage linksaf te gaan richting Kardinaal de Jongweg. Hier kruist men de fietsroute. Hetzelfde geldt voor inrijden: vanaf de Kardinaal de Jongweg: bij rechtsafslaan naar de parkeergarage/plaats kruist men de fietsroute.



Foto: de in- en uitgang van de parkeerplaats en parkeergarage van Nieuw Bleyenburg, gezien vanaf Nieuw Bleyenburg. Uitrijders gaan meestal naar links naar Kard. De Jongeweg, inrijders komen meestal van links van de Kard. De Jongweg.

Wanneer er veel fietsers op de Jan van Galenstraat zijn, kan een opstopping ontstaan bij de parkeerplaats/parkeergarage van Nieuw Bleyenburg, dat is geen wenselijke situatie. De parkeergarage heeft een nogal steile helling, een file daar is ronduit gevaarlijk.

Wij begrijpen dat de “Fietsroute om de noord” ook gebruik gaat maken van de Jan van Galenstraat, zodat er ook een fietsstroom vanaf de Alexander Numankade te verwachten is bij uitrijden van Nieuw Bleyenburg. Dat valt buiten dit plan maar baart ons wel zorgen.

Wilt u svp nog eens heel goed naar kijken of hier geen conflicten gaan optreden?

Een overzichtsplaatjs ziet u hieronder.
1 Van Esveldstraat
2 Parkeerterrein Nieuw Bleyenburg
3 Ingang helling parkeergarage Nieuw Bleyenburg
4 Uitgang van Esveldstraat, parkeerterrein en parkeergarage Nieuw Bleyenburg



3. Hoogte van het plan i.v.m. de andere bebouwing.
De hoogte van het te bouwen gebouw sluit dan wel aan bij de bouwhoogten aan de Kardinaal de Jongweg, maar minder bij de lagere bebouwing aan de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Door de hogere gebouwen en de relatief kleine afstand tussen de gebouwen kan dit deel van de Jan van Galenstraat een onprettig tochtgat worden i.p.v. een fijne winkelplek. Dit kan ook invloed hebben op fietsers. Is hier al onderzoek naar gedaan?

4. Aanbod van winkels in de nieuwe situatie
Wij hebben al regelmatig gehoord dat na de transformatie van een winkelcentrum de huren zo hoog worden, dat de oorspronkelijke winkels dit niet meer kunnen betalen. Dit komt zowel in Utrecht (Hoog Catharijne) als elders voor. Dat is jammer, want het zijn juist de lokale kleine winkels die dit winkelgebied aantrekkelijk maken.

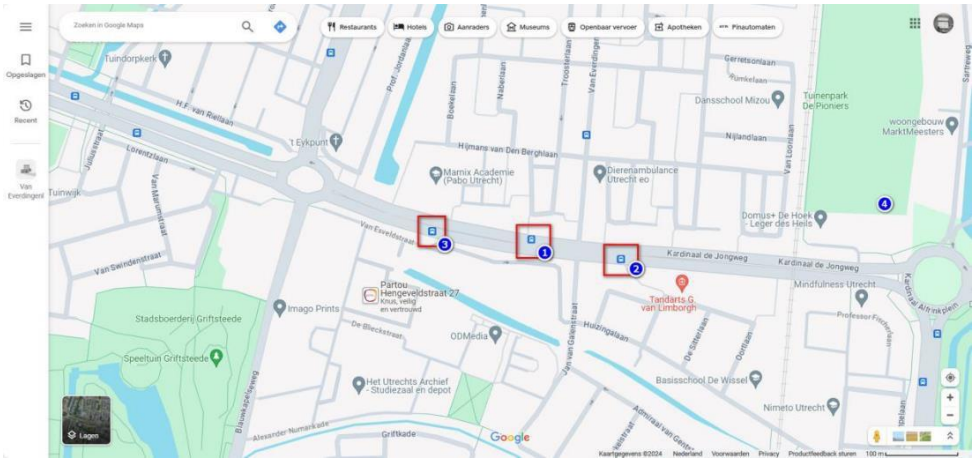
Wilt u er voor zorg dragen dat de bestaande winkels die terug willen komen, dat ook kunnen doen?

Zeker een postNL punt is een grote wens, evenals een kleine levensmiddelenwinkel, en andere winkels die van toegevoegde waarde zijn voor de oudere en/of minder mobiele buurtbewoners, en die de sociale cohesie in de buurt ten goede komen.

We hebben ook gehoord dat er een gezondheidscentrum zou komen, dat juichen we zeer toe, mits het een centrum wordt met echte artsen, diensten en personeel, dus geen CoMed praktijk.

In het plan staat Detailhandel, wij hopen dat dit wordt gehandhaafd en er geen ruimte komt voor avond- en nachthoreca. Dat geeft overlast voor de buurt.

Opmerking: Onder punt 3.3 hebt u het over de Bushalte Hengeveldstraat (bijgaande plattegrond: nr. 3). De beide bushaltes van Everdingenlaan (1 en 2) zijn echter dichterbij het plangebied en met name de bushalte die aan de overkant van de Kardinaal de Jongweg ligt (1), is een hele handige om naar de binnenstad/station CS (lijn 4) en naar station Overvecht (lijn 30) te gaan. Het is ons onduidelijk waarom u deze nuttige bushaltes niet noemt.



Wij hopen dat u goed rekening wilt houden met bovenstaande punten, en wensen u veel succes met het project.

Respondent nr. 11

Ingestuurde reactie:
Via via zijn wij op de hoogte gebracht van de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat en de terinzagelegging van het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (hierna: ‘concept’). Als eigenaar van het nabij gelegen Winkelcentrum De Gaard willen wij graag reageren op het concept.

Beperken winkelmeters

Winkelcentrum De Gaard loopt op dit moment aardig, maar dat is niet altijd zo geweest. Het invullen van alle winkelmeters heeft veel tijd en geld gekost. Overigens hebben we nog altijd een paar leegstaande units. Toevoeging van nieuwe winkelruimte zal ertoe leiden dat de positie van een bestaand winkelcentrum onnodig kwetsbaar wordt gemaakt met een realistisch risico op relevante leegstand als direct gevolg. Gemeentelijke beleidsdoelstellingen worden daarmee ondermijnd, terwijl dat beleid juist behoud, versterking en verduurzaming van bestaande winkelgebieden voorstaat.
Wij zijn dan ook geen voorstander van het realiseren van nog meer winkelmeters in de buurt van het winkelcentrum. Die extra winkelmeters zijn een bedreiging voor de toekomstbestendigheid van ons winkelcentrum. Het liefst zien wij dan ook dat de winkelmeters uit de herontwikkeling aan de Jan van Galenstraat verdwijnen of in ieder geval zoveel mogelijk worden beperkt.

'Mandjes' supermarkt

In het concept is opgenomen dat ter plaatse een kleinere 'mandjes' supermarkt is voorzien. Wat hier precies mee wordt bedoeld, blijkt niet uit het concept. Wij nemen aan dat het hier gaat om een supermarkt waar geen winkelkarren mee naar binnen worden genomen, maar uitsluitend winkelmandjes. Dit lijkt ingegeven vanuit de wens dat ter plaatse geen grote full service supermarkt wordt gerealiseerd.

Hoewel we het liefst zien dat er helemaal geen supermarkt mogelijk wordt gemaakt, past een kleine buurtsupermarkt beter dan een grote full service supermarkt. We vragen ons alleen af of dit voldoende geborgd wordt door uit te gaan van de (niet gedefinieerde) term 'mandjes' supermarkt.
Om ervoor te zorgen dat er inderdaad alleen een kleine buurtsupermarkt komt, lijkt het ons beter om dit op een andere manier vast te leggen. Wellicht kan de term kleine buurtsupermarkt worden opgenomen, met een definitie. Verder moet goed gekeken worden naar de omvang van de winkel, zie ook hieronder.

Meters supermarkt

Als slechts een beperkt aantal meters supermarkt wordt toegestaan, is daarmee de kleinschaligheid een gegeven.

In het concept wordt uitgegaan van een behoorlijk groot aantal meters supermarkt, namelijk ca. 1270 m2 bvo. Weliswaar wordt daarbij nu uitgegaan van 850 m2 wvo, maar eerder werd diezelfde omvang gekoppeld aan 1000 m2 wvo. Dat is gek. Het verschil tussen bvo en wvo zit normaal gesproken in meters voor opslag, een (kantine)ruimte voor medewerkers etc. Er zijn natuurlijk niet ineens meer van dat soort meters nodig. In de praktijk zullen de meters bvo zo voordelig mogelijk worden ingevuld en dat betekent voor een supermarktexploitant: zoveel mogelijk meters invullen als winkelvloeroppervlak. Dat kan dan misschien niet zijn toegestaan, maar zie dat maar eens te handhaven. Om dit te voorkomen, moet ook het aantal meters bvo worden verkleind. Dan is er gewoon een kleinere unit en daarmee veel minder kans op gedoe over de indeling.

Verder dient expliciet te worden vastgelegd dat de kleinere winkelunits nooit bij de supermarkt mogen worden getrokken. Ook hier moet geen onduidelijkheid over kunnen bestaan.

Parkeergarage niet voor bezoekers winkel

Hoewel uit de Motie blijkt dat het ondergronds parkeren uitsluitend voor bewoners van de bovengelegen woningen moet zijn, wordt op pagina 20 aangegeven dat het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage. Dit rijmt niet met de Motie en is ook onwenselijk. Dit stimuleert immers dat bezoekers van de supermarkt met de auto zullen komen. Op die manier komt de functie van kleine buurtsupermarkt aan de geplande supermarkt

te vervallen. Het wordt dan toch sneller een full service supermarkt waar mensen hun weekboodschappen kunnen doen. De tijdens de inspraakrondes opgehaalde wensen voor een gezamenlijk gedragen scenario zijn dan in 1 keer verdwenen. Het is dan ook belangrijk dat goed wordt vastgelegd dat parkeren in de parkeergarage uitsluitend is toegestaan voor bewoners en niet voor winkelbezoekers.

Bevoorrading
Wij hebben op zichzelf geen belang bij de manier waarop de eventuele toekomstige supermarkt wordt bevoorraad, maar we willen toch graag opmerken dat de wijze waarop de bevoorrading nu wordt voorgesteld, onlogisch lijkt. Geparkeerd wordt aan een doorgaande weg, waarbij het bevoorraden vervolgens via een fietspad en een groenstrook moet plaatsvinden (zie onder meer p. 28). We vragen ons af of dit goed gaat.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 12

Ingestuurde reactie:
Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galen. Helaas was ik op 31 januari verhinderd voor het creatief ontwerpatelier. Ik hoop dat dat een constructieve bijeenkomst was.

Ik woon op de Zeemanlaan en kijk vanuit de voordeur over het gehele plangebied uit. Ik ben eerder aanwezig geweest bij een bewonersavond en ook zijdelings betrokken geweest bij de werkgroep van de buurtvereniging Ezelsdijk. Jammer genoeg ervaar ik vanuit de buurtvereniging blijvende weerstand tegen het plan. Zelf deel ik die weerstand niet/nauwelijks. Ik stuur deze reactie dan ook mede om ook een ander geluid vanuit de buurt te laten horen. Ik kan mij in grote lijnen vinden in dit concept SPvE. Daarbij, het steeds maar uitstellen van de bouw is voor nagenoeg niemand voordelig.

In algemene zin heb ik wel mijn bedenkingen bij de projectontwikkelaar Kerckebosch, die in mijn ogen niet begaan is met de eigen huurders, noch met de buurt. Dit uit zich in de erbarmelijke staat van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan. Ook de ervaringen uit het verleden met het appartementengebouw aan de Zeemanlaan, naast ons huis, zijn verre van positief. Kerckebosch gebruikt verloedering als drukmiddel zonder zich om de bewoners te bekommeren. Dat is óók een zorgpunt voor het beheer en onderhoud van het plangebied na de realisatie. Het is een projectontwikkelaar en geen echte woningbouwvereniging.

Hieronder heb ik nog een aantal aandachtspunten opgesomd n.a.v. het SPvE die hopelijk van pas kunnen komen.

p. 10: hier worden als sterke punten het groen en de bomen aan de Kardinaal de Jongweg en de afschermende werking van de bebouwing aan de Kardinaal de Jongweg voor de achterliggende bebouwing, met name qua geluid genoemd. Twee dingen daarover:
- De bomen zijn inderdaad een sterk punt. Het overige groen in mijn ogen niet, het wordt nauwelijks beheerd en heeft m.i. een lage kwaliteit.
- De afschermende werking van de gebouwen geldt helaas nauwelijks voor ons. Een andere rooilijn had hierin verbetering kunnen brengen. Nu dat niet gebeurt hoop ik dat de mogelijkheden die de herinrichting van het groen biedt wel worden benut. Eerder heb ik al gesuggereerd dat de heuveltjes die er nu al zijn wellicht kunnen worden verhoogd. Het kan er mooi uitzien en heeft een geluiddempende werking. Zoals in het SPvE namelijk al staat is de Kardinaal de Jongweg een extreem drukke en daarmee lawaaiige straat.

p.15 en p.18: hier gaat het over bestaande en nieuwe bomen. De locaties van de bomen op de afbeeldingen van de huidige en nieuwe situatie komen niet overeen. De herinrichting biedt kansen

voor méér bomen. Ik zie daar nu nauwelijks iets van terug. Sterker, in het nieuwe plan missen drie bomen waar wij nu op uitkijken. Er is echt wel ruimte voor veel meer bomen.

Op p. 22
'Streven is om binnen het plangebied 17 m² groen toe te voegen per nieuwe woning in het kader van "groeien in balans" zoals beschreven in de RSU.' Dit zou dan als ik het goed lees 104x17=1768m2 extra groen ten opzichte van nu betekenen, binnen het plangebied. Als dit klopt wordt dat uiteraard niet waargemaakt.
'Voor de inrichting van het groen wordt maximaal 25% uitheemse soorten gekozen.' Waarom niet gewoon 100% inheemse soorten? Dit strookt veel beter met de biodiversiteitsdoelstellingen van de gemeente en de rest van Nederland.

p. 19
- 'Parkeren voor bezoekers supermarkt': dit is een spaarzaam punt waar ik het eens ben met de buurtvereniging. Voor wie is die parkeergarage straks nou bedoeld, als de nieuwe bewoners geen vergunning krijgen? Of wordt er toch op gerekend dat de inhoud van een deel van de winkelmandjes in auto's wordt afgevoerd?
- Mandjessupermarkt: betekent dat dus geen winkelwagentjes?
- 'Direct naast het plangebied ligt Ov-halte Hengeveldstraat'. Het is voor de goede orde de halte Van Everdingenlaan.

p.22 'Vanwege het intensieve gebruik van de openbare ruimte en de gewenste kwalitatieve uitstraling wordt het niveau Domstad Bijzonder voorgesteld.'
Ik weet niet goed wat dit betekent, maar het klinkt als een intensiever schoonmaak/beheerregime. Vraag: geldt dit ook voor het groen aan de Kardinaal de Jongweg en rondom de speeltuin? Zoals gezegd is daar nu volgens mij het minimale beheerregime van kracht, wat de openbare ruimte geen goed doet (ik raap er bijna dagelijks afval op). Ik hoop dat er ook aandacht is voor de rol van de winkeliers/supermarkt in het schoonhouden van de openbare ruimte (inclusief duidelijk afspraken).

p. 24 Luchtkwaliteit
Hier staat: 'Wanneer binnen de 300/50 meter afstand voor rijkswegen/provinciale wegen een luchtgevoelige bestemming wordt gerealiseerd wordt nader onderzoek naar de luchtkwaliteit aanbevolen. Nader onderzoek betekent in dit geval een nadere beschouwing of de wettelijke grenswaarden voor NO2 en fijn stof worden overschreden en hoever de WHO-advieswaarden worden benaderd voor het jaar 2030.'
Hier heb ik ihkv geluidsbelasting al eerder contact met de gemeente over gehad. Deze passage geldt volgens mij dus níét voor de Kardinaal de Jongweg, dat is immers een gemeentelijke weg. Wordt hier daarmee ten onrechte gesuggereerd dat er onderzoek naar luchtkwaliteit aanbevolen is?

p. 28 Over de bushalte i.r.t. de expeditie van de supermarkt: 'Deze zal zich bevinden aan het begin van de nieuw aan te leggen busbaan, welke is voorzien in het kader van de versnelling van het OV op de Kardinaal de Jongweg. De bus kan halteren op de busbaan en heeft met die reden geen parkeerhaven nodig maar slechts een halte.'
Positief als de Kardinaal de Jongweg heringericht wordt en als er een busbaan wordt aangelegd. Wel nieuwe informatie die verder nergens te vinden is. Is hier al een planning voor? De tekening op p. 37 suggereert dat de tweebaansweg gehandhaafd blijft en vanaf de huidige bushalte feitelijk driebaans wordt (2 normale rijstroken en een busbaan). Dit is wel een andere opvatting van een stadsboulevard dan elders in de stad, waar bijna zonder uitzondering sprake is van versmalling i.p.v. verbreding. Goed als er eindelijk werk wordt gemaakt van de herinrichting van deze gevaarlijke, drukke en lawaaiige weg, maar wel bijzonder als deze nog breder wordt. Daarnaast, bij eerdere versies uit het SPvE was expeditie via de Kardinaal de Jongweg nog absoluut onmogelijk vanwege juist deze bushalte. Dat geldt dus klaarblijkelijk niet meer.

p. 35 Participatie: tot nu toe is in het participatietraject veel ruis op de lijn geweest. Dat heeft het plan uiteindelijk wel verbeterd, maar de verhoudingen onnodig op scherp gesteld. Voor het verdere traject, met name de co-creatie van de openbare ruimte, moet echt vooraf heel duidelijk worden gemaakt wat de rol van de klankbordgroepen wordt (staat in grote lijnen al wel in de bijlage), en wat er voor de deelnemers van te verwachten is. Dat is als ik het goed begrijp meer de gedetailleerde uitwerking van oa de openbare ruimte en níét meer de ruimtelijke/stedenbouwkundige uitgangspunten, waar in het verleden steeds maar weer over is gesproken.

Voor wat betreft de co-creatie en de raadgevende klankbordgroep: op p. 35 staat als deelnemer ‘een vertegenwoordiging van de buurtvereniging’. Op p. 39 en 40 staat ‘omwonenden uit de buurt’, en dat dit alles op persoonlijke titel is. Het helpt al dit met elkaar in overeenstemming te brengen en duidelijk te maken dat omwonenden dit op persoonlijke titel kunnen doen. Worden de omwonenden nog benaderd hiervoor of moet dit op eigen initiatief? De eerste bijeenkomsten zijn immers deze maand al gepland.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage.

Respondent nr. 13

Ingestuurde reactie:
Bij deze geef ik mijn reactie op het concept SPvE van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan.

Ik heb veel tijd en zorg besteed aan de reactie die ik u stuur. Ik maak mij ernstig zorgen om deze plannen en vind de impact die het heeft op de huidige bewoners en omwonenden enorm. De plannen zijn buiten proportioneel!
Ik ben op de hoogte van de werkzaamheden van de werkgroep De Ezelsdijk en sta hierachter.

Ik vind het erg dat er geen plan is ontstaan in samenhang met de buurt, bewoners en omwonende. En wat aansluit op de visie van de gemeente Utrecht op de Groei van de stad. Wij zijn als omwonenden na het ondertekenen van de intentieovereenkomst pas 1,5 jaar later geïnformeerd tijdens online ’10 minuten’ gesprekken. De plannen waren toen kant en klaar. En zijn ten op zicht van nu nauwelijks verandert. Dit is geen participatie. De hoeveelheid vragen die er zijn, zijn enorm. Vele zijn al door de werkgroep Ezelsdijk gesteld en vele vragen blijven continu onbeantwoord.

Ter illustratie: afgelopen woensdag 31 januari is er een bijeenkomst waarbij de nadruk ligt op ‘kijken naar de buitenruimten’. Voor het eerst wordt er aangegeven wat wij als omwonenden mogen “co-creeren” en waar wat we alleen maar mogen “raadplegen” omdat de materie zo ingewikkeld is. Dus dat is een stap richting participatie en passend. Echter, dan vraag je vervolgens heel eenvoudig naar maten en afmetingen waar we het over gaan hebben met elkaar. En dan is er niemand van het projectteam, die al ruim 4 jaar met dit project bezig zijn, die daar antwoord op kunnen geven. Men weet niet hoeveel m2 Groen gaat verdwijnen, hoe hoog de gebouwen worden, ect. Deze houding komt echt niet geloofwaardig over.
Overigens hebben wij aangegeven het absoluut niet passend te vinden om nu ‘leuk na de denken over de inrichting van het omliggende gebied’ als er nog zoveel haken en ogen zijn en er nog geen gedragen SPvE is.

Daarnaast vind ik het erg bezwaarlijk om in diverse documenten van de gemeente Utrecht, de ambtenaren (nav de WOO verzoeken mbt dit project heb ik documenten gezien) te lezen dat de projectgroep zich probeert in te dekken om in een ‘rechtszaak’ sterkt te staan met hun berekeningen’. Voor mij is dit een signaal dat de grenzen van het rechtspraak worden opgezocht. En ook is het direct een signaal om te weten dat hier zaken gebeuren die niet kloppen. Ook het feit dat de WOO aanvraag na 6 maanden nog steeds niet is afgerond geeft aan dat er niet transparant gewerkt wordt.

Ik wil u vragen, beste Raadsleden, om alert te zijn op deze zaak en op te komen voor de belangen van bewoners en omwonende.

En ik zie de reactie van de projectgroep van de gemeente Utrecht op mijn vragen, die keurig zijn genummerd, graag tot op detail niveau met eenduidige en begrijpelijk taal retour. En ik ontvang graag een tijdslijn wanneer wij van u een reactie mogen ontvangen.

Tot slot zie ik graag een bevestiging tegemoet dat u mijn email heeft ontvangen. De QR code om een reactie te geven die werkt nu al niet meer, vandaag 3 febr 17:37. Vandaar dat ik graag een bevestiging wil dat de gemeente Utrecht deze email en bijlage heeft ontvangen.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:

Bij deze wil ik mijn reactie geven op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen van de Jan van Galenstraat & de Huizingalaan.

Bij deze reactie ga ik zelf terug naar het eerste moment waarbij ik als bewoner van de Huizingalaan van dit plan heb gehoord. Dat is eind 2020. Voor deze tijd is er geen contact geweest met omwonende en is ons niet om input gevraagd. We zijn voor voldongen feiten gesteld. De contouren van het SPvE die toen geschetst zijn verschillen niet heel veel van de plannen zoals ze nu gepresenteerd worden. Er is vooral veel gediscussieerd over de supermarkt en de bevoorrading daarvan.

Persoonlijk vind ik dat het plan terug zou moeten naar het begin. Er is een probleem met deze woningen omdat deze door de eigenaar van de woningen niet goed zijn onderhouden. Er liggen al juridische stukken waarbij de eigenaar duidelijk zijn plicht heeft verzaakt. Vervolgens wordt het standpunt gekozen dat de woningen gesloopt moeten worden en opnieuw gebouwd omdat ze nu niet meer bewoonbaar zijn. Ok, dat kan ik dan nog volgen.

De volgende gedachten stap kan ik niet volgen:

- er moet een 2,5 meer woningen komen in het totale gebied dan de huidige 40 woningen die er nu zijn.
- Er gaan ongeveer 170 mensen extra in de buurt wonen waarbij dit in verhouding tot deze kleine buurt een hoog aantal is.
- De sociale cohesie in de buurt wordt ontwricht doordat de nieuwbouwplannen totaal niet verbonden
- worden met de buurt. Er moet daar een binnentuin komen voor de nieuwe bewoners, niet voor de buurt.
- Er moet 2400 m2 openbaar gebied onttrokken worden aan de openbare ruimte waar wij als buurt niet meer mogen komen.
- Er gaat ongeveer 500 m2 groen verdwijnen waar wij als omwonende niets meer aan hebben. Er komt op een dak een binnentuin die niet toegankelijk is voor ons.
- En er gaan bijna 65 openbare parkeerplekken verdwijnen die in de omliggende straten geparkeerd moeten gaan worden. Er zijn nu 13 parkeervergunningen voor de huidige bewoners van Kerckenbosch die een vergunning hebben. Dus de overige moeten in de buurt komen te staan.
- En dan wordt in het document de buurt als ‘stenig’ omschreven. En het SPvE staat vol van plannen voor nog meer stenen.
- Tot slot de participatie: deze is ver onder de maat. De plannen van eind 2020 verschillen nauwelijks van nu.Het volume is alleen maar meer geworden dan minder. Er zijn door de werkgroep al vele vragen gesteld die onbeantwoord blijven. Bewoners en omwonenden zijn tijdens bijeenkomsten kritisch, met als reactie dat de groep bewoners niet meer als groep aangesproken worden maar uit elkaar gehaald worden om te consulteren. En als de vragen te moeilijk worden, dan wordt gevraagd deze te mailen. En tot slot wordt er nu weer extra druk op het proces gezet om een meepraat avond op 31 januari georganiseerd over de inrichting van de buurt. Alsof het plan al af is en geaccordeerd door de Raadsleden. Zelfs als je het wijkbureau NoordOost hier over wilt bellen word je niet te woord gestaan.
- Dan kom je naar de bijeenkomst en vraag je concreet naar maten van de openbare ruimte waar ze input op willen, dan geeft het projectteam aan dat ze geen maten weten. ‘O sorry, vergeten’. Ik kan me niet voorstellen dat je projectleider bent van een project wat nu al ruim 4 jaar loopt en dat je dan de metrage niet uit je hoofd weet of dat je digitaal, er is wifi, dit even kan opzoeken in documenten.

Naar mijn mening is er een grens aan de hoeveelheid verdichting die acceptabel is in een buurt. En ik begrijp dat er woningen nodig zijn in Utrecht. Maar dit hoeft niet gepaard te gaan met winkelruimte waar geen behoefte aan is. En openbare ruimte die voor de huidige bewoners en omwonenden een meerwaarde hebben en bijdragen in woonplezier.

Wat dan wel? Naar mijn idee kan er zeker een alternatief plan komen: waarbij er alleen sprake is van nieuwbouw van de huidige panden van Kerckebosch. De huidige winkelplint kan omgevormd worden tot woonruimte. En er kan een extra laag opkomen zodat het totaal aantal woningen iets verhoogd kan worden. En als er nu een sociaal maatschappelijk gewin is in dit hele verhaal, dan kan ik dat begrijpen. Maar het is duidelijk dat nu enkel het financiële gewin de boventoon voert. Dit is zelfs in de WOB-documentatie terug te lezen: er wordt nu al gekeken hoe de normen opgerekt kunnen worden zodat het hele plan kloppend is en er juridisch gezien niets op aan te merken is.

Tot slot vind ik dat de bewoners en de omwonenden door een onafhankelijke partij juridisch ondersteunt zouden moeten worden in dit participatieproces. De gemeente heeft juristen in dienst die dit voor hun uitvoeren. Wij hebben deze ondersteuning niet. Ook zien wij geen onpartijdigheid vanuit de gemeente Utrecht naar het projectteam van de gemeentelijke ambtenaren die door Kerckebosch worden betaald om deze plannen op papier te zetten.

Om toch positief te blijven zal ik hieronder inhoudelijk bijdragen aan de totstandkomingen van dit concept SPvE, althans, ik hoop dat u kunt reflecteren op dit plan en hoop nog meer dat er naar redelijkheid bijgesteld kan worden zodat huidige bewoners en omwonende gehoord worden. En niet alleen gehoord maar dat er ook iets mee wordt gedaan.

De visie van de Stad Utrecht op Groei, deze woorden komen u bekend voor:
“Groei is geen doel op zich. De stad groeit om in enorme behoefte te voorzien. Daarom willen we de groei goed begeleiden, zodat de stad leefbaar blijft en de voorzieningen heeft die nodig zijn voor de inwoners en de groei in balans realiseren. Dit betekent dat groen, landschap en water, en voorzieningen in kwaliteit en in balans mee ontwikkelen met de toename van woningen en arbeidsplaatsen.”

Maar hoe worden afwegingen gemaakt? Wat weegt zwaarder, wat heeft waarde en voor wie?
Mag een weg onttrokken worden aan openbaar gebied? Het gaat om de Van Ginnekenlaan voor het bouwen van nog meer woningen?
Mogen parkeerplaatsen onttrokken worden van het openbaar gebied om plaats te maken voor winkels?
Mag groen onttrokken worden van het openbaar gebied waardoor de huidige buurt en omwonende minder woonplezier ervaren?

Na deze algemene reactie ga ik eerst in op de inhoud van de intentie overeenkomst. Daarbij is het goed in gedachten te houden dat de intentie overeenkomst van juli 2019 tot stand is gekomen zonder enig overleg met bewoners en omwonenden

Alle Vragen die beginnen met 1 hebben te maken met de intentie overeenkomst. (1.0)

Het leek mij handig om als eerste naar de intentieovereenkomst te kijken. Deze is immers de basis voor het concept SPvE zoals het er nu ligt. Zijn alle punten in de intentie overeenkomst afgevinkt? Voldoet het aan de intentie? Zie de bijlage voor een complete lijst die afgevinkt moet worden. (1.1) Ik heb alle vragen op pagina 18 nog een keer gekopieerd.

Het document is getekend zonder inspraak van bewoners en omwonende. Wij wisten nergens van. En het document mocht ook in eerste instantie niet gedeeld worden. Dit wekt argwaan. Wat is hier aan de hand?

Als we door deze intentieverklaring heen lopen dan vallen de volgende punten op:
Bij A staat dat ‘er binnenkort groot onderhoud verricht moet worden….maar dat dit een te grote investering is gebleken…. En er wordt gekozen voor sloop/nieuwbouw.

Dat betekent dat dit enkel een financiële keuze is voor de projectontwikkelaar. Wat ons bevreemd is dat onze woningen van dezelfde bouwperiode zijn en keurig zijn onderhouden. Het is dus een keuze van de projectontwikkelaar om zijn eigen woningen niet goed te onderhouden. Er ligt ook een juridische uitspraak dat de eigenaar hier actie moet ondernemen maar doet dit met minimale middelen om zo alle kaarten open te houden om de woningen te kunnen slopen.

In de intentieovereekomst staat: “parkeren onder de gebouwen en het binnenterrein.” Er gaat dus ondergronds, onder het maaiveld, een enorme parkeergarage ontstaan.
De entree van de parkeergarage is nog steeds aan de Huizingalaan wat gevaarlijke situaties geeft in samenhang met de fietsstraat functie. Als je vanuit een openbaar gebied de weg op draait is er meer overzicht dan als je vanuit een parkeergarage de weg oprijdt.

Het gebied wordt bestempeld als “stenig” … en kan getransformeerd worden naar een aantrekkelijke en groene openbare ruimte waarbij niet alleen de nieuwe bewoners maar ook de bewoners van de

omliggende buurt (met weinig groen) plezier van kunnen hebben." (Pagina 5 van intentiedocument). Bij het ontwerp zoals het er nu ligt, is er voor de omwonende geen toegang tot het gebied en is de nieuwbouw vooral een hoge blinde muur, een achteruitgang dus. En draagt niet bij aan de gezondheid van de bewoners van de stad. Deze link wordt zelf gelegd in de intentieovereenkomst.

Alinea Duurzame verstedelijking staan diverse onderwerpen benoemd die rand voorwaardelijk zijn. Wij vragen ons af: wat de impact zal zijn op de luchtkwaliteit en hoe dat vooraf goed onderzocht kan worden. (1.2)

En mbt tot de **Bodemkwaliteit**: er staat dat dit pas na de bouw wordt onderzocht. Wij willen graag dat er vooraf eenonderzoek komt naar de belasting van de nieuwbouw van dit enorme plan tov van de bestaande woningen. En hoe wordt de planschade afgedekt ter bescherming van de huidige eigenaren van de koopwoningen rondom het gebied. (1.3)

Bij kopje bedrijven en milieuzonering staat dat er onderzocht moet worden wat de effecten zijn van laden en lossen en de bezoekers van de winkels moet worden onderzocht op kwaliteit van woon- en leefklimaat. Er is enkel gekeken naar effect op parkeren, en daarbij

Vraag: Wat is er onderzocht aan effect op woon-en leefklimaat en hoe verhoudt zich dat ten opzichte van de bestaande woon- en leefklimaat voor de huidige buurtbewoners? (1.4) Wij willen dat hier onderzoek naar wordt gedaan voordat het SPvE wordt vastgesteld. Anders kan er niet afgewogen worden wat de impact hiervan is.

Alinea Verkeer & Parkeren
Het parkeren moet op eigen terrein worden opgelost, dat is het uitgangspunt. Maar de berekeningen om dit goed te onderbouwen zijn onder de maat en gebaseerd op verkeerde aannames.
In de stukken die wij vanuit de WOO hebben gelezen, vinden wij het schokkend om te lezen dat er tijdens dit proces continu gedacht wordt vanuit de juridische kaders: hoe kunnen we maximaal de getallen aanpassen om alles passend te krijgen. Zo zijn de woningen eerst 58 m2 BVO maar staat er letterlijk in e-mails van projectteam dat 'als ze de woningen 55 m2 BVO maken dat er dan minder parkeerplekken nodig zijn. Want "dan is er bij een rechtszaak minder kritiek"
Hoe past dit in participatie en in openheid samen tot een gedragen gebiedsontwikkeling komen die bijdraagt tot een gezonde groei van de stad? (1.5)

Alinea Wonen
Bij deze intentieovereenkomst wordt uitgegaan van 40 woningen en die worden meer dan verdubbeld tot 104 appartementen. Inmiddels is dat iets verminder in SPvE naar 97 woningen. Maar het is dus wel 2,5 keer zoveel als dat er nu zijn. Als we voor 57 woningen die er meer gaan komen 3 personen gemiddeld nemen, zijn dit ongeveer 150-175 personen meer buurtbewoners. Om gevoel te krijgen bij deze cijfers hebben we een tekening gemaakt met het aantal woningen die er dus ongeveer extra bijkomen, zie Bijlage pagina 21

Dit betreft meer dan de helft aan koopwoningen die in de Ezelsdijk staan. De impact hiervan is dus enorm. Opeens 200-250 mensen extra leren kennen is onmogelijk.
De samenhang in de buurt wordt ernstig uit balans gebracht en zal een enorme impact hebben op woon- & leefklimaat in de buurt. Eigenlijk is hier nooit direct de aandacht op gevestigd. Het gaat telkens over de impact van een budget supermarkt en de enorme parkeerproblemen. Maar waarom niet terug naar de basis? Minder woningen erbij is naar ons idee de oplossing in dit vraagstuk. Niet het economische belang laten wegen maar de sociaal, menselijke kant.

Hoe kunnen sociaal, maatschappelijke, duurzaamheid & meer groen eerlijker afgewogen worden dan enkel financiele gelangen? (1.6)

Er staat ook nog iets over levensloopbestendige woningen. Aangezien we nog geen tekeningen hebben gezien van de daadwerkelijke invullingen van de woningen hebben we geen idee hoe dit is ingevuld. En komen er ook liften in het gebouw? (1.7) Anders is het voor ouderen niet levensbestendig.

Alinea Economie

Er staat “om overlap te voorkomen…. Moet de ontwikkeling in samenhang met de winkels aan de Jan van Galenstraat worden bekeken. Op wat voor manier is dit onderzocht? (1.8)
Dit is niet gebeurd! Er staat in het concept SPvE geen enkele koppeling, onderzoek met winkelcentrum De Gaard, de link met winkelgebied De Biltstraat en de winkels bij Willem van Noortplein. Ook hebben wij contact gehad met de eigenaar van winkelcentrum De Gaard, VormVastgoed, en zij zijn niet proactief op de hoogte gebracht van de plannen. Dus van afstemming is geen sprake. Dit vinden wij erg dubieus. Er staan winkelruimten BVO m2 leeg in de Gaard. Er worden winkelruimten in De Gaard als sportschool ingevuld om ruimten maar te vullen. En de gemeente Utrecht wil dat Kerckebosch gaat investeren in het nog meer creëren van winkelruimten die concurrerend zijn voor deze winkelgebieden.

Dan inzoomend op type supermarkt:
Men gaat uit van een discounter omdat de supermarkt anders moet concurreren met de al reeds ruim aanwezige supermarkten in de buurt. Dit type supermarkt is gericht om grote omzetten met veel klanten en er zijn dan ook niet veel voorbeelden van dit type supermarkten die niet beschikken over ruime parkeergelegenheden. Hoe wil het project dan onderbouwen dat dit een autoluwe supermarkt zou kunnen zijn die minimaal overlast geeft in deze buurt? (1.9)

Eisen vanuit de budget supermarkten zijn daar op hun eigen sites ook duidelijk over:
- https://www.aldi.nl/over-ons/bouwkavels-en-winkelruimtes.html
- https://www.lidlvastgoed.nl/location_12824/winkelcentrum

Men heeft het over 10 minutenstad waar deze supermarkt aan bij zou moeten dragen, kan er aangegeven worden welke bewoners nu, door deze geplande supermarkt, worden geholpen tot het bereiken van deze doelstelling en die dat nu nog niet zouden hebben? Graag een tekening met cirkels van de gebieden waar wij binnen 10 minuten zouden moeten zijn en nu niet kunnen komen. (1.10)
Vraag: graag zien wij een nader onderzoek hoe dit plan in verhouding staat ten opzichte van de winkelgebieden in de omgeving. En of de investering en de negatieve gevolgen voor woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners van de Ezelsdijk in verhouding staan tot deze plannen. (1.11)

Ook staat er dat de supermarkt de Spar, zijn deuren sloot omdat het niet meer voldeed aan de eisen van de klant. Dit is een aanname. Deze is niet onderzocht of onderbouwd. Ook staat er niets in het concept SPvE over de huidige winkeliers en hoe zij tegen de nieuwbouwplannen aankijken.

Wij hebben zelf navraag gedaan bij de winkeliers: er is geen enkele winkelier die terug zal komen na de verbouwingen. Ofwel omdat ze dan met pensioen gaan, de huren te hoog worden of dat ze zich niet kunnen permitteren om tijdens de daadwerkelijke bouw van misschien ca. 1,5-2 jaar, ergens anders in de ‘wachtstand’ te zitten en dan weer opnieuw te moeten investeren in het inrichten van een nieuwbouw winkel. Dan alle onderzoeksvragen voor de definitiefase, pagina 9 en 10 van intentiedocument:
Gelet op bovenstaande vragen en opmerkingen zijn onzes inziens niet alle vragen uit het intentie document beantwoord. Wij willen vragen om dit puntsgewijs te beantwoorden, zie : Pagina 18 (1.12)

We zullen nu in gaan op een aantal onderwerpen die samenhangen met het document van concept SPVE waar u onze mening over vraagt.
De vragen die hier mee samen hangen zullen beginnen met 2.0 (2.0)

1.3 van SPvE
Pag. 5: Het doel is een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk. Dit is te vaag qua omschrijving en zit vol met aannames. Want wat is “goed” en wat is “passend”. En is dit dan alleen de mening van het projectteam, gemeente Utrecht of/en de huidige bewoners van de wijk? Wegen dan alleen financiële argumenten of ook sociaal, maatschappelijke argumenten mee? En hoe verhouden deze zich tot elkaar. (2.1)

We willen vragen dit expliciet het antwoord van vraag 2.1. te laten aansluiten op de visie van de stad:

> “Groei is geen doel op zich. De stad groeit om in enorme behoefte te voorzien. Daarom willen we de groei goed begeleiden, zodat de stad leefbaar blijft en de voorzieningen heeft die nodig zijn voor de inwoners en de groei in balans realiseren. Dit betekent dat groen, landschap en water, en

voorzieningen in kwaliteit en in balans mee ontwikkelen met de toename van woningen en arbeidsplaatsen."

Het is een mooie visie die benadrukt dat keuzes niet alleen gebaseerd dienen te worden op een financieel verdien model maar dat er gekeken wordt naar de behoud en verbeteren van de leefbaarheid van de buurt.

Paragraaf 2.2.
Hier staat dat er een relatie met de fietsroute, overlap in plangebied. We zien op de website onderstaande punten die direct van belang zijn. Hoe worden deze ingepast? (2.2) We zien dit niet terug in het concept SPvE.

• De Alexander Numankade en Jan van Galenstraat worden aantrekkelijke straten voor fietsers en voetgangers, waarbij de auto te gast is.
• Er komt meer ruimte voor groen. Op welke wijze? (2.3)
• Fiets- en autoverkeer delen de rijbaan in 2 richtingen en de maximale snelheid wordt 30 kilometer per uur op de Numankade en Van Galenstraat.

https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/fiets/doorfietsroute-utrecht-amersfoort#Over-de-route

Paragraaf 2.3.
De eigendomssituatie van dit gebied is voornamelijk de gemeente Utrecht. Er wordt telkens geschreven over het initiatief en dat dat ligt bij de projectontwikkelaar. Naar ons idee is dat niet in verhouding met elkaar en zou de gemeente Utrecht zich meer kenbaar moeten maken dat zij, vooral het projectteam, duwende is in de richting waarin het plan nu ligt. Hoe wordt de rol tussen wat de gemeente Utrecht wil, wat de ambtenaren willen, wat de projectontwikkelaar Kerckebosch wil onderscheiden? En waar staan de bewoners van de woningen en de omwonenden? (2.4)

De tekening van op pagina 8 klopt niet. Niet al het groen is ingetekend. Graag aanpassen en we vernemen graag hoeveel m2 groen er nu is en hoeveel ervan gaat verdwijnen als openbaar groen. En hoeveel groen er dan naar het 'dak' verplaatst wordt, waar wij als buurt bewoners geen toegang meer toe hebben. (2.5)

Ook willen we graag een specificatie van de m2 speeltuin (2.6) die nu expliciet voor kinderen zijn. Het is onacceptabel om deze speeltuin te mixen met andere functies aangezien er in deze buurt geen andere openbare speelruimte!

Pagina 9: wat is een "wijkcentrumfunctie"? (2.7) Is dat breder dan winkels? Er zijn nu geen wijkcentrum achtige functies.
Wij denken dan aan een buurtcentrum of maatschappelijke organisatie. Klopt deze aanname?

Paragraaf 2.5
Alinea 7, pagina 10: De sterkte punten die genoemd worden kloppen niet. De buurtwinkels dragen bij aan de Levendigheid van de Buurt. Er is geen levendigheid bij deze winkels en dit is ook niet nodig voor ons als buurtbewoners. Wat is levendigheid? En wat zou er dan nu ontbreken? (2.8)

Ook staat er dat het sterkte punt is dat er groen is. Terwijl er in alinea 3, pagina 9 staat: dat er relatief weinig groen is. Wat is het nu? Volgens ons is er weinig groen en met dit concept SPvE wordt het nog minder groen. Graag nader uitleg. (2.9)
Het voordeel van de openheid van het terrein en de huidige lage bebouwing is dat het groen zichtbaar is. Op het moment dat de woonblokken hoger worden zijn de bomen op de Jan van Galenstraat en die van de Kardinaal de Jong weg vanuit de Huizingalaan niet meer te zien. De beleving van groen door omwonenden zal afnemen, evenals de zon die vanwege die sterk verhoogde gebouwen het gebied nog meer in de schaduw legt.
De bomen op het parkeerterrein zijn relatief klein omdat deze een aantal jaren geleden zijn vervangen. Er stonden veel grotere bomen. De bomen moesten weg omdat deze 'plakkerig' zouden zijn. Als dit niet was gebeurd zouden de bomen dus veel grotere zijn geweest.
De groenstroken die er op verzoek van de buurt bij zijn gekomen staan nu niet ingetekend in de plannen. Graag aanpassen en zichtbaar maken op de tekeningen. (2.10)

2.6 pagina 14
Onder het kopje auto staan tellingen. Er staan geen tellingen bij van auto's die speciaal voor de winkels komen. Verzoek om hier specifiek een telling voor uit te voeren. (2.11) En verzoek om een telling uit te voeren van auto's die via de Huizingalaan naar de Waterlinieweg gaan en/of door de voorveldse polder wat sluiproutes zijn naar de ring richting
A28 en de A27.

Er ontbreekt een afsluitende zin bij het kopje parkeren. Wat zou hier moeten staan? (2.12)

Afwatering
Er staat in het document dat er forse afwateringsvraagstukken kunnen ontstaan in dit gebied. Op het moment dat de grond over wordt gedragen aan de projectontwikkelaar is de gemeente niet meer aansprakelijk voor de afwatering. Hoe wordt er geborgd voor de omliggende bewoners dat er geen problemen gaan ontstaan met de afwatering? (2.13)

En wat is het effect van deze problemen op het moment dat er een enorme parkeergarage ondergronds wordt gebouwd? Kan dat bouwtechnisch? (2.14) Naar ons idee kan je dit niet neerleggen bij de projectontwikkelaar.

Wat gaat de impact worden van de herontwikkeling op de bestaande bouw van de woningen in de Ezelsdijk door de bouw? Misschien moet er geheid worden; kunnen onze woningen deze trillingen aan? (2.15)
Grondwater stijging: In de huidige woningen zijn nu droge kruipruimtes wat nodig is om de houten vloeren te kunnen laten bestaan en niet te laten rotten. Het bouwen van een grote ondergrondse garage heeft zeker impact op de grondwaterstand. Hoe wordt er voorkomen dat de huidige bebouwing krijgt te maken met een hogere grondwaterstand en de impact op de houten basis vloeren van deze woningen? (2.16)

Bouwen van grootschalige nieuwbouw: De woningen aan de Huizingalaan zijn erg gevoelig voor trillingen omdat deze, bij de bouw in de jaren 60 niet voorzien zijn van heipalen op grotere diepte. Naast de grondwaterstand hebben ook de bouwactiviteiten invloed op deze bestaande woningbouw. Hoe wordt voorkomen dat er trillingen veroorzaakt gaan worden tijdens de bouw van de nieuwbouw en dat, indien er tijdens de bouw scheuren gaan ontstaan in de bestaande woningen dat de bouw stilgelegd wordt om te voorkomen dat huidige bewoners in onveilige woningen moeten wonen? (2.17)

Pagina 16, Hittestress
Wat wordt er gedaan in de nieuwe plannen om de hittestress te verminderen? Er gaat een enorme muur ontstaan van 5 hoog waar de zon op staat te schijnen. Planten die je daar op een balkon zou willen zetten, zullen deze hitte niet aan kunnen. Ook is er geen schaduw met recreatieve waarde zoals jullie benoemen. Wat gaan jullie doen om dit de hittestress te verminderen? (2.18) Dit is nu onduidelijk.

Met betrekking tot de bodemkwaliteit en het grondwater. Wij zijn geen deskundige op dit gebied. Wat zijn de mogelijke risico's en hoe gaan die dan ondervangen worden? (2.19)

Functies en Programma 3.1.
Vanuit de participatie met de bewoners om over dit onderwerp te sparren vinden wij dat er geen enkel gebaar is om te verminderen in de grootte van het plan. Het is uw mening ten opzichte van de onze. In dit kader is de vraag: wat betekent participatie binnen de gemeente Utrecht en hoe waardevol vindt de gemeente dit? (2.20) Waar mogen bewoners is van vinden en wat wordt er met deze meningen gedaan? De randvoorwaarden zijn vastgesteld voordat wij überhaupt iets hiervan wisten. De eerste informatie is naar de buurt is pas eind 2020 geweest.

Bij 3.2. staat dat het plan goed aan sluit op de buurt. Er is vooraf niets aan ons gevraagd. Dus hoe kan er onderbouwd worden dat het goed aansluit op de buurt vanuit het perspectief van de huidige bewoners en de omwonenden? (2.21) Wij vinden het plan NIET goed aansluiten op de buurt! Het is buitenproportioneel!
Wij vinden het volume en de impact op de buurt echt te groot. De groei van aantal huizen, de hoeveelheid bewoners die erbij komen, de enorme parkeerdruk die er nu al is en niet opgelost wordt

met dit SPvE, sterker nog: deze zal enorm toenemen door de afname van 65 parkeerplaatsen die aan het gebied onttrokken zullen worden.

In dit kader hebben wij de volgende vragen:
- Hoeveel parkeer bewegingen zijn er vast te stellen, dus het aankomen en het wegrijden van het verkeer? (2.22)
- Hoeveel parkeervergunningen zijn er in dit gebied afgegeven? (2.23)
- Hoeveel huishoudens worden dan meegeteld en welke randen van het gebied worden dan aangehouden? (2.24)
- Wordt het totale gebied van dit parkeer rayon geïnformeerd over het verdwijnen van de mogelijkheden om te parkeren bij de Van Ginnekelaan / openbare parkeerruimte. Is dit gebeurd? (2.25)
- Hoeveel parkeertickets worden er per jaar verkocht aan bezoekers. En zijn dit dan bezoekers van de winkels, of bezoekers voor bewoners (familie of vrienden) en parkeerders die met 'bewoners" korting hier staan. Dit zou een goede afspiegeling moeten zijn van het werkelijk aantal bezoekers en winkelbezoekers. (2.26)

Pagina 19
Punt 9 "parkeren voor bewoners". Wie bedoelen jullie met de term bewoners? (2.27) Nieuwe bewoners, bestaande bewoners van de woningen van Kerckebosch, of omwonenden van de omgeving Huizingalaan, Zeemanlaan of verder? Graag expliciet maken.
Laatste punt: de bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van de omwonenden. Voor ons, als bewoners van de Huizingalaan klopt dat niet. Het open uitzicht wat wij nu op de Huizingalaan hebben gaat veranderen naar een blinde muur van 9 meter hoog. Over een totale breedte van ongeveer 30 meter breed. Het zicht verdwijnt! En zeker voor de buren van nr 26-32: de woningen die aan de rechterkant zijn getekend, met uitkijk op de speeltuin, kijken in de achtertuin van deze buren. De groenbuffer die er nu is, moet absoluut blijven bestaan.
Dus graag expliciet maken: Hoe wordt er rekening gehouden met zicht, privacy en bezonning van de omwonenden? (2.28)

Pagina 20
Er staat nu dat de projectontwikkelaar een mobiliteitsplan moet aanleveren. Gelet op de druk die er in het gebied is, en de problemen die er nu al zijn, vinden wij niet dat dit 'vooruitgeschoven' kan worden naar de projectontwikkelaar. Dit dient vooraf helder te zijn en onderdeel uit te maken van dit SPvE. Het is onacceptabel dat dit in een later fase ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de Raad van de gemeente Utrecht. (2.29)

Dus wat gaat het mobiliteitsplan worden? En hoe gaat de gemeente Utrecht daar zijn verantwoordelijk in nemen en houden? (2.30)

Op **pagina 21** staat dat de projectontwikkelaar verantwoordelijk is voor toedeling van de beschikbare parkeerplaatsen. De kaders zullen nu al bekend moeten zijn en worden vastgelegd in het SPvE. En hoe wordt de naleving van deze regels gehanteerd en wat zijn dan de consequenties? Hoe gaan jullie deze actie vorm geven? (2.31)

Auto parkeren
Punt 3: Als wij het goed lezen worden de prijzen in de parkeergarage gesteld op zone A en buiten op straat is het zone B. Dat zou betekenen dat het buiten op straat parkeren goedkoper is dan binnen in de parkeergarage voor bezoekers van de winkels. Dit zal ongetwijfeld leiden tot foutparkeerders en 'gedoe' op straat. Waarom worden er verschillende parkeertarieven gehanteerd? (2.32)

En hoe kan het dat de gemeente inspraak heeft op de hoogte van de parkeertarieven in de parkeergarage als de gemeente de handhaving van de parkeergarage in de handen legt van Kerckebosch? (2.33)

Ook staat er dat het parkeren in het plangebied moet worden opgelost. Punt 4 in de opsomming. Hoe gaan jullie de 65 parkeerplaatsen die nu op de van Ginnekelaan en het parkeerterrein staan opheffen en toevoegen aan het openbare gebied? Dat betekent dat er een dubbele parkeerbehoefte en parkeerdruk op 65 parkeerplaatsen in het hele gebied van de Ezelsdijk. Zie bijlage, pagina 21 met de ingetekende parkeerbelasting. Hoe wordt dit opgelost? (2.34)

Dit is onacceptable!

Ook hebben wij zorg over de Zeemanlaan. Daar wordt nu aan beide zijden geparkeerd. Als het zorgcentrum snel bereikbaar moet zijn voor een ambulance dan zal dit gevaarlijke situaties opleveren omdat de straat te smal is. Hoe wordt dit veilig opgelost? (2.35)

Logistiek
Pagina 21: "… op basis van de motie van 16 mei 2023 moet de logistieke in- en uitgang aan de Kardinaal de Jongweg worden geplaatst…. En eventueel moeten de bomen worden verplaatst". Kunnen deze bomen verplaatst worden en waar worden ze dan naar toe verplaatst? En wat als ten tijde van uitvoer blijkt dat de bomen toch sneuvelen? Wat is dan de consequentie? (2.36)
Naar ons idee moet dit eerst uitgewerkt worden voordat er ingestemd kan worden met dit SPvE. Dit is zo bepalend voor de gehele planontwikkeling dat nu te vaag omschreven is.

3.4.1 – pagina 22
Openbare ruimte: het punt wat mist in deze opsomming is dat er een straat gaat verdwijnen. De gehele van Ginnekelaan wordt opgeheven. Wat zijn de regels om een straat op te heffen? (2.37)
En wat zijn de consequenties hiervan? (2.38)
Heeft dit impact op vluchtroutes en veiligheid in de buurt? (2.39)
3.4.2
Groen: er staat dat er 17 m2 groen per toegevoegde woning extra wordt toegevoegd. Er komen 57 woningen bij, dus 57 x 17 m2 = 969 m2 extra groen. Waar komt dit groen? (2.40)
Voor de bewoners van de wijk verdwijnt er groen. Want er wordt groen opgeofferd. Minimaal 6 bomen en veel struikgewas. Bovendien wordt het groen op het huidige parkeerterrein ook weggehaald voor ons als bewoners: dit is zeker 300 m2 groen.
Dus in totaal moet er minimaal 1269 m2 groen blijven op het maaiveld. Het totale gebied van de van Ginnekelaan en het parkeerterrein is ongeveer 2470 m2. Graag concreet maken met metrages op een tekening. (2.41) Dat betekent dat het onmogelijk is om dit hele gebied vol te bouwen met stenen.
Het speelterrein hebben we er buiten gelaten: dit moet specifiek voor de kinderen blijven bestaan! Hoe krijgen de kinderen van de buurt een stem in deze plannen? (2.42)

Groen op het maaiveld is essentieel voor flora en fauna. Zoals bijvoorbeeld de egels in de buurt. Hoe wordt daar rekening mee gehouden? (2.43)

Het is wel bijzonder dat het huidige groen in dit plan wordt toegerekend aan de nieuwe bewoners, terwijl dit eigenlijk al aanwezig groen is wat is gekoppeld aan de huidige bewoners&omwonenden. Het kan niet zo zijn dat de huidige omwonenden er in "groen" op achteruit gaan om aan de gesteld groen eisen van de toegevoegde woningen te voldoen! Graag zien wij dan ook een herberekening waarbij het huidige aanwezig groen niet als 'nieuw groen' voor de nieuwe woningen wordt meegeteld. Op welke wijze gaan jullie dit aanpassen? (2.44)

3.5 Gezonde leefomgeving, pagina 23
Punt 1: groen wordt zo ingericht om elkaar te ontmoeten: het is nu zo ingevuld dat het voor de huidige buurtbewoners van de Huizingalaan het groen niet meer toegankelijk is. Het is alleen toegankelijk vanuit de Zeemanlaan. Hoe kan dit anders worden ontworpen?
Punt 2. Stimuleer bewoners om te bewegen. Het echte bewegen ontstaat als bewoners naar De Gaard of de Biltstraat lopen om hun boodschappen te doen, in plaats van op de Jan van Galenstraat. Dus geen winkels draagt bij aan een gezonde leefomgeving.
Punt 3. Creëer sociale veiligheid: vanuit de Huizingalaan is er nu geen zicht op het groen, wat achter bij de speeltuin is ingetekend. Wij maken ons ernstige zorgen dat er een onveilige plek gaat ontstaan bij het huidige speelterrein. Het wordt een 'doodlopende plek'. Hoe wordt dat voorkomen (2.45)
Waarom niet meer groen aan de kant van de Huizingalaan?
Hoe krijgen de kinderen van de buurt een stem om mee te denken in de buurt en wat zij nodig hebben voor een sociale prettige leefomgeving? (2.46)
Punt 5. Zorg ervoor dat bewoners gestimuleerd worden om elkaar te ontmoeten. Waarom is dit gericht op de nieuwe bewoners en waarom wordt er geen verbinding gemaakt met de bestaande buurtbewoners? (2.47) Erg bijzonder om dit zo solistisch te benaderen. En zeker een punt waardoor het en wij/zij kan ontstaan: de huidige bewoners van de Ezelsdijk en de nieuwe bewoners. Dat is niet wenselijk. Sociaal maatschappelijke punten dienen even zwaar te wegen als financiële belangen.

Pagina 25
Bedrijven en Milieuzonering: “Mogelijk moeten maatregelen worden getroffen om een goed woon- en leefklimaat te garanderen”. Wat betekent deze zin en waar wordt dan aan gedacht qua maatregelen? (2.48)

Pagina 27
Aan de zuidkant wordt de bebouwing in de rooilijn van de bestaande woningen aan de Huizingalaan geplaatst, om hier een aantrekkelijke straatwand te maken. Welke rooilijn wordt hier bedoeld? (2.49)
Er staat later dat deze breder zal worden.
En wat is het idee van een ‘aantrekkelijk straatwand’? Een muur van 30 meter breed en 10 meter hoog? Hoe kan een muur aantrekkelijk worden gemaakt? (2.50)

De uitgang van de parkeergarage aan de Huizingalaan is niet wenselijk in verhouding tot de fietsstraat. Hoe wordt geborgd dat het overzichtelijk blijft en veilig?
Wat is het effect en de hinder van de koplampen van de autos die in en uit de. Parkeergarage draaien op de woningen aan de Huizingalaan? Hoe gaat deze hinder tegengehouden worden? (2.51)

5.2.Pagina 30
Punt 3. Een mandjes supermarkt van 1270 m2 BVO en circa 850 m2 VVO. Het woord *circa* moet zijn *maximaal*. (2.52) En er moet eenduidige termen worden vergeleken met elkaar. Op het internet is te lezen dat er een verschil is in de termen:
Verhuurbaar Vloeroppervlak (VVO), terwijl in een situatie van koop of nieuwbouw wordt uitgegaan van Bruto Vloeroppervlak (BVO). Voor de verhouding BVO/VVO kan globaal 1: 0,85. worden gehanteerd. Wat wordt dan de invulling van de meters die het verschil maken? (2.53) En hoe wordt gegarandeerd dat Kerckebosch na oplevering geen verschuivingen gaat maken met de binnenwanden om als nog de ruimten intern anders in te delen. Hoe gaat de gemeente Utrecht dat borgen? (2.54)

Ook moet er opgenomen worden in het SPvE dat er niet op een later moment door de projectontwikkelaar, of eigenaar van het pand, veranderingen in het pand mogen worden gemaakt waardoor er een veel grotere supermarkt kan ontstaan. Hoe kan dit juridisch worden geborgd? (2.55)

Er wordt gedacht aan een gezondheidscentrum aan de kant van de Van Ginnekelaan / richting de Zeemanlaan. Dit is geen handige keuze als patiënten bijvoorbeeld hier moeten komen voor een doktersbezoek. Hoe komen ze dan daar voor de deur? (2.56)

Daarnaast is het opvallend dat er geen enkele tekening is met de exacte metrages op alle onderdelen: wonen, grootte van het gebouw, huidige winkelruimte BVO en VVO, de kelders die nu opslag zijn, van het openbare gebied, de stoep, de weg, de rooilijnen, hoeveelheid groen, de grote van huidige speeltuin en dezelfde meters terug zonder dubbelgebruik voor de speelruimte van de kinderen, de afvalcontainers, de fietsplekken intern en extern voor bewoners en voor bezoekers van de winkels, de hoeveelheid bomen, de indeling van de huidige panden, de ingetekende ruimte in het plan zoals het er nu ligt. De hoogte van het pand, muren, etc. Graag twee tekeningen met de huidige situatie met metrages en de variant die nu op tafel ligt zodat dit eenduidig is voor iedereen die het plan Leest. (2.57)

Op **pagina 30** staan andere getallen dan op pagina 32. Wat is nu het juiste? (2.58) Ook staan er in de bijlagen nog getallen: pagina 36. Het is van belang dat er zorgvuldig met deze getallen wordt omgegaan. Dus wij stellen voor dat het hele document doorgelopen worden en de cijfers overal hetzelfde zijn!

Pagina 30	Pagina 32
Het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen maakt een bouwplan mogelijk met een ondergrondse parkeergarage met: • 97 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale segment. • Een ondergrondse parkeergarage met een collectieve fietsenstalling voor bewoners. • Een 'mandjes' supermarkt van 1270 m² bvo (circa 850 m² wvo) met een logistieke ingang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg. • Vijf overige winkels (detailhandel) (696 m2 bvo) • Maatschappelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een gezondheidscentrum (445 m2 bvo). • Een kwaliteitsimpuls/vergroening van de openbare ruimte.	Een ondergrondse parkeergarage met 65 auto parkeerplekken en parkeergelegenheid voor fietsen. • Een supermarkt van 1.270 m² bvo (1.000 m² wvo). • Zes dag winkels (710 m² bvo). • Een gezondheidscentrum (773 m² bvo). • 83 tot 95 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale huursegment en variërend van 43 tot 51 woningen in het midden huursegment.

Pagina 31
Schets van de ontwikkelingen: op deze manier is vanaf de Huizingalaan niets meer te zien van de boomtoppen van de bomen die nu op de Kardinaal de Jong weg staan. Groen beleving zal dus afnemen.
Ook zal de hoogte van de muren aan de kant van de Huizingalaan extreem hoog zijn en niet aansluiten bij de woningen in de buurt. De enige manier waarop dit hetzelfde zou kunnen zijn is als er bijvoorbeeld een rij woningen geplaatst worden zoals nu bij Huizingalaan 26 tm 32. En dat dit doorgetrokken wordt naar de Jan van Galenstraat. Kan deze optie worden bekeken? (2.59)

Pagina 32
Kostendekkende ontwikkeling als uitgangspunt. Hoeveel openbare parkeerplaatsen en opbrengsten gaat de gemeente opgeven ten opzichte van het grondgebied wat ze aan de projectontwikkelaar gaan verkopen?
Welke inkomsten loopt de gemeente op langere termijn mis door het opheffen van 65 parkeerplaatsen aan het openbare gebied? (2.60)
Wat is een Anterieure overeenkomst? En is deze inzichtelijk in de opgevraagde WOB documenten? (2.61)
Waarom duur het zolang eer alle WOO documenten inzichtelijk zijn en vindbaar zijn op de website van de gemeente Utrecht? De vraag is al ingediend in juni 2023. (2.62)

Wat zijn de marktcomforme prijzen waar voor de gemeentelijke grond verkocht gaat worden? (2.63)

7. Verantwoordings proces
"Het gevolgde participatiesproces heeft geleid tot dit concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen." Deze omschrijving is absoluut niet waar! In de intentieovereenkomst en het moment waarop wij als omwonende bewoners zijn geïnformeerd ligt bijna 1,5 jaar. Bewoners zouden naar ons idee al voor een intentieovereenkomst betrokken moeten worden in de idee vorming. Hier is absoluut geen sprake van. Graag willen we dit aangepast zien in het SPvE zodat de waarheid wordt gesproken en het niet mooier gemaakt wordt dan dat de feiten zijn. (2.64)

Vervolgens is heel erg de nadruk komen te liggen op de supermarkt. Er is totaal geen erkenning van de bewoners die er wonen en de omwonenden in de straten rondom. In de verslagen van de participatie bijeenkomsten komt regelmatig terug dat emoties hoog opliepen en bewoners zich niet gehoord voelen. Immers alleen luisteren naar wat iemand te zeggen heeft maar er vervolgens niets mee doen is geen participatie. Dus noem het dan niet zo.

Opvallend is dat bij de eerste presentatie aan de bewoners van de nieuwbouw tijdens de 10 minuten gesprekken eind 2020 in omvang eigenlijk niets veranderd is. Ook tijdens het hele traject zijn er geen alternatieven serieus uitgewerkt. Alle voorstellen en alternatieven die zijn tijdens de participatie zijn aangegeven zijn met niet, tot minimale onderbouwing afgedaan als niet economisch realistisch. Sociaal, Maatschappelijk, Groen; het zijn allemaal geen argumenten voor de gemeente Utrecht. Dit past dus niet echt bij de visie Groei die de gemeente heeft. En eigenlijk is er geen enkel alternatief serieus uitgewerkt.

Van de onderzoeken op gebied van verkeersveiligheid geven aan dat bij alle afgewogen alternatieven er een aantal het ‘minst’ slecht zijn, er zit geen onderzochte situatie tussen die goed is, of een duidelijke invulling van hoe echt verkeersveilig eruit zou moeten zien.

Ook hebben wij de consultaties niet als open en transparant ervaren. De laatste informatieavond is er een inloop avond georganiseerd waarbij je als groep niet kan horen wat de zorgen zijn van andere bewoners. Meningen worden uit elkaar gehaald in plaats van dat je als groep kan vormen. Er is letterlijk gezegd tegen bewoners: u heeft zo veel vragen, die stuurt u dan maar even per email. Dat is geen dialoog dat is iemand ‘wegsturen’.

Vervolgens komt er nu in deze periode een brief op 19 januari waarbij we worden uitgenodigd om 31 januari mee te komen vragen over de inrichting van de openbare ruimte. Dit is toch totaal niet passend? We zijn nu bezig met het doornemen van alle documenten. We hebben samen ruim 40, misschien wel het dubbele aantal uur erin gestopt om alles door te lezen. En nu moeten we ook nog even meedenken over de buitenruimte? Hoe kan het projectteam zich inleven in de bewoners en omwonenden? Op een oprechte manier? (2.65)

Bij het bellen naar het Wijkbureau Noordoost, krijgen we van de telefonische 14030 terug dat het wijkbureau ons niet te woord wil staan over dit project. Op basis daarvan hebben wij een klacht ingediend als bewoner dat we niet gehoord worden. Wij vinden dat bewoners ondersteund zouden moeten worden door een onafhankelijk partij om te weten waar we staan. Wat onze rechten zijn. En hoe we ons tegen dit onrechtvaardige proces kunnen weren. Hoe kan dit worden ondersteund vanuit de gemeente Utrecht, het initiatievenfonds of iets dergelijks? (2.66)

Pagina 36. Punt 3 staat:
Te stimuleren dat bezoekers van de supermarkt en winkelplint lopend, met het OV of met de fiets gaan door:

- voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren, hoeveel aantallen moeten dit zijn? En hoeveel ruimte wordt hier voor gerekend? (2.67)
- ervoor te zorgen dat het ondergrondse auto parkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers. Dat betekent dat bezoekers van de winkels dus hun auto in de straten rondom neer gaan zetten. Hierdoor komt er extra parkeerdruk op het gebied en zal foutparkeren absoluut in de hand gewerkt worden. Hoe gaat foutparkeren gehandhaaft worden? (2.68)
- de supermarkt via een overeenkomst te verplichten maatregelen te nemen die daaraan bijdragen; Hoe gaan jullie dit afdwingen? Aan wat voor maatregelen denken jullie dan? (2.69)

Pagina 37. Punt 5
Sparen van de bomen op de Kardinaal de Jong weg en anders te verplaatsen? Hoe realistisch is dit? Voor het vaststellen van het SPvE zou dit duidelijk moeten zijn. Of bevoorrading kan langs de Kardinaal de Jong weg. En stel dat je 3 bomen moet verplaatsen: kunnen de bomen dat dan aan? En waar worden ze dan neergezet? (2.70)

Participatie proces
Pagina 38
Er wordt verwezen naar “Participatie -en inspraakverordening gemeente Utrecht en De Utrechtse participatieleidraad”. Waar is dit document te vinden? De link werkt niet. Het document is ons onbekend. Graag verzoek om dit document te delen. *In middels hebben we dit document ontvangen, maar dit moet aan iedereen bekend gemaakt worden.* (2.71)

Graag zouden we het participatie plan wat opgesteld had moeten worden vanaf het begin van het traject, wellicht dus voor de getekende intentieovereenkomst ontvangen. Evenals de verslaglegging van alle bijeenkomsten, de opmerkingen van bewoners, de werkgroep en wat er met deze opmerkingen door het projectteam van de gemeente Utrecht is gedaan. Wat is overgenomen en wat niet en waarom? (2.72)

Pagina 38
Overige deel openbare ruimte
“Wat dit onderdeel met name een ingewikkelde ontwerpopgave maakt, is dat er op meerdere plekken in het plangebied, sprake is van knooppunten in ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). Dit

vraagt om een Integrale benadering van technische oplossingen in samenhang met de verdere uitwerking van het plan en inpassing van benoemde functies."
Naar ons idee moet dit eerst concreet worden hoe dit wordt opgelost omdat er te veel oplossingen bedacht moeten worden. Er zijn teveel randvoorwaarden nu onduidelijk en niet ingevuld waardoor je nu niet kan instemmen met het SPvE. Hoe wordt dit verder opgelost en opgenomen in het SPvE voordat het verder wordt vastgesteld? (2.73)

Linkjes op pagina 41 werken niet: welke sites worden bedoeld?
Websites:
• Projectwebsite initiatiefnemer
• Projectwebsite gemeente

Bij deze hebben we dan het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen doorgenomen. Vervolgens hebben we nog een aantal punten toe te voegen.

De vragen die hierbij horen beginnen met 3.0

HERONTWIKKELINGEN IN DE BUURT

Met betrekking tot dit punt zijn wij verbaasd dat de huidige eigenaar en winkeliers van de Gaard niet formeel betrokken zijn bij de herontwikkeling van de Jan van Galenstraat aan gezien er letterlijk in de intentieovereenkomst staat dat er afstemming moet zijn met deze twee gebieden. Hoe verklaart u dit? (3.1)

Het is altijd goed om naar de context te kijken van een vraagstuk. Dit is niet de enige ontwikkeling die gaande is. En er zijn de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen in de buurt geweest met vele mogelijkheden om te verdichten en een budget supermarkt toe te voegen. Bij al deze ontwikkelingen zijn mogelijkheden geweest om winkelruimte te creëren. Maar is dat niet gebeurt.
Of heeft niemand daar ooit aan gedacht? En nu moet hier 'opeens' een budget supermarkt komen? Terwijl een goed en prettig winkelcentrum op 450 meter lopen aanwezig is. Welke verklaring kunt u hiervoor geven? (3.2)

Recente projecten:
- BU 31 Apartments is een stoer, robuust, appartementengebouw dat bestaat uit 46 twee- en driekamer appartementen die in woonoppervlak variëren van circa 47 tot circa 91 m2. Het gebouw is voorzien van een half-verdiepte parkeergarage met plaats voor auto's, fietsen en bergingen. MBB Ontwikkeling
- Extra woningen bij DE GAAR
- Nieuwe woonwijk bij de Veemarkt
- Extra woningen bij de Ooglijdersgasthuis
- Nieuwbouw langs de Satreweg
- Nieuwbouw bij de Eijkmanlaan, voormalig Careyn gebied
- Huizingalaan woonstudio's Utrecht City Apartments
- Huizingalaan verbouwing van de Dingemans huis
- Toekomst plannen bij Kogllaan, 170 studenten woningen

Verder staan er in het winkelcentrum De Gaard zeker 4 ruimten leeg. Ook wordt er een winkelruimte opgevuld met een sportschool wat niet de oorspronkelijke doelbestemming is en eigenlijk voor winkels gebruikt had moeten worden. Dus hier is ruimte voor een budget supermarkt. Waarom helpt de gemeente Utrecht niet om dit goed gevuld te krijgen in plaats van concurrerende meters te realiseren? (3.3)

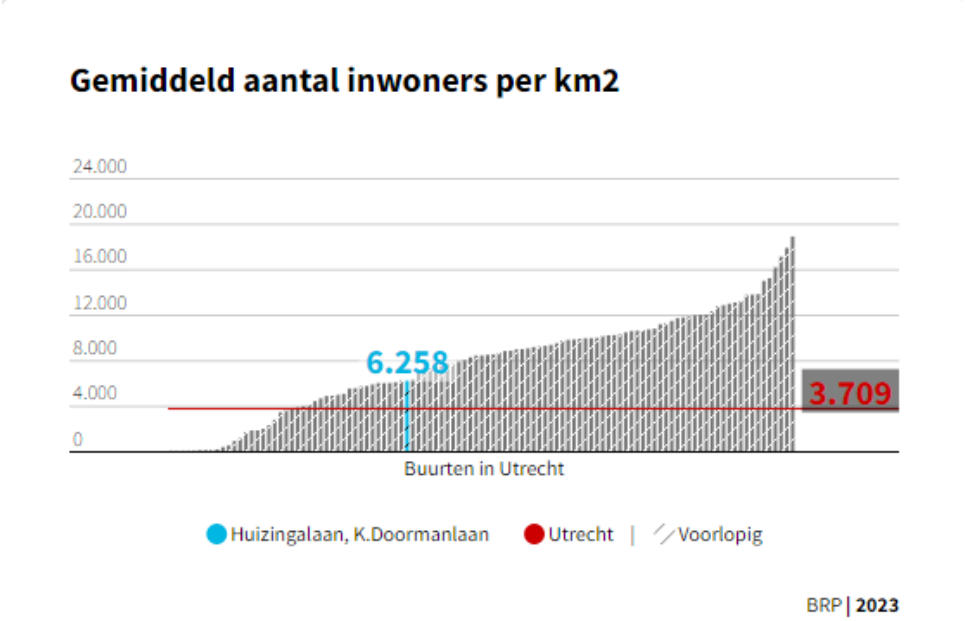
Van de huidige eigenaar van de Gaard, Vorm Vastgoed hebben wij vernomen dat er een discussie is geweest bij de ontwikkelingen van de Gaard tussen twee ketens. Waarbij uiteindelijk de AH heeft gewonnen om in de Gaard te blijven. Wat is hierover bekend bij de gemeente Utrecht? (3.4) Of moeten we ook een WOO uitvraag doen naar deze documenten?
Is er door iemand uit de gemeente Utrecht op ambtelijk dan wel op bestuursniveau een toezegging gedaan aan een winkelketen dat er ruimte gezocht wordt voor een budgetsupermarkt, elders in NoordOost Utrecht?
Is hier documentatie van? Of is er een andere intentieverklaring die hier op na te lezen is? (3.5)

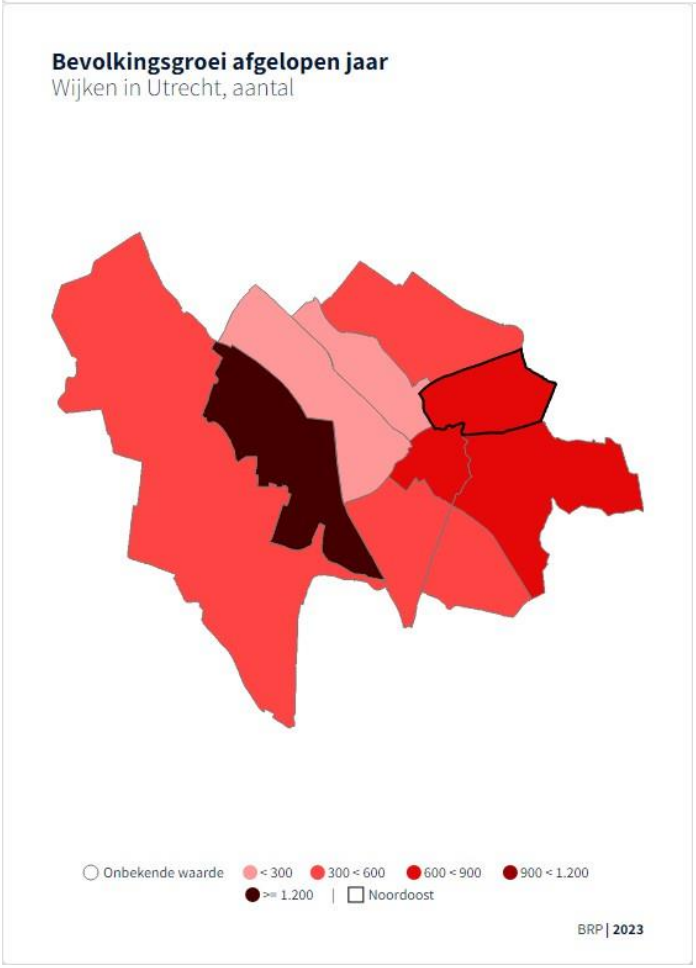
Waarom is er geen overleg met de eigenaar van de Gaard om in het winkelcentrum De Gaard een budget supermarkt te plaatsen? (3.6) De Jan van Galenstraat kan dan zicht echt richten op een herontwikkeling op woongebied. Het huidige groen en buitengebied kan dan worden behouden en groener worden gemaakt.

Welke krachten spelen een rol in een stakeholders analyse dat hier perse een plint winkels moet komen vanuit de gemeente Utrecht. (3.7)
De projectontwikkelaar Kerckebosch heeft in een van de online zoom sessies gezegd dat zij daar geen belang aan hechten. En ook is bekend dat Kerckebosch niet veel winkelruimte in bezit heeft. Dus dit is een onlogische stap.

BEWONERS
Het aantal bewoners in deze buurt ligt ver boven het gemiddelde per km2 in Utrecht.
Waarom wordt erin gezet op een verdichting van dit volume in deze buurt? (3.8)

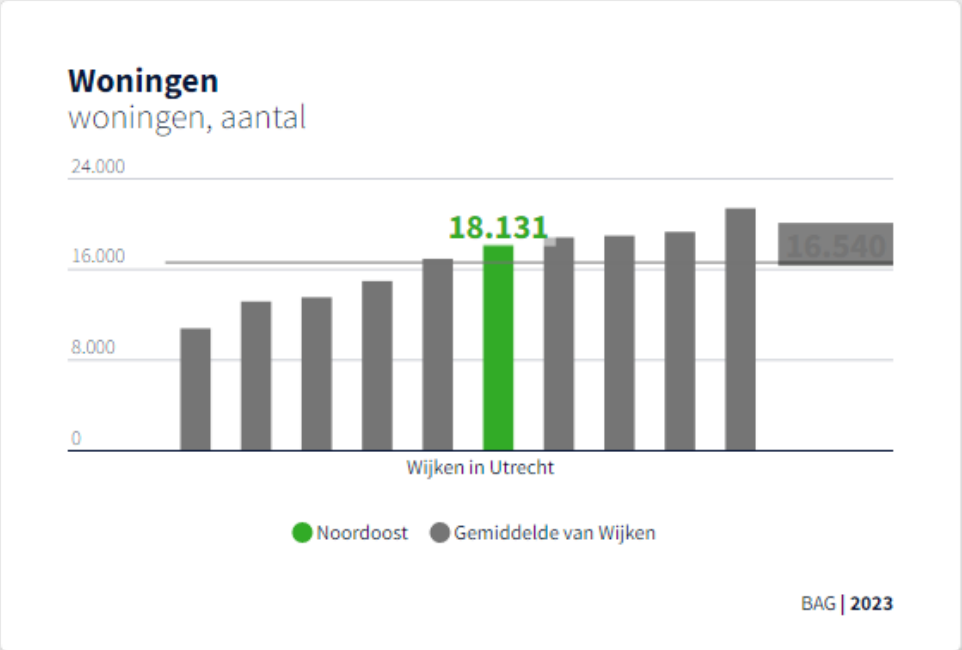
https://utrecht.incijfers.nl/dashboard/?short=xehuf

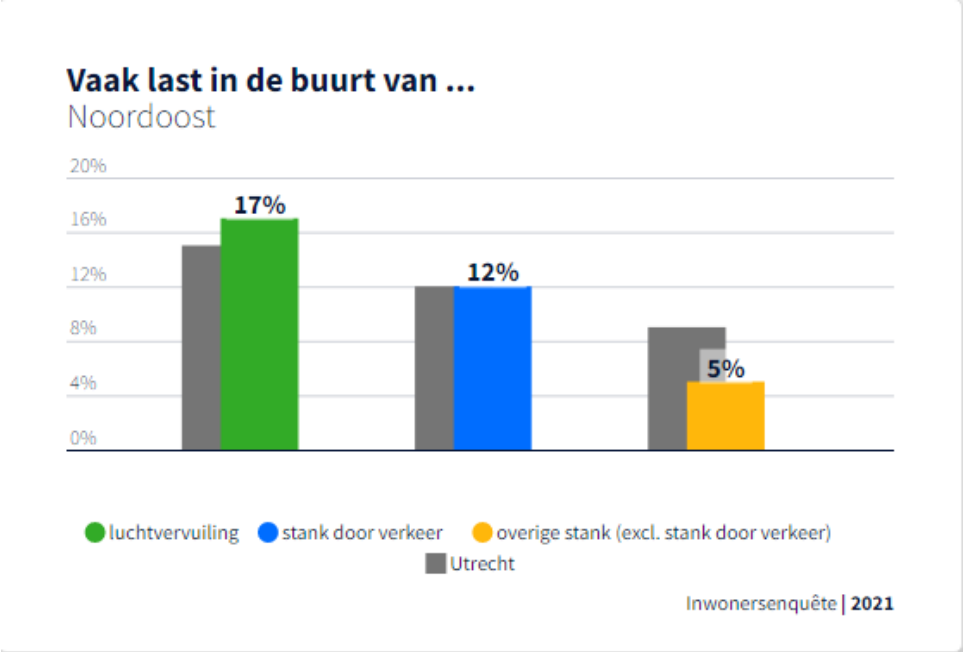




Aantal toegenomen woningen in deze buurt ligt boven het gemiddelde in Utrecht.
Het aantal inwoners in de wijk Noordoost is met 3.300 personen gestegen van 37.220 in 2013 tot 40.520 in 2023 (dat is 8,9%).
Er staan 1.611 woningen geregistreerd in Wijk 04 Noordoost. Dat is erg hoog in vergelijking met andere buurten binnen Nederland. Hieronder de link en de grafiek.

https://kadastralekaart.com/buurten/tuindorp-oost-BU03440422



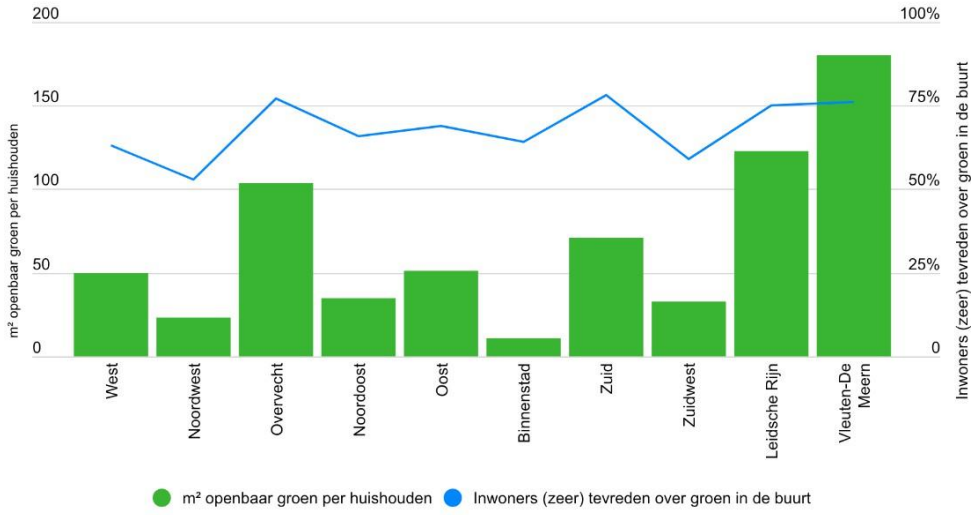


GROEN

Op deze pagina staat aangegeven dat groen per m2 in Noordoost erg laag is! Het is 35 m2 per huishouden. Info staat op: https://volksgezondheidsmonitor.nl/leefomgeving/groen

Wij hebben begrepen dat het gemiddelde 75 m2 per huishouden zou moeten zijn. Hoe is dat in te passen? (3.7) De 17 m2 per huishouden lijkt dan totaal niet in verhouding?
De grafiek is hieronder te zien:

Aantal m² openbaar groen per huishouden en aandeel inwoners dat (zeer) tevreden is met het groen in de buurt.*



Bron: Inwonersenquête, gemeente Utrecht.

Opvallend aan deze grafiek vinden wij dat openbare groen in deze omgeving zwaar te leiden heeft. En dat de gebieden Leidsche Rijn en Vleuten De Meern het gemiddelde fors omhoog halen.

Gevolg van de plannen die er nu liggen is dat het kleine beetje groen dat er is, ongeveer 300 m2 nog verder verminderd. De bomen die er staan, ongeveer 10 in totaal zullen verdwijnen. Natuurlijk kan men 'Groen' compenseren en boven op een dak plaatsen. Maar je kan geen bomen op een dak zetten. En wij kunnen ook niet door de omgeving heen lopen. Het is enkel voor de vogels.

Ook wordt hierdoor speelterrein van kinderen ontnomen. De kinderen spelen op het speelterrein maar ook in het gebied eromheen. Ze doen verstoppertje en rennen rondjes. Dit zal met deze plannen niet meer kunnen. In deze buurt is verder geen openbare speelruimte.
Deze effecten doen geen recht aan de visie van de gemeente Utrecht om dit gebied leefbaar te houden.
Wat zijn de regels over kinderspeelplaatsen en ruimte voor opgroeiende jeugd en welke voorzieningen worden daar voor opgenomen? Wat zijn de rechten van de kinderen daarin? (3.8)

Als we nog een keer kijken naar de visie van de stad:
"Groei is geen doel op zich. De stad groeit om in enorme behoefte te voorzien. Daarom willen we de groei goed begeleiden, zodat de stad leefbaar blijft en de voorzieningen heeft die nodig zijn voor de inwoners en de groei in balans realiseren. Dit betekent dat groen, landschap en water, en voorzieningen in kwaliteit en in balans mee ontwikkelen met de toename van woningen en arbeidsplaatsen."

Vraag:
- Wij willen de hoeveelheid Groen die er is in deze buurt behouden. En niet verplaatsen naar daken zodat alleen de vogels daar plezier van hebben. Op welke manier kunnen deze m2 op de grond behouden blijven? (3.9)
- Op wat voor manier draagt dit plan bij tot de visie om groen in de stad een plek te geven in de ontwikkeling? Wij zien als buurtbewoners geen verband. Graag uitleg! (3.10)

Andere informatie bron:
https://utrecht-monitor.nl/fysieke-leefomgeving/openbare-ruimte-groen/aanbod-openbare-ruimte

GRONDONDERZOEK
- Planschade: hoe wordt de planschade afgedekt voor de omwonenden? (3.11)
- Wat als de bouw schade veroorzaakt aan onze woningen? Welke verantwoordelijkheden neemt de gemeente dan? (3.12)

- Er zijn vermoedens van bouw schade toen het gebouw van Nieuw Bleyenburg is neergezet. De schuren op de Huizingalaan aan de kant van het water zijn ernstig verzakt. Dit vraagt om onderzoek vooraf aan de bouw: kan er überhaupt op deze grond zo'n groot volume neergezet worden? (3.13)

WINKELS
Om een kader te vinden van beleid zijn wij uitgekomen op het document van Detailhandel 2015
https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematischbeleid/detailhandel/2015-10-notitie-detailhandel-2015.pdf

Op pagina 20 van dit document Detailhandel staat:

> "Willem van Noortplein, het tweede voorzieningen cluster in Votulast met als belangrijkste trekker Albert Heijn. Daarnaast overig dagelijks en niet-dagelijks aanbod en horeca.
> De Biltstraat heeft als stedelijke radiaal een duidelijk gemengd karakter met een combinatie van winkels, horeca en dienstverlening. Relatief gezien is de winkelfunctie hier beperkt. Het dagelijks cluster is geconcentreerd rondom de Jumbo supermarkt met als primair marktgebied Wittenvrouwen. De dienstverlening werd lange tijd gedomineerd door de vele uitzendbureaus. De laatste jaren verdwijnen deze en komen de panden leeg te staan, die veelal worden ingevuld door horeca of andere dienstverlening.
>
> Winkelcentrum De Gaard is een goed functionerend winkelcentrum gericht op de boodschappen en frequent benodigde artikelen. Het winkelcentrum is echter veel te klein voor de functie die het vervult binnen het primaire marktgebied Tuindorp, Tuin-dorp Oost en Voordorp. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van bevoorrading en parkeren en veel afvloeiing naar andere winkelgebieden. Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut.
>
> De afgelopen 15 jaar is ingezet op het versterken van het voorzieningenniveau voor de dagelijkse en frequent benodigde boodschappen in de buurten en wijken. Veel winkelgebieden zijn nieuw gebouwd, verbeterd en/of uitgebreid. Er is flink geïnvesteerd in de openbare ruimte. De komende jaren zal deze vernieuwing op wijkniveau voltooid zijn met de oplevering van winkelcentrum De Gaard.

Dit document is door de gemeente Utrecht in 2015 is opgesteld, dit nu leidend in het beleid. Er wordt nu niet gehandeld vanuit het vastgestelde beleid. Hoe is dit te verklaren? (3.14)

Inmiddels zijn de nieuwbouwplannen van de Gaard gerealiseerd. Met veel woningen en winkelruimte erbij. Hoe verhoudt dit plan SPvE Jan van Galenstraat nu ten opzichte van de Gaard. (3.15) Zoals we al bij de punten van de intentieovereenkomst benoemd hebben was als randvoorwaarde gesteld in dit document dat de behoefte op elkaar afgestemd wordt.

We hebben gekeken naar diverse documenten over de achtergrond van winkels en het beleid wat hierachter zit. We hebben o.a. gekeken naar de volgende documenten:
https://locatus.com/blog/leegstand-begint-weer-te-stijgen/
https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-05/retailvisie_provincie_utrecht_2018.pdf
https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/detailhandel/2015-10-notitie-detailhandel-2015.pdf
https://utrecht-monitor.nl/economie-inkomen/vastgoed/winkelmarkt

Tevreden over winkelvoorzieningen

In 2021 was driekwart van de Utrechters (74%) tevreden over de winkelvoorzieningen in de buurt. Dit is gelijk aan het percentage in 2019. Het aandeel tevreden inwoners was in 2019 het grootst in de Binnenstad (89%), dit is wederom het geval in 2021 (88%). De grootste veranderingen zijn terug te zien in Leidsche Rijn en Noordoost. In Leidsche Rijn is het aandeel tevreden bewoners 8 procentpunt lager dan in 2019. In Noordoost is de tevredenheid over winkelvoorzieningen in 2021 juist 8% hoger dan in 2019. In Zuid is de tevredenheid over de winkelvoorzieningen in 2021 het laagst (63%), net als

in 2019 (64%). Nieuwe cijfers over de tevredenheid van winkelvoorzieningen volgen uit de Inwonersenquête in 2024.

Waarom worden er meer winkels toegevoegd als 74% tevreden is over de huidige winkelvoorzieningen in de buurt? (3.16)
Moeten we daar dan belastinggeld instoppen?

VERKEER
Meer autoverkeer door supermarkt:

- De ervaring bij de Gaard is dat er veel foutparkeerders zijn. Mensen die even de auto neerzetten om snel een boodschap te doen. En het risico nemen om een boete te krijgen voor fout parkeren. Hoe gaan foutparkeerders in toom gehouden worden? (3.17)
- Wat zijn mogelijke scenario's hoe bezoekers zich gaan gedragen? En hoe wordt voorkomen dat auto's gevaarlijk draaien op de weg om weer het gebied te verlaten? (3.18)
- Wat zijn dan de effecten op de parkeerplaatsen in de parkeergarage en in het openbare gebied? Er wordt nu gerekend dat bezoekers in de parkeergarage gaan staan. Maar 'snelle' bezoekers zullen niet de moeite nemen om hun auto in een parkeergarage te zetten. Hoe gaan jullie nader onderzoek doen? (3.19)
- En wat heeft dit onrustige auto bezoekers gedrag voor effect op de fietsers van de fietsstraat? En hoe wordt de veiligheid hierin geborgd? (3.20)
- Wat zijn de verkeersbewegingen; er moet een totaal plaatje inzichtelijk zijn. (3.21) Op de Kardinaal de Jongweg, op de jan van Galenstraat en op de Huizingalaan, en richting de Waterlinie weg en voorveldse polder (sluip- route richting snelweg A27) nu en wat zal de impact zijn van de nu voorgestelde plannen in SPvE? Wat is wenselijk voor de huidige bewoners en hun leefbaarheid en veiligheid. Zijn het bewoners, bezoekers van de winkels, bezoekers van de bewoners, omwonenden. En hoe verhoudt dit zich tot elkaar?
- Wat is de impact op de verkeersdrukte bij de Kardinaal de Jong straat als er meer bewegingen gecreëerd worden voor afslaand verkeer en die na een x aantal minuten weer moeten invoegen. (3.22)

https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@111946/201802576-1-r6/

In dit document staat: "Voorts is in de plantoelichting vermeld dat voor het berekenen van de verkeersgeneratie is aangesloten bij de kencijfers van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (hierna: de CROW) in publicatie nr. 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". De realisatie van de 55 woningen zal leiden tot ongeveer 275 verkeersbewegingen per etmaal (5 autoritten per woning)."

- Is dit kengetal ook leidend voor dit gebied? (3.23) Ongeveer 275 verkeersbewegingen per etmaal (5 autoritten per woning. Plus de extra verkeersbewegingen voor fietsers. Immers: als nieuwe bewoners geen auto mogen, zullen er meer fietsers zijn.
- En met hoeveel verkeersbewegingen wordt er gerekend voor bezoekers van de bewoners en van de winkels& zorg voorziening? (3.24)
- Hoeveel fiets parkeerruimte gaat er komen, in het pand en rondom? Voor bewoners, voor bezoekers van de bewoners en bezoekers voor de winkels? (3.25)

PARKEREN

- Wij willen vragen naar een onafhankelijk onderzoek rondom de gestelde parkeernormen, de parkeer bewegingen en parkeerstromen, parkeerbalans. (3.26) En wij willen vragen of dit opgesteld kan worden door het bedrijf Goudappel die de expert is op dit gebied en dat hier ook de werkgroep van de Ezelsdijk actief bij betrokken wordt. In de WOO documenten staat geregeld opmerkingen dat het 'juridisch' allemaal wel moet kloppen omdat er anders een probleem is bij een rechtszaak. Het is duidelijk dat de randen van de rekensommen worden opgezocht.

MILIEU

- Wat is de impact op het fijnstof in deze buurt als er zoveel meer bewoners en bezoekers en verkeersbewegingen bijkomen? (3.38)

FINANCIEN

Er zijn natuurlijk financiële belangen in een project als deze. En er zijn sociale, maatschappelijke, duurzame milieu belangen. Hoe wegen die af ten opzichte van elkaar? (3.39)

- De projectontwikkelaar wil geld verdienen aan meer woningen
- De gemeente verkoopt grond aan de projectontwikkelaar in ruil voor meer woningen in de stad.
- De gemeente vermindert het aantal sociale huurwoningen met deze plannen. (dat is niet helemaal waar, het zijn er nu 40 en het worden er weer 40. Wat echter wel aan het gebeuren is dat de nieuwe sociale huurwoningen niet zijn ingericht op gezinnen zoals de huidige dit wel zijn, met name het aantal kamers en de oppervlakte per woning spelen hier een rol)
- De gemeente neemt afscheid van een straat De Ginnekelaan en een parkeerruimte en openbare groen en speelruimte van onze kinderen.
- Wat staat hier tegenover? En hoe past dit in de totale visie van de gemeente Utrecht van Groei van de stad? (3.40)

We willen op vraag niveau antwoord hebben op onze vragen. We willen ook dat de raadsleden alle brieven zien van de bewoners en de antwoorden van het projectteam van de gemeente Utrecht zodat de raadsleden op de hoogte zijn deze informatie. Wij zien graag de bevestiging tegemoet dat u hieraan heeft voldaan.

Wij vinden het een buitenproportioneel plan dat ons als bewoners diep raakt. Wij wonen hier met plezier, voelen ons erg betrokken met de buurtbewoners en kennen veel mensen. We zien dat er diverse mensen diep emotioneel geraakt worden door dit project. We worden continu voor voldongen feiten gesteld. We worden gehoord maar we hebben niets in te brengen. Dit schuurt met het idee van participatie. Er is geen hoor en wederhoor. En als je de documenten leest vanuit de WOB dan is duidelijk waar de belangen liggen en worden actieve bewonersgroepen als lastig ervaren. Dit is onacceptabel!

OPLOSSINGEN

Wij begrijpen dat er de wens is om woningen uit te breiden in de stad Utrecht. En hoe kan het dan anders?
Laten we voor opstellen dat alles kan mits er andere afwegingen gemaakt worden en niet enkel het financiële gewin van de projectontwikkelaar en de gemeente Utrecht voorop staan.

- Het behouden van de winkelplint is niet noodzakelijk, er zijn voldoende voorzieningen aanwezig in De Gaard en de Biltstraat.
- Onze vraag is om een optie te maken waarbij alleen de huidige woningen worden gesloopt dan wel casco worden gerenoveerd.
- Dat er geen winkels terugkomen. En dat dit gebruikt kan worden voor extra woningen. Wellicht kan men dan van 40 woningen naar 60 of 65 woningen gaan.
- Dat er eventueel een laag boven op de huidige woonblokken wordt gezet. En eventueel de stoep breedte aan de kant van de Jan van Galenstraat wordt versmald. Waardoor extra grond is om te bebouwen.
- En dat de buitenruimte blijft zoals deze is. Dus de Van Ginnekelaan blijft bestaan en de openbare parkeerplaatsen blijft behouden. De huidige metrages die er nu zijn, dienen in een nieuw plan minimaal hetzelfde te zijn.
- Er kan een ondergrondse parkeergarage gemaakt worden onder de gebouwen zonder dat dit ten koste gaat van de buitenruimte.
- De huidige speeltuin kan opgeknapt worden en kan vergroenen maar deze moet even groot blijven en niet vermengd worden met een parkfunctie en looppaden.
- De groenruimte rondom de woningen 26-32 dient minimaal even breed te blijven als nu het geval is als groenzone en buffer rondom deze woningen.
- En dat op maaihoogte de situatie blijft bestaan. Eventueel kan deze anders ingedeeld worden waardoor er meer groen aangelegd kan worden in plaats van minder. Zo kan er bijvoorbeeld op de stoep aan de Noordkant en Zuidkant van de Huizinga extra bomen worden geplaats.

We gaan weer even terug naar de Intentieovereenkomst. Hier staat, voor uw herinnering, de vragen die in de intentieovereenkomst staan. (4.0)

De vragen die hier bij horen beginnen met 4.0, graag doornummeren bij de antwoorden van de alfabetische letters.

Hieronder staan de onderzoeksvragen waar volgens de intentieovereenkomst aan voldaan zou moeten worden. Graag de blauw gearceerde vragen hieronder na te lopen & beantwoorden. Wij kunnen antwoorden op deze vragen niet niet terug vinden in het concept SPvE.

Graag een check op al deze vragen of en op welke wijze ze zijn beantwoord. Sommige vragen zijn terug te vinden, ander gedeeltelijk en weer andere totaal niet. Graag puntsgewijs een antwoord op al deze vragen.

Ruimtelijk-functioneel (4.a, 4.b, 4.c, etc.)

(a) Hoe kan de bebouwing ertoe bijdragen dat er aan de zijde van de Jan van Galenstraat een representatieve wijkentree wordt gemaakt?
(b) Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de bebouwing een alzijdig karakter of oriëntatie krijgt (met name de plint)?

Het is belangrijk dat de publieke- en ontmoetingsfuncties behouden of versterkt worden:

(c) welke functies in de plint hebben een maatschappelijke meerwaarde en kunnen de publieke- en ontmoetingsfunctie van het gebied versterken?
(d) Hoe kan deze locatie een invulling krijgen die qua maat en schaal aansluit op de omgeving, past in de ruimtelijke structuur?
(e) Hoe kan de kwaliteit en de bruikbaarheid van het openbaar gebied aan zowel de zuidzijde als
(f) de noordzijde van de bebouwing worden versterkt en hoe kan dit gebied groener worden?

Mobiliteit

(g) Op welke wijze kan een hoogwaardige parkeeroplossing bijdragen aan een versterking van het woon- en leefklimaat?
(h) Op welke wijze wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost?
(i) Wat zijn de effecten van het extra programma en een supermarkt (type discounter) op de
(j) Verkeersgeneratie en wat betekent dat voor de bereikbaarheid van het gebied?

Duurzame verstedelijking

(k) -Hoe wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai van de kardinaal de Jongweg? (Kwalitatief) luchtkwaliteitsonderzoek
(l) -Quickscan flora en fauna en eventueel nader onderzoek (voorafgaand aan de sloop van het gebouw; de natuurkalender is daarin leidend)
(m) Bodemonderzoek (na sloop van de gebouwen)

Een uitgewerkt energieconcept:

(n) Het voorgelegde plan dient een bijdrage te leveren aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. De ontwikkelaar wordt gevraagd dit in beeld te brengen (denk aan BENG, GPR, hergebruik sloopmateriaal, circulair bouwen, klimaatadaptatie, beoogde warmtelevering).
(o) Hoe kan een goed woon-en leefklimaat worden gerealiseerd door een combinatie van functies (industrielawaai)
(p) Op welke wijze kan de ontwikkeling bijdragen aan de gezonde verstedelijking?
(q) Welke mogelijkheden zijn er voor het behoud en eventueel verplanten van bestaande bomen?

Wonen

(r) Hoe kan rekening gehouden worden met de voorwaarden voor het realiseren en exploiteren van woningen in de categorie sociale huur conform de Woonvisie 2019?
(s) Welke verhouding kernvoorraad en secondair sociaal is mogelijk binnen het sociale programma, conform de voorwaarden sociale huur in de Woonvisie 2019?
(t) Is het realiseren van een aandeel woningen met een huurprijs onder de kwaliteitskortingsgrens (€424,44) mogelijk? (t.b.v. studentenhuisvesting of bijzondere doelgroepen die behoefte hebben aan een woning waarvoor zij volledige huurtoeslag kunnen aanvragen).

Economie

(u) Wat is het huidige verzorgingsniveau voor de inwoners in de omgeving van de Jan van Galenstraat. Wat is het aanbod in een straal van 500 – 1.000 meter? Waar doen zij op dit moment de boodschappen?
(v) Wat is de haalbare supermarktomvang op deze locatie?
(w) Wat is het effect hiervan op de omliggende winkelstructuur, die wij voor de inwoners in
(x) Noordoost willen behouden?

(y) Wat is de wenselijke invulling van de supermarkt? Discounter of full-service? Bekeken zowel vanuit de economische haalbaarheid/ het onderscheidend vermogen tov omliggende
(z) winkelgebieden en het verzorgingsniveau.

Grondregeling
(aa) Op welke wijze wordt de gronduitgifte of –ruil vormgegeven?

Terugkeermogelijkheden of herhuisvesting:
(bb) - De eigenaar/verhuurder zal tijdig de mogelijkheden voor passende vervangende huurruimte onderzoeken en in samenspraak met een redelijk voorstel komen (afspraken bv. over huurprijs, regelen van vervangende woonruimte, terugkeer etc.).

Met betrekking tot de intentieovereenkomst hebben wij nog de vraag:
En wat zijn de consequenties als nu het project stopgezet wordt? (4.2)

Is er een clausule in de intentieovereenkomst waardoor er dan door de gemeente Utrecht boetes betaald moeten worden? (4.3)

Tot slot,
Wij beseffen ons dat dit een enorme lijst is aan vragen. Maar misschien kunt u ook beseffen dat dit plan een enorme impact heeft op ons leven. Wij hebben gekozen om in een fijne buurt te gaan wonen met sociale samenhang, rust en ruimte. En deze wordt nu danig overschaduwd door deze plannen. Van participatie om de eerste tekeningen te maken is geen sprake. Dit is pas ruim 1,5 jaar later gebeurd. Het plan past ook niet bij de visie van de gemeente Utrecht op Groei en wat dat voor de stad zou moeten betekenen.

Wij verwachten nu van u om eerlijke en eenduidige antwoorden te krijgen en dat de plannen in verhouding komen te staan tot de buurt en de huidige bewoners.

Daarnaast wil ik ter discussie stellen of deze projectontwikkelaar Kerckebosch betrouwbaar is voor deze gebiedsontwikkeling. Graag uw visie hierop; wat zijn de positieve argumenten om dit project toe te vertrouwen aan Kerckebosch en wat zijn de negatieve argumenten? (4.4)

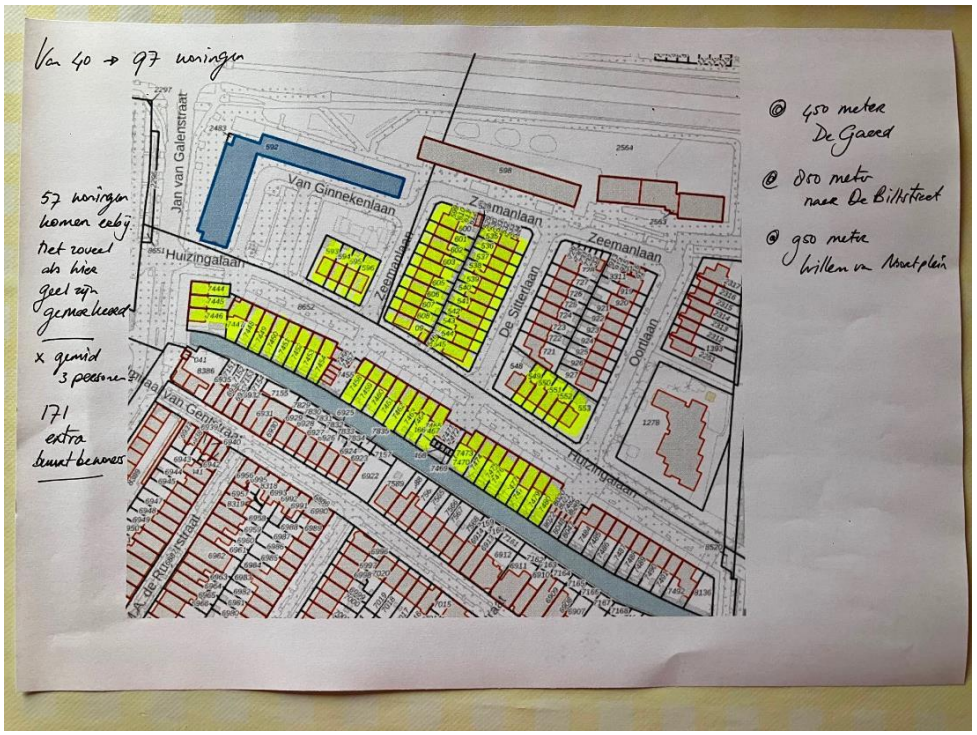
Kerckebosch heeft laten zien slecht met hun gebouwen om te gaan, beloften naar de huidige huurders, inclusief gerechtelijke uitspraken niet of moeizaam na te komen. Ze proberen huidige huurders om te kopen om nu al hun huurcontract op te zeggen, voor 2000 euro per huurcontract. Ze nemen geen verantwoordelijkheid in deze ontwikkeling maar besteden dit allemaal uit aan de ambtenaren van de gemeente Utrecht, waardoor de gemeente Utrecht geen onpartijdige rol meer kan vervullen. Hierdoor is ook de begeleiding van participatie van de bewoners en omwonende in het geding.

Deze brief hebben wij persoonlijk opgesteld, onder voorbehoud van al onze juridische rechten. Wij zijn op de hoogte van de werkgroep van de buurt Ezelsdijk en staan hierachter. Wij weten dat er al heel veel vragen door deze groep zijn gesteld aan de gemeente Utrecht. En wij weten ook dat er heel veel vragen telkens onbeantwoord blijven. Wij vinden dat dit moet stoppen en dat bewoners, werkgroep, omwonenden serieus genomen moeten worden.

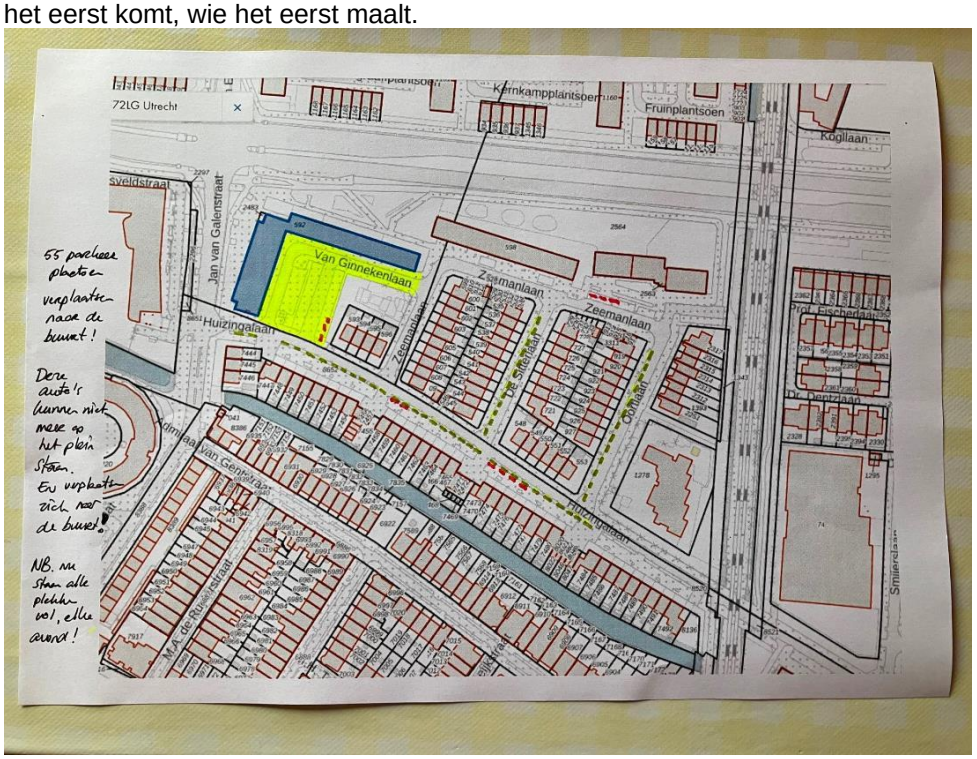
Wij gaan er van uit dat dit document beschikbaar gesteld worden aan de raadsleden en openbaar wordt gemaakt om aan te geven hoeveel punten onaf zijn, onduidelijk zijn, soms zelfs inconsequent zijn. En wij willen punts gewijs antwoord op onze vragen.

BIJLAGE

Op deze plattegrond kunt u zien hoeveel 57 woningen zijn ten opzichte van de totale buurt van de Ezelsdijk. De geel gearceerde woningen zijn uiteraard bestaande woningen. Maar het visualiseer hoeveel volume er bij gecreëerd wordt. En stelt u zich dan de enorme impact voor van ruim 200 nieuwe bewoners ten opzichte van deze buurt.



Deze tekening is de impact van 55 parkeerplaatsen die elders in de wijk moeten gaan parkeren. Elk gele streepje stelt een auto voor. En al deze parkeerplaatsen zijn elke avond bezet! Dit gaat enorme spanning met zich mee brengen en een vervelende verhouding: wie het eerst komt, wie het eerst maalt.



Respondent nr. 14

Ingestuurde reactie:
Graag reageren we op het Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galen.

Wij denken dat de nieuwbouw een mooie kans geeft voor een duurzaam, modern, en natuurinclusief stukje van onze stad. De invulling van deze kans moet wel in overeenstemming zijn met het karakter van de wijk.

Kortom, wij zijn in principe positief over de nieuwe plannen. Tegelijkertijd hebben we ook zorgen en zijn we kritisch over een aantal dingen in de gang van zaken tot nu toe.

In het kort:

- De betrokkenheid, of eigenlijk het ontbreken daarvan, van de projectontwikkelaar is zorgelijk. Gezien de huidige staat van hun panden in de wijk geeft dat niet zoveel vertrouwen voor de toekomst. De woningen in de wijk zijn in slechte staat. Hoe gaat dat straks met het onderhoud van de nieuwbouw? Of met de communicatie naar de buurtbewoners als de werkzaamheden daadwerkelijk aanstaande zijn?
- Het SPvE geeft nu nog teveel ruimte aan de projectontwikkelaar om te kunnen marchanderen. Dat geeft onvoldoende vertrouwen dat de nieuwbouw straks daadwerkelijk aan de in de SPvE gewekte verwachtingen voldoet.
- In de documentatie en communicatie zitten slordigheden en inconsistenties. Dat geeft een vervelend gevoel. Ook blijken er verschillende tekeningen te rouleren.
- Het SPvE is onvoldoende gedetailleerd uitgewerkt, met name als het gaat over leefbaarheid en groen. Wij zien niet dat het groenbehoud of uitbreiding voldoende gewaarborgd is. Zo wordt wel gerefereerd aan de huidige stenige uitstraling van het gebied (p.10), maar de nieuwe plannen bieden geen verbetering op dit punt.

Hieronder de punten die ons opvallen.

p. 10: hier worden als sterke punten het groen en de bomen aan de Kardinaal de Jongweg en de afschermende werking van de bebouwing aan de Kardinaal de Jongweg voor de achterliggende bebouwing, met name qua geluid genoemd.

- De bomen zijn inderdaad een sterk punt, maar sluiten niet goed aan bij het andere groen wat van een slechtere kwaliteit is.
- De afschermende werking van de gebouwen geldt helaas nauwelijks voor ons deel van de Zeemanlaan. Een andere rooilijn had hierin verbetering kunnen brengen. We hopen dat de mogelijkheden die de herinrichting van het groen biedt wel worden benut. Het groen kan er mooi uitzien *en* een geluiddempende werking hebben. Zoals in het SPvE namelijk al staat is de Kardinaal de Jongweg een extreem drukke en daarmee lawaaiige straat.

p.15 en p.18: hier gaat het over bestaande en nieuwe bomen. De locaties van de bomen op de afbeeldingen van de huidige en nieuwe situatie komen niet overeen. De herinrichting biedt kansen voor méér bomen. Dat zien we nauwelijks terug. Sterker, in het nieuwe plan missen de bomen in onze directe omgeving. Er is echt wel ruimte voor veel meer bomen, ook op straatniveau en niet alleen op daken.

p. 22

‘Streven is om binnen het plangebied 17 m² groen toe te voegen per nieuwe woning in het kader van “groeien in balans” zoals beschreven in de RSU.’ Dit zou dan 104x17=1768m2 extra groen ten opzichte nu betekenen, binnen het plangebied. Als dit klopt wordt dat uiteraard niet waargemaakt. ‘Voor de inrichting van het groen wordt maximaal 25% uitheemse soorten gekozen.’ Waarom niet gewoon 100% inheemse soorten? Dit strookt veel beter met de biodiversiteitsdoelstellingen van de gemeente en de rest van Nederland.

p. 19

- ‘Parkeren voor bezoekers supermarkt’: voor wie is die parkeergarage straks nou bedoeld, als de nieuwe bewoners geen vergunning krijgen? Of wordt er toch op gerekend dat de inhoud van een

deel van de winkelmandjes in auto's wordt afgevoerd?
- Mandjessupermarkt: betekent dat dus geen winkelwagentjes?

p.22 'Vanwege het intensieve gebruik van de openbare ruimte en de gewenste kwalitatieve uitstraling wordt het niveau Domstad Bijzonder voorgesteld.'
Dit klinkt als een intensiever schoonmaak/beheerregime, klopt dat? Is dit nu ook in werking voor groen aan de Kardinaal de Jongweg en rondom de speeltuin? Er is daar nu volgens het minimale beheerregime van kracht, wat de openbare ruimte geen goed doet. We hopen op duidelijke afspraken over en met de winkeliers/supermarkt en hu rol in het schoonhouden van de openbare ruimte.

p. 28 Over de bushalte i.r.t. de expeditie van de supermarkt: 'Deze zal zich bevinden aan het begin van de nieuw aan te leggen busbaan, welke is voorzien in het kader van de versnelling van het OV op de Kardinaal de Jongweg. De bus kan halteren op de busbaan en heeft met die reden geen parkeerhaven nodig maar slechts een halte.'

Positief als de Kardinaal de Jongweg heringericht wordt en als er een busbaan wordt aangelegd. Dit is voor ons wel nieuwe informatie.

Is hier al een planning voor? De tekening op p. 37 suggereert dat de tweebaansweg gehandhaafd blijft en vanaf de huidige bushalte feitelijk driebaans wordt (2 normale rijstroken en een busbaan). Dit is wel een andere opvatting van een stadsboulevard dan elders in de stad, waar bijna zonder uitzondering sprake is van versmalling i.p.v. verbreding.

Goed nieuws overigens als er werk wordt gemaakt van de herinrichting van deze gevaarlijke, drukke en lawaaiige weg, maar wel bijzonder als deze nog breder wordt (en ten koste van wat? Daarnaast, bij eerdere plannen was expeditie via de Kardinaal de Jongweg nog absoluut onmogelijk vanwege juist deze bushalte. Dat geldt dus klaarblijkelijk niet meer.

p.30
Een mandjessupermarkt van 1270 m2 BVO en *circa* 850 m2 WVO.

Dit moet *maximaal* 850 m2 WVO zijn. Ook moet er opgenomen worden in het SPvE dat er niet op een later moment door de projectontwikkelaar, of eigenaar van het pand, veranderingen in het pand mogen worden gemaakt waardoor er een veel grotere supermarkt kan worden gerealiseerd.

p. 35 Participatie: tot nu toe is in het participatietraject veel ruis op de lijn geweest. Dat heeft het plan uiteindelijk wel verbeterd, maar de verhoudingen onnodig op scherp gesteld. Voor het verdere traject, met name de co-creatie van de openbare ruimte, moet echt vooraf heel duidelijk worden gemaakt wat de rol van de klankbordgroepen wordt (staat in grote lijnen al wel in de bijlage), en wat er voor de deelnemers van te verwachten is. Welke invloed kunnen zij daadwerkelijk uitoefenen?

Voor wat betreft de co-creatie en de raadgevende klankbordgroep: op p. 35 staat als deelnemer 'een vertegenwoordiging van de buurtvereniging'. Op p. 39 en 40 staat 'omwonenden uit de buurt', en dat dit alles op persoonlijke titel is. Het helpt al dit met elkaar in overeenstemming te brengen en duidelijk te maken dat omwonenden dit op persoonlijke titel kunnen doen. Worden de omwonenden nog benaderd hiervoor of moet dit op eigen initiatief? De eerste bijeenkomsten zijn immers al gepland.

Respondent nr. 15

Ingestuurde reactie:
Hierbij in de bijlage de reactie van de Bewonerscommissie Huizingalaan Van Ginnekenlaan op het SpvE.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Inspraakreactie van de Bewonerscommissie Huizingalaan Van Ginnekenlaan op SpvE Jan van Galenlaan

Afspraken met de huurders over hun rechten in het transformatieproces
Wij willen dat vóór de vaststelling van het SpvE de afspraken, die moeten worden gemaakt met de huurders, op hoofdlijnen op papier staan (sociaal plan), en dat deze in een later stadium samen met de huurders verder worden uitgewerkt. Dit wil ook de wethouder.
Neem dit a.u.b. op in het SpvE.

Toelichting:
De gemeente heeft een vroeg stadium bepaald dat in overleg met de huurders alle afspraken op papier moeten worden gezet en dat daarbij de regels van het Utrechtse Participatie Model (ASP) als richtlijn moeten worden gehanteerd.
Als huurders hebben wij ons eind 2022 verenigd in een bewonerscommissie. Direct daarna hebben wij bij de verhuurder aangegeven in gesprek te willen over het maken van afspraken en het op papier zetten daarvan. Gedurende 2023 is dit gesprek niet tot stand gekomen.
Eind 2023 informeerden gemeenteraadsleden bij ons over de voortgang van het overleg met de verhuurder. Daarna hebben zij vragen gesteld in de Raad. Daarop heeft Wethouder Eerenberg aangegeven dat de afspraken over de rechten van de huurders op papier moeten staan zijn als het SpvE wordt voorgelegd aan de raad.

In januari 2024 is er een eerste overleg geweest van de bewonerscommissie met de verhuurder (Kerckebosch Ezelsdijk BV). Daarbij was ook de gemeente aanwezig. Afgesproken is dat de rechten van de bewoners in nauw overleg met de bewonerscommissie op papier gaan worden gezet. Daarbij zal worden ingegaan op zaken als een draagvlakmeting, urgenties, al dan niet tijdelijke herhuisvesting, de voorrang bij terugkeer, en de verhuiskostenvergoedingen bij vertrek en terugkeer.

Participatie van de huurders rond het SpvE
Bij het opstellen van het SpvE is er geen participatie geweest van de huurders over de bebouwing. Ook is hierover in het SpvE bij 'vervolgtraject' niets opgenomen. In het Plan van Aanpak Jan van Galenstraat is wel opgenomen: 'De ontwikkelaar zal hierna [na vaststelling van het SpvE] met de huidige huurders verdere gesprekken voeren over de inrichting van het gebouw.' De status van dit Plan van Aanpak is echter onduidelijk.
Daarom: neem de participatie van de huurders over het gebouw op in het SpvE. Net zoals ook de participatie over de ruimte rondom de bebouwing hierin is opgenomen.

Toelichting:
In de motie van de Raad van 16 mei 2023 draagt de raad het college op om het plan met eigenaar Kerckebosch Ezelsdijk B.V., met betrokkenheid van bewoners, winkeliers, omwonenden en andere belanghebbenden verder uit te werken en vorm te geven.

Wij stellen vast dat de participatie waar in deze motie op wordt gedoeld er niet is geweest, zeker niet op het onderdeel bebouwing. Een deel van ons wil terugkeren in de nieuwbouw en wij beschouwen ons daardoor als direct belanghebbenden bij de hele ontwikkeling, bij wat er gebouwd gaat worden, en daardoor ook bij het SpvE. Wij hadden willen participeren over hoeveel woningen er gebouwd gaan worden, hoe groot deze woningen zijn, in welke categorieën van sociale huur deze woningen zitten, en wat de hoogte van de huren van deze woningen zullen zijn. Ook hebben we ideeën of hadden we die verder kunnen ontwikkelen over zaken als woningplattegronden, over de uitsluiting van onze woningen, over de ligging van de balkons en over het parkeren van onze auto's en fietsen.

Door het ontbreken van deze participatie is niet alleen niet voldaan aan de motie maar is ook niet

voldaan aan het beleid van de gemeente Utrecht t.a.v. participatie in de verschillende fases van dit soort projecten. Dat is jammer.

Respondent nr. 16

Ingestuurde reactie:
Bij deze geef ik mijn reactie op het concept SPvE van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Ik heb mij in deze gefocust op het parkeervraagstuk omdat in vele andere stuken mijn andere aandachtspunten al worden meegenomen.

We hebben veel tijd besteed in het onderbouwen van de vragen die we hebben op onderdelen van het parkeerplan omdat de huidige parkeer plannen binnen het SPvE op geen enkele wijze aansluiten op de huidige en toekomstige situatie. Met deze vragen, en een goede invulling van de antwoorden willen we dit inzicht verbeteren zodat zowel de bewoners als de raadsleden een goed onderbouwd besluit kunnen nemen.

Vanuit de reeds nu al beschikbare documenten van het WOO verzoek voor een beperkt aantal facetten van dit project doemt een beeld op dat men zeer ruimte neemt om alle normen sluitend te krijgen waarbij zelf het verkleinen van de vervangende sociale huurwoningen om een lagere parkeernorm te halen mij erg heeft geschokt. Bewoners die dan straks terugkeren met hun gezin krijgen dan een kleinere woning, dit is werkelijk tegen alle normen van goed openbaar bestuur in. Het maakt ons tevens nieuwsgierig naar de overige stukken die nog vanuit de WOO beschikbaar zullen komen.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Deze reac(e is op persoonlijke basis, we zijn ons bewust van de buurt werkgroep maar zien in het SPvE zoals dit nu is gepresenteerd nog steeds niet een invulling die verantwoord is en de buurt lee>aarheid op voldoende niveau kunnen houden. Op basis daarvan hebben we nog de onderstaande vragen.

Parkeren
De huidige buurt bewoners ervaren steeds vaker dat parkeren in buurt moeilijker gaat.
Regelmatig, als je wat later thuis komt, moet er uitgeweken worden naar 1 of 2 straten verderop. Dit in combina(e met de nieuwbouwplannen zoals deze zijn voorgesteld in het SPvE maken we ons dan ook grote zorgen over het parkeren van de huidige buurt bewoners met een parkeervergunning die niet in de nieuwbouw gaan wonen.

De laatste parkeerdruk mee(ng is uitgevoerd in 2017, een klein inzicht daarvan vinden we terug in de bijlage van het parkeeronderzoek van Royal Haskoning. In dit onderzoek staat genoemd dat in 2017 al de parkeerdruk bovengemiddeld was en tegen hoog aan zit. Sinds 2017 zijn volgende wijzigingen doorgevoerd in de wijk waarbij duidelijk wordt, dat zelfs zonder nieuwe mee(ng, de parkeerdruk als hoog gekwalificeerd kan worden.

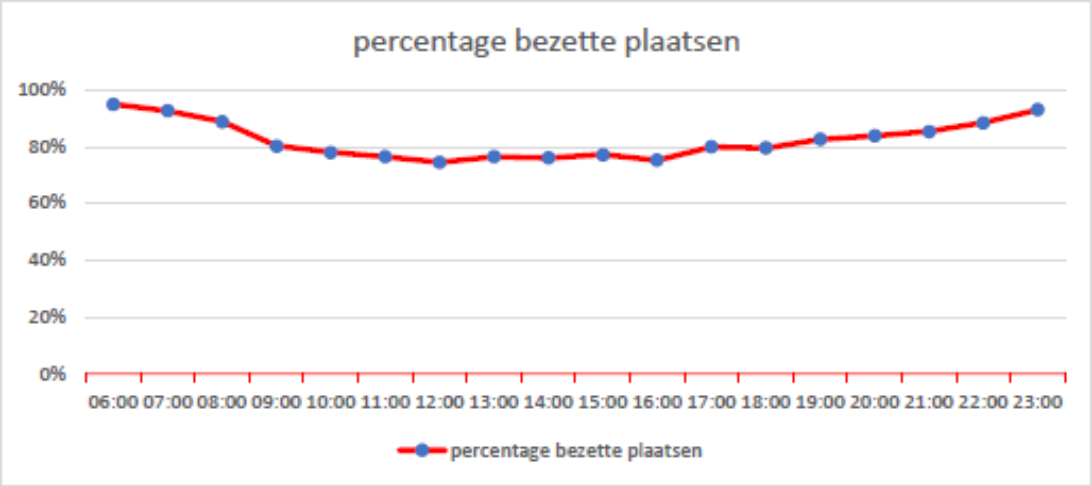
- Aanleggen van de fietsstraat in de Huizingalaan = - 28 plekken
- Opladen elektrische auto’s (er zijn erg weinig elektrische voertuigen in deze buurt) = -24 plekken
- Plekken voor deelauto’s = - 6 plekken

Totaal zijn er dus de afgelopen jaren al 58 plekken van de openbaar beschikbare parkeer plekken afgegaan, dus de ervaring van verhoogde parkeerdruk op basis van beschikbare plekken is alleen al hierom te verklaren.

Het meten van het huidige gebruik van de parkeerplekken is voor een correcte ontwikkeling van dit gebied noodzakelijk om te voorkomen dat buurtbewoners met een parkeervergunning straks geen parkeerplek meer hebben binnen de gestelde normen van de gemeente.

Aangezien de gemeente/project ontwikkelaar tot op heden daartoe geen noodzaak zien en uit blijven gaan van oude gegevens en theoretische modellen hebben we als buurt zelf een meeting uitgevoerd om een inzichtelijk te maken dat de parkeerdruk een serieus probleem is. De meeting is uitgevoerd over de parkeerplaats tussen de Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. We hebben een hele week, elk heel uur het aantal vrije parkeerplaatsen geteld en ook gekeken hoe vaak de parkeer betaalautomaat gebruikt wordt.

Het gemiddelde week percentage van de bezette parkeerplekken is als volgt:



Een bezettingsgraad van meer dan 80% word binnen de parkeernormen als erg druk genormeerd. Op basis van deze meeting is inzichtelijk dat een groot gedeelte van de dag boven deze norm van 80% valt met daarbij duidelijk zichtbaar dat tijdens de openingstijden van de winkels het juist onder deze norm valt, winkelend autobezoekers spelen dus geen rol van betekenis bij de huidige parkeerdruk.

De betaalautomaat blijkt erg weinig gebruikt te worden, door de weeks 2-5 keer per dag en op zaterdag een piek van 7 transacties over de gehele dag.

De opbouw van deze parkeerplaatsen is als volgt:

Parkeer terrein Huizingalaan vrije plaatsen	**37**
Parkeer terrein Huizingalaan alleen elektrisch opladen	2
Parkeer terrein Huizingalaan Greenwheels deelauto	1
Plekken langs de stoep in de Van Ginnekenlaan	**20**
Totaal aantal plekken	**60**
Aftrek van de gereserveerde doel plekken (Greenwheels en elektrisch laden)	-3
Totaal aantal publiek beschikbare plekken	**57**

Het aantal parkeervergunningen wat is afgegeven aan de huidige bewoners van de te herbouwen woningen: 26 (uit de raadsvergadering van 13/09/2022).

Totaal aantal publiek beschikbare plekken	**57**
Aftrek van plekken die opgenomen worden in de nieuwe ontwikkeling	-26
Aantal publieke plekken dat nu beschikbaar is voor buurt parkeer vergunninghouders	**31**

Op basis van bovenstaande kan er geconcludeerd worden dat het aantal winkelde parkeerplaats gebruikers maar enkele per dag zijn en dat de rest in gebruik is door buurt parkeervergunning

houders. Dit is ook in lijn der verwachting van de in 2017 gemeten bijna 100% bezetting van de parkeerplaatsen in de avonduren.

Conclusie en vragen
Op basis van bovenstaande kan er geconcludeerd worden dat het aantal winkelde parkeerplaats gebruikers overdag maar enkelen zijn waardoor bij dubbelgebruik daar de huidige bewoners er geen last van hebben. In combinatie met het lage gebruik van de parkeerautomaat kan er geconcludeerd worden dat de plaatsen voornamelijk worden gebruikt door buurt parkeervergunning houders. Dit is ook in lijn met de ook in 2017 gemeten bijna 100% beze\ng van de parkeerplaatsen in de avonduren. Concreet, alle 31 publieke parkeerplekken, van deze parkeerplaats zijn toe te wijzen aan buurt parkeervergunninghouders met dubbel gebruik winkelend publiek overdag.

Dit wijkt heel erg sterk af van de getallen van het project, die uitgaat van 10 parkeerplekken die nu in gebruik zouden zijn door buurtbewoners met een parkeervergunning.

Vraag 1.
Het project moet een parkeerdruk meeting laten uitvoeren door een onafhankelijk bureau waarbij het volgende inzichtelijk gemaakt wordt:
- De feitelijke parkeerdruk van deze buurt, dus bezetting van parkeerplaatsen over meerdere tijdstippen in de week inclusief de avonden en weekeinden
- Een weergave van het aantal winkel bezoekers die een parkeerplaats bezetten, op welke tijdstippen en voor hoe lang
- De bezetting van de plekken die gereserveerd zijn voor elektrische voertuigen los rapporteren

Vraag 2.
Als het bovenstaande onderzoek is uitgevoerd en de inzichten zijn gedeeld met de bewoners moet het project een nieuw parkeer plan opstellen waarbij er de garan(e is dat de huidige buurt parkeervergunninghouders met hun vergunning in de buurt kunnen blijven parkeren.
Tevens daarbij de volgende aandachtspunten:
- Rekenkundige zaken zoals bijvoorbeeld dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij een discounter supermarkt die open is van 08:00 tot 22:00 uur, met een winkel bezoekers piek tussen 17:00 en 20:00 uur eigenlijk niet of heel beperkt toegepast kunnen worden;
- Inzichtelijk maken waar de Greenwheels en elektrische auto doelgroep parkeerplaatsen geplaatst gaan worden die nu zijn geplaatst op de op te heffen parkeerplaats;
- Uitgaan van de echte parkeerbelas(ng van een discounter auto supermarkt omdat er binnen het huidige SPvE geen maatregelen genomen worden om dit type gebruik te voorkomen;
- De sociale huurwoningen moeten in de nieuwbouw minimaal dezelfde woonoppervlak hebben inclusief de prive balkons die daar nu onderdeel van uit maken.

Vraag 3
Vanuit de parkeer- en verkeersonderzoeken is duidelijk zichtbaar dat er door de advies bureaus gerekend wordt met twee maten. Als voorbeeld gaat men voor de huidige situatie bijvoorbeeld uit van de maximale parkeerbelas(ng per m2 winkeloppervlak (terwijl we hierboven inzichtelijk hebben gemaakt dat dit niet reëel is). En voor de nieuwe situatie gaan men dan uit van de minimale parkeerbelas(ng per m2 winkeloppervlak. Dit is ook niet reëel als men vanuit het project aanstuurt op een discounter supermarkt die het, vanwege de erg lage marges, moet hebben van veel boodschappen door veel (auto)bezoekers. Op eerdere vragen vanuit de buurt is door de advies bureaus gereageerd dat dit gebruikelijk is in de gemeente Utrecht. Dit is in dit geval duidelijk niet houdbaar.

Mijn vraag is dan ook, ga bij de her-berekeningen van het parkeerplan (zie vraag 2) maar ook bij de herberekening van de verkeerstromen (vraag 3) uit van reële getallen die overeenkomen met de te verwachten werkelijkheid. En rekenen niet, zoals we in de reeds beschikbare door de WOO opgevraagde documenten, naar een situatoe toe om alles gerealiseerd te krijgen en later de buurt op te zadelen met de nu al voorspelbare overlast.

Bovenstaande vragen gaan de buurt en de raadsleden de inzichten geven in de werkelijke situatie wijzigingen als gevolg van dit project waardoor een gedegen besluit mogelijk zal kunnen zijn.

Respondent nr. 17

Ingestuurde reactie:
Bij deze sturen we u een reactie op het SPE nieuwbouw Jan van Galenstraat, Ginnekenlaan.
In de hoop dat er van alle reacties uit de buurt op het SPE goed nota wordt genomen.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Hoe vaak hebben we in de afgelopen periode, vanaf het eerste moment dat we hoorden over de plannen om de flats aan de Jan van Galenstraat en de van Ginnekenlaan, laten weten aan de projectleider van de gemeente aan gemeenteraadsleden en aan de wethouder dat we ons zorgen maken over de leefbaarheid en veiligheid van de buurt en ontevreden zijn met het ontwerp.

In reacties van meerdere buurtgenoten is al in detail en concreet commentaar geleverd op het SPE. We realiseren ons dat er meer woningen nodig zijn in de stad, maar dit ontwerp met een supermarkt, winkels en een parkeergarage, waarvan het zeer de vraag is of die nodig zijn, is veel te omvangrijk voor deze buurt.

We zullen ons hier in de reactie op het SPE beperken tot de voor ons meest urgente punten:

- Bij het zien van het ontwerp bij de consultatiebijeenkomst voor buurtbewoners op 19 december 2023 zijn we geschrokken van de omvang. Gezien vanaf de Huizingalaan en de Zeemanlaan, blijkt dat de hoogte en omvang zodanig is dat er van enig ruimtelijk gevoel dat er nu is bij het begin van de Huizingalaan geen sprake is.

- De verkeersveiligheid is al vaak ter sprake geweest. Het laden en lossen van de supermarkt is weliswaar verplaatst naar de Kardinaal de Jongweg, maar nog steeds is er een uitrit van de parkeergarage gepland bij het begin van de Huizingalaan. Bij de bijeenkomst van 19 dec. j.l. is uitgelegd dat er net genoeg ruimte op de stoep zou zijn voor een auto om stil te staan voordat de Huizingalaan wordt opgereden. Niet echt een veilige uitrit voor de voetgangers en de stromen fietsers in de spits naar het Utrecht Science Park en overigens ook voor het verkeer van en naar de scholen in de straat (Nimeto en basisschool De Wissel). Dit staat haaks op de eerdere realisering van een fietsstraat. Hoe gaat dat opgelost worden?

- Een gezonde leefomgeving. De gemeente heeft een gezonde leefomgeving hoog in het vaandel staan, met groen, goede luchtkwaliteit en veiligheid. Mooie plaatjes van een groene omgeving hebben we gezien bij de consultatiebijeenkomst van 19 dec. j.l., maar bij het ontwerp is dit groen met speelplaatsje bij de Zeemanlaan ingesloten tussen hoge bebouwing; niet een fijne plek om te verblijven. Het wordt een stenig geheel. Dit is niet een verbetering van de buurt zoals gesuggereerd wordt, maar een verslechtering, terwijl juist een groene omgeving essentieel is voor welzijn in een stedelijke omgeving, zoals blijkt uit talloze wetenschappelijke rapporten.

- Participatie. Ook hier is al veel over gezegd. Dat we nu mee mogen praten over het groen, voelt als een (wel erg mager) goedmakertje. Nogmaals: luister echt naar de buurtbewoners en maak de nieuwe en oude bewoners blij met een plek waar het fijn is om te wonen.

Respondent nr. 18

Ingestuurde reactie:
Wat betreft de plannen omtrent de geplande nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat hebben wij enkele serieuze zorgen:

- Onze grootste zorg gaat uit naar de omvang van de supermarkt en de invloed op de verkeersveiligheid in de buurt. Daarom vinden wij het van groot belang dat niet gesproken wordt over een oppervlakte van “ca.” maar uitdrukkelijk van “maximaal” 850 (liever nog 624) m2. De toevoeging dat ook in de toekomst geen vergroting mogelijk is, is voor ons ook erg belangrijk. Om verwarring over het begrip “mandjessupermarkt” te voorkomen zouden wij graag expliciet vermeld willen zien dat in de supermarkt géén winkelwagens gebruikt zullen worden.
- Parkeren: Wij zien graag een constructieve oplossing voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen op het van Ginnekenplein in combinatie met de uitbreiding van het aantal woningen in de

nieuwbouw. ’s Avonds is het nu al zoeken naar een plaatsje voor je auto en dat zal alleen maar toenemen. Voorkomen moet worden dat er extra verkeer in de wijk komt door mensen (ook al hebben zij een parkeervergunning) die op zoek zijn naar een parkeerplek.
- Openbaar groen: Momenteel is er bar weinig openbaar groen. Toen de wijk in de jaren 60 ontwikkeld werd bestond er nu eenmaal een andere visie op dit leefbaarheidsaspect. De strook langs de drukke Kardinaal de Jongweg is nu niet bepaald een gebied waar je rust in het groen zoekt. Wij zouden graag duidelijkheid willen hebben over de beschikbaarheid van openbaar groen, zeker nu de gemeente Utrecht zo hoog opgeeft van het belang van openbaar groen. (Wij gaan ervan uit dat de binnentuin op het dak van de parkeergarage uitsluitend bedoeld is voor de bewoners van de nieuwbouw).
- Wij zien de antwoorden op de vragen die de buurtwerkgroep Nieuwbouw Jan van Galenstraat heeft geformuleerd in reactie op het SPvE Jan van Galenstraat met belangstelling tegemoet. Wij sluiten ons aan bij de opmerkingen van de werkgroep.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage

Respondent nr. 19

Ingestuurde reactie:
Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen ‘Jan van Galenstraat’. Wij wonen beiden dichtbij het opnieuw te bebouwen terrein, een van ons zelfs pal ertegenover, en hebben om die reden alle belang bij een verstandige herontwikkeling van dit gedeelte van Utrecht.

Wij willen graag vooropstellen, dat wij begrip hebben voor de keuze voor herontwikkeling. Wij zijn voorstander van uitbreiding van het aantal woningen en modernisering van de bestaande bouw. Wij ervaren echter de omgeving waarom het gaat, reeds nu als zwaar belast. Er is veel bebouwing en veel verkeer. Na de uitvoering van de door u voorgenomen plannen zal de omgeving er alleen maar steniger op worden. Er wordt immers een grotere oppervlakte bebouwd, bovendien wordt de bebouwing hoger. De omgeving wordt verder sterk beïnvloed door het (doorgaande) verkeer op de aanpalende Kardinaal de Jongweg. Die drukte is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Dat betekent voor de omwonenden naast een slechte luchtkwaliteit (waaronder fijnstof), een zeer aanzienlijke geluidsbelasting. Wij vrezen, dat uw plannen dat niet beter zullen maken.
Na verwezenlijking van uw plannen liggen kortom grotere (verkeers)drukte, een nog aanzienlijker geluidsbelasting en warmtestress op de loer.

Meer concreet willen we de volgende aandachtspunten aan de orde stellen.
1. Een aanzienlijk deel van de woningen met hoge nummers aan de Van Esveldstraat is zodanig gebouwd, dat zij geheel gericht zijn op de Jan van Galenstraat. Dat betekent, dat de slaapkamers van die woningen ook gericht zijn op de Jan van Galenstraat. Nu al is de geluidsoverlast zo groot, dat ramen en deuren bij voorkeur gesloten moeten blijven. Balkons zijn geen aangename plek om te vertoeven. Voorkomen zou moeten worden, dat als gevolg van de bouwverdichting het verkeerslawaai nog slechter weg kan en de overlast wordt vergroot.
2. De beoogde supermarkt gaat worden beleverd vanaf de Kardinaal de Jongweg. Dat gebeurt niet inpandig. Gevreesd moet dus worden voor extra lawaai. Het lijkt daarom verstandig om te overwegen om aan de wijze waarop die logistiek wordt ingericht, beperkende eisen te stellen. Wij stellen voor, dat de aan- en afvoer op weekdagen wordt beperkt tot de periode van acht uur ’s morgens tot zes uur ’s avonds.
   Op zaterdagen en zondagen alsmede feestdagen zou die periode nog verder dienen te worden ingeperkt, van negen uur ’s morgens tot vijf uur ’s avonds. Buiten die tijdspannen zouden ook geen vrachtwagens mogen staan ronken op de beoogde laad- en losplaats. Een nog royaler beperking is welkom.
   Het traject vanaf de vrachtwagens naar de opslagruimte van de supermarkt dient zo te worden ingericht, dat het geen extra geluidsoverlast oplevert, als daarover met karren wordt gereden. Geen gezellige keitjes dus, om maar eens wat te noemen.

3. We hebben met instemming gelezen, dat het niet de bedoeling is dat de supermarkt met karretjes gaat werken. Ook die kunnen immers heel wat geluidsoverlast veroorzaken, om het nog maar even niet te hebben over de problematiek van zwervende karretjes.
4. De Jan van Galenstraat speelt een belangrijke rol in twee fietsroutes. De fietsroute naar de Uithof/Utrecht Science Park en v.v. levert nu al forse problemen op. Veel fietsen kiezen een snelle route dwars over de straat en minderen daarbij nauwelijks snelheid. Dat levert dikwijls gevaarlijke situaties op, zowel bij de voetgangersoversteekplaats aan het begin van de Jan van Galenstraat, als bij het uiteinde van de eigen weg van Nieuw Bleyenburg, een complex waar senioren wonen. Naar verwachting levert een vergroting van de intensiteit van de bebouwing grotere verkeersdrukte op en dus meer gevaarlijk verkeer.
   Wij zouden dan ook graag zien, dat u de weginrichting aanpast aan die te verwachten grotere verkeersdrukte. Dan kunnen voetgangers, ook degenen die niet snel ter been meer zijn, met minder risico oversteken. Dan kan het verkeer dat de eigen weg van Nieuw Bleyenburg verlaat, zonder al te veel hinder de Jan van Galenstraat inrijden. Het is goed u daarbij te realiseren, dat ook leveranciers, ambulances, taxi's en de auto's die de parkeergarage verlaten aangewezen zijn op die eigen weg. Er is geen andere manier om vanaf de voordeuren van het appartementencomplex het eigen terrein te verlaten.
5. Voor de leefbaarheid van de omgeving wordt het bestaande groen straks extra belangrijk. Het lijkt ons daarom zaak, dat u zorgdraagt voor het behoud van alle grote bomen. Zij zorgen nu voor enig evenwicht in onze woonomgeving. Het zou een ramp zijn, als bomen ten behoeve van dit project zouden sneuvelen.

Kortom, naar ons idee zoekt u met dit plan de grenzen op van hetgeen uit oogpunt van leefbaarheid van onze buurt nog kan worden aanvaard. In onze visie zou een kleiner en lager gebouw met een overwegende woonfunctie veel beter passen. Ook met behulp van een dergelijk gebouw moet het mogelijk zijn het aantal woningen te vergroten.
Tot slot verzoeken we u te bewerkstelligen, dat de bouwactiviteiten zo worden georganiseerd, dat zij zo min mogelijk overlast voor de buurt veroorzaken. We denken dan aan het moment waarop de werkzaamheden 's morgens worden aangevangen, aan de aan- en afvoer van bouwmaterialen en het lawaai op de bouwplaats.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Geen bijlage

Respondent nr. 20

Begeleidende brief/inleiding bij ingestuurde reactie:
Hieronder mijn reactie op de SPvE nieuwbouw Jan van Galenstraat gericht aan de projectleider Chris de Vet, de wethouder Eelco Eerenberg en de Raadsleden van gemeente Utrecht.

Ik ben de bewoner van de van Ginnekenlaan. Ik wil blijven, maar onderhoud moet er gepleegd worden, niet slopen en opnieuw opbouwen. Want wat er gebouwd gaat worden is niet naar mijn smaak en veel te klein, ik ga van 80 m2 naar 50 m2 als de plannen doorgaan zoals ze nu zijn. Dat vind ik niet alleen maar ook meerdere van mijn medebewoners in het gebouw. Het is op elkaar gepropt, veel te veel mensen erbij op veel te weinig ruimte. Er zijn nu al parkeerproblemen in het weekend dat wordt dus elke dag ondanks de nieuw te bouwen ondergrondse garage. Een binnentuin is de planning op het dak van een garage (dat is géén groen) dat niet direct toegankelijk is voor de buurt, maar wel aantrekkingskracht zal hebben op mensen die er niet thuishoren. Waren we eindelijk van de supermarkt verlost, komt er weer een.

Zoals de eerste zin van de vorige alinea al doet vermoeden, ik ben inmiddels bejaard en de toekomst is voor niemand zeker, maar mijn laatste jaren op deze aardkloot worden door de gepresenteerde plannen er niet mooier, fijner of beter door gemaakt.

Vanwaar de opsomming van 'niet mooier, fijner of beter'?

De gepresenteerde plannen maken de omgeving onbewoonbaar. De ruimte die er nu is is goed voor de hoeveelheid personen die er nu wonen. Wat er gepland wordt, is niet fijn, is niet mooi en zeker niet beter op de isolatiegraad van de nieuwe bebouwing.

Het feit dat mijn kinderen graag zouden willen terugkeren naar hun oude buurt omdat ze het als mooi en fijn hebben ervaren in het verleden, maar nu ze zien wat er met de huidige plannen met 'hun' van Ginnekenlaan en de omgeving wordt gedaan het niet meer zien zitten geeft te denken.

Dat is toch jammer? Ik heb een drietal trotse Utrechters op deze wereld gezet in de stad Utrecht samen met mijn vrouw en die houden niet meer van hun Ezelsdijk? Ga niet voor gewin, ga voor menselijkheid, bewoonbaarheid, ruimte, licht en lucht.

Het beeldje van de drie Ezels waar ze vroeger als kleine kinderen vaak op klommen. Graag behouden dat beeld en als het enigszins kan weer zichtbaarder maken want die struiken ervoor belemmeren het zicht erop.

Door met 'niet mooier, fijner of beter'.

De taal die in de SPvE gebruikt is niet mooi, niet fijn en kan zeer zeker beter. Met de huidige bewoording kan je er alle kanten mee op. Het vriendelijke verzoek om in toekomstige communicatie voortaan heldere taal te gebruiken. Met de gebruikte taal, en als daar mee door wordt gegaan, is de inmiddels zeer stroeve relatie tussen alle betrokken partijen niet meer soepel te krijgen.
Laat hier naar kijken door een communicatiedeskundige, want alleen zo zal de buurt zich er echt bij betrokken voelen. Veel van mijn medebewoners zijn al afgehaakt. Dat is zonde. Maar wellicht is dat de achterliggende intentie dat we afhaken zodat het huidige plan er doorheen gejast kan worden. Hoop dat ik het heel mis heb.

Ik wil mij richten op de onderwerpen participatie, supermarkt, bouwplannen, parkeren en groen.

Participatie

Door het voorgaande, het taalgebruik, is de participatie ver ondermaats. U doet overkomen alsof alle belanghebbenden/belangstellenden uitstekend betrokken zijn bij alle stappen. Daar kan ik van zeggen dat dat totaal niet het geval is, ik zal daarom de laatste twee voorbeelden noemen want die zitten vers in het geheugen:

a. 19 december jongstleden was er een informatieavond, de uitnodiging viel bij veel bewoners waaronder bij mij pas op 3 januari in de bus.
   Verder is 19 december uiteraard een uiterst bijzondere datum zo vlak voor Kerst en alles wat nog af doet voor het eind van het jaar gedaan moet worden. Ik wil niet slecht denken, maar het komt op mij over en misschien ook wel bij anderen als een truc, of zoals ik het eerder genoemd heb de intentie, om minder meningen te ontvangen. Hoop echt dat ik het mis heb.

b. 31 januari jongstleden was er een inspraakavond over het groen. Die uitnodiging heb ik en vele van mijn medebewoners niet ontvangen. Ik kon er daarom niet bij zijn toen ik er bij toeval achterkwam door een email van de buurtvereniging. Ik heb vernomen dat die laatste aanwezig was, maar dat de bewoners van de van Ginnekenlaan er eigenlijk alleen bij waren vertegenwoordigd door de voorzitter van de bewonerscommissie. De laatste zinnen bij a. zijn hier ook van toepassing.

Door met participatie en daarvoor even een stukje historie. De participatie is pas gaan plaatsvinden op het moment dat de buurtvereniging enorme inspanningen heeft gedaan om de gemeenteraad om de tafel te krijgen. Voor die tijd was er geen sprake van participatie, alleen acties om het geplande project as-was, dus in ongewijzigde vorm, door te laten gaan. Het scenario dat uiteindelijk de meeste stemmen heeft gekregen, inclusief dus die supermarkt waar niemand op zit te wachten, is niet een scenario dat voor de buurt en buurtvereniging en dus voor mij bevredigend is, maar van alle scenario's de minst slechte. De gesuggereerde beeldvorming, dat de buurt en de buurtvereniging akkoord is en het gekozen scenario omarmd, stel ik ten zeerste ter discussie.

Supermarkt

Aangezien in het niet door de buurt en buurtvereniging omarmde scenario de supermarkt zit, zal ik hiermee doorgaan.

Ik weet dat ik in herhaling val, maar de bewoners zitten niet te wachten op een supermarkt. Ja historisch gezien heeft er altijd een supermarkt gezeten, Vivo, Service Super, Spar, maar het feit dat deze laatste een 15 jaar geleden weg is gegaan zegt een boel. Het is niet nodig en de tijden zijn veranderd, velen laten bezorgen.

Dus zo'n supermarkt is totaal niet nodig en bovendien het zorgt alleen maar voor overlast, dat deed het in het verleden al, al die ronkende vrachtwagens, en dat zal zeker niet veranderen ook worden ze misschien elektrisch, zelfs als de aanlevering van goederen via de Kardinaal de Jong zal gaan plaatsvinden.
Maar nogmaals een supermarkt is totaal niet nodig. Ach handig ja als je een pak melk bent vergeten, maar daar kan een supermarkt niet van leven. Het is niet voor niets dat de supermarkt Spar uiteindelijk die locatie heeft moeten sluiten.

De Gaard en de Bilstraat zijn om de hoek en nogmaals heel veel mensen maken gebruik van de bezorgservice van de supermarkt. Dus er is zelfs voor mij als bejaarde bewoner van deze buurt geen noodzaak voor een supermarkt, groot, klein, discounter, mandjes of niet. Weghalen uit de plannen, dan kan er een menselijke en bewoonbare buurt worden behouden en verder ontwikkeld worden.

Bouwplannen

Laat ik er maar niet omheen draaien de tekening waarop het toekomstige gebouw gepresenteerd wordt is oerlelijk, een lelijke doos, bunker, een opslagplaats/loods zoals je er velen langs de snelweg staan. Niet aantrekkelijk dus.

Ik kan mij zeer goed voorstellen dat het voor de bewoners aan de Huizingalaan in de herenhuizen en zelfs voor de bewoners van Nieuw Bleyenburg ook geen pretje is om tegen zo'n afzichtelijk bouwwerk aan te moeten gaan kijken terwijl ze nu vrij uitzicht hebben, het is ruimtelijk. Mooi, ach liever ruimtelijk en lelijk dan verstikkend en mooi.

Kortom in de SPvE moet er duidelijk gemaakt worden dat het niet wenselijk is om zo hoog te bouwen. Twee bouwlagen boven de plint van minimaal 11 meter betekent dat het toekomstige gebouw hoger zal zijn dan de woningen tegenover aan de Huizingalaan. Niet wenselijk voor de Huizingalaan, maar ook niet voor de balkons die gewenst zijn voor de huidige bewoners van de van Ginnekenlaan die terug willen komen. De balkons van de lagere woonlagen zullen veel minder zon krijgen en dus meer schaduw. Ook dat 'groene dak' van de garage , de binnentuin, zal weinig zonlicht krijgen als er zo hoog gebouwd gaat worden. Dat wat op die plek gebouwd moet worden, zou niet hoger mogen zijn dan de huizen er tegenover. Of beter nog helemaal niet. Want het wordt helemaal volgebouwd. Er is geen lucht meer in de buurt. Zoveel gebouwen, zoveel extra mensen. Onbewoonbaar dus.

In de SPvE moet verduidelijkt worden wat het precies betekent dat de plint Huizingalaan levendig moet zijn. Het is totaal niet duidelijk wat er wordt bedoeld nu. Kortom het eerder genoemde taalgebruik.

Parkeren

De eeuwige melkkoe van de gemeente. Parkeren. Een aantal bewoners, niet veel, heeft een parkeervergunning. De bewoners willen er natuurlijk wel blijven kunnen parkeren. Dit komt in het gedrang als de parkeergarage ook bedoeld is voor de bezoekers van de winkels/supermarkt en het gezondheidscentrum. Is die supermarkt überhaupt nodig, maar daar heb ik het al over gehad.
Over de parkeergarage voor bezoekers van de winkels is er een motie ingediend. De redenen die de Gemeente opgeeft om af te wijken van de motie zijn absoluut niet toereikend. Als er keihard aangetoond wordt dat de motie niet uitgevoerd kan worden dan moet er iets anders verzonnen worden, moet er een andere beslissing genomen worden zoals restricties bij vrij parkeren, eerste uur of half uur niet vrij of iets anders. Heb ik eerder aangegeven dat er trucs zijn om de inspraak te beperken, bij de motie wordt er gewoon over ons heen gewalst. Dit moet echt anders.

Voor de bewoners van de Huizingalaan moet het geen pretje worden dat ze een in- en uitrit van de garage voor hun neus gaan hebben. Dat is naast zeer vervelend ook een recept voor overlast en gevaarlijke situaties want de Huizingalaan is per slot van rekening een fietsstraat een concept om fijn te kunnen fietsen want auto's worden geweerd want niemand wil stapvoets rijden. In de SPvE moet duidelijk verwoord worden welke maatregelen er gepland zijn om zo min mogelijk overlast te veroorzaken en geen onveilige situaties te krijgen met fietsers het is per slot van rekening een fietsstraat, dus de fiets is de baas niet de auto. In plaats van alleen maar een klaagzang te presenteren, wil ik ook wel oplossingen aandragen. Die zijn al eerder gemeld in andere bijeenkomsten, maar nooit komen ze vertaald terug in herziene plannen. De plannen zijn tot nu toe nauwelijks tot niet herzien. De ingang van de garage naar de Kardinaal de Jong weg verplaatsen of om restricties te brengen wie er mag parkeren bijvoorbeeld wel bezoekers gezondheidscentrum niet de bezoekers aan de winkel. Of beter nog helemaal geen supermarkt zoals eerder al geopperd. Daarom hebben we de discussie over parkeren vanwege die stomme supermarkt die niemand wil en de enorm grote hoeveelheid extra mogelijke toekomstige bewoners.

Een deel van wat hierboven geschreven staat, is aan bod gekomen op 31 januari. Het wordt met de huidige plannen een nog gevaarlijkere hoek in de buurt. De fietsstraat wordt gewoon weer een autostraat op die manier met de ingang van de garage daar. Een toestroom van auto's. En als ze er niet willen parkeren omdat de prijs in de garage hoger is dan op straat dan wordt het een buurt waar je niet meer in je eigen buurt kunt parkeren en men dus richting de Gaard moet gaan om te parkeren. Niet wenselijk dus.

Groen

Dan het genoemde groen en de openbare ruimtes. Ik als bewoner zit totaal niet te wachten op een nep groene binnentuin want het is het dak van de garage. Nu is er echt groen, struiken en bomen die echt in de grond groeien. Ook al waren de bomen een paar jaar geleden nog in prima staat en veel groter dan de huidige bomen zijn ze weggehaald en zijn er nieuwe geplaatst. Waarom is echt niet duidelijk. Dat ze plakten, dat is onzin. Op het dak van de garage kan je geen bomen plaatsen, wordt dus een 'groene' ruimte zonder schaduw. Een verschrikking dus waar je met de steeds warmer wordende zomer zal stikken van de hitte.

Nogmaals ik als bewoner zit totaal niet te wachten op zo'n groene tuin, ik heb liever en ja anders dan in het voorstel van de nieuwbouw, gewoon een eigen balkon, zoals nu, lekker zonnig op het zuiden, en niet alleen een galerij aan de kant van de kardinaal de jong weg waar totaal geen zon is want het ligt op het noorden. Het huidige balkon op het noorden is nog altijd wenselijk. Op die manier kan je je huis luchten door alles tegen elkaar open te zetten zonder je voordeur open te moeten hebben. Kortom ben weer terug bij wat eerder geschreven is, niet nieuw bouwen maar onderhouden.

Die binnentuin zal een aantrekking hebben voor het verblijf van allerlei mensen die niets met de buurt te maken hebben. Het zou een hangplek kunnen worden en dat is totaal niet wenselijk.

Dus mij een binnentuin 'verkopen' als groen is niet mijn wens en bovendien het ontneemt groen aan de hele buurt want de Huizingalaan ziet dat 'groen' niet en heeft er ook niet direct toegang toe. Maak van het huidige parkeerterrein een parkje en ja bouw een ondergrondse garage met ingang aan de Kardinaal de Jong weg. Zo behoud je een ruimtelijke buurt en win je echt groen.

Het SPvE wekt de suggestie dat er een uitbreiding van het groen zal zijn. Wat wordt er onder groen verstaan, nogmaals nu is er echt groen.

Er is een norm dat er 17m2 per nieuwe woning openbaar groen aanwezig moet zijn. Met de beoogde 95 woningen is dat 1600m2. In de SPvE behoort een specificatie te komen waar de vergroening geplaatst gaat worden. De bijeenkomst van 31 januari jongstleden was informatief, maar het was voornamelijk praten en ideeën spuwen in het luchtledige want er is nog niets besloten. Op de vergadering komen met een plattegrond waar nieteens de afmetingen op af te lezen zijn .

En helemaal het toppunt was dat de gesprekspartner van de Gemeente de omgeving totaal niet kent. Want die kwam met een verkooppraatje dat het een vergroting van het groen (binnentuin en meer groen langs de Kardenaal de Jongweg) een grote plus was ook voor de bewoners van Nieuw Bleyenburg. Wat een giller!! Nieuw Bleyenburg heeft een eigen super grote echte binnentuin.

Door met het groen. De reeds bestaande speeltuin kan geen onderdeel zijn van het extra groen dat gepland is en dit geld ook voor de binnentuin. Dat is geen openbaar groen. De mensen op de Huizingalaan zien dat groen helemaal niet en zo openbaar is het niet als je alleen aan de kant van het gezondheidscentrum met trapjes het groen kan benaderen. En welke eisen worden er aan dat 'groene' dak gesteld. Er moet dus in de SPvE komen te staan dat er op een andere plek als toevoeging op de speeltuin groen gerealiseerd moet worden.

En laten we nu even eerlijk tegen elkaar zijn. Nogmaals ik ken de buurt door en door en als ik de tekeningen zie van de grijze bunker die er gebouwd gaat worden met alle huizen, kan er helemaal geen extra groen komen per extra nieuwe woning. De parkeerplaats gaat weg dus er wordt een hele brede strook struiken opgeheven. De brede groene strook die het grote deel van het parkeerterrein scheidt van de parkeervakken aan de van Ginnekenlaan. Een duidelijke vermelding dient er te komen in de SPvE dat de bomen op een andere plaats herpland moeten worden.

Samengevat:

- Beter communiceren en beter participeren, ik voel mij niet gehoord. Alsof ik omdat ik huurder ben tweederangs burger ben. Geen fijn gevoel om te krijgen, nooit, maar vooral in deze fase van mijn leven.
- In plaatst van slopen en nieuwbouw, onderhoud en herstel. Bij dit laatste hoeft er geen andere woonruimte gezocht te worden voor de huidige bewoners, bij onderhoud en herstel wordt om de bewoners heen gewerkt.
- Groen, het wordt met de huidige plannen alleen maar steniger, woord uit de SPvE, en dat willen we allemaal niet. Het wordt een gesloten hoek en niet meer mooi en open zoals het nu is.
- Parkeren, de parkeergarage niet duurder maken dan buiten want dan blijft die leeg en wordt het een rommeltje in de buurt. Het is nu al niet makkelijk maar het lukt.
- We willen geen supermarkt. Echt.

Respondent nr. 21
Begeleidende brief/inleiding bij ingestuurde reactie:

Ingestuurde reactie:
Bijgaand mijn reactie op het concept SPvE. Beantwoording van mijn vragen mag per omgaande op dit mailadres.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Toen ik voor het eerst vernam van de nieuwbouwplannen (enkele maanden geleden) was ik verheugd. Het woningtekort neemt steeds nijpender vormen aan en het is fijn om te vernemen dat daar ook door middel van kleinschaligere projecten wat aan gedaan wordt. Ik ben afgelopen zomer naar een appartement in deze buurt verhuisd na bijna achtenhalf jaar in Transwijk te hebben gewoond. Door mijn korte tijd in deze voor mij nieuwe buurt had ik een vrij open blik en positieve insteek ten aanzien van de nieuwbouwplannen.

Ik raakte echter lichtelijk teleurgesteld toen ik de vele bezwaren en negatieve houding in het algemeen vernam van buurtgenoten. Hoewel ik hun houding niet deel en overdreven negatief vind, heb ik naar aanleiding van het SPvE ook enkele punten die wat mij betreft extra aandacht behoeven. In willekeurige volgorde zijn dat de hiernavolgende zaken:

Openbaar groen
Het verheugt mij dat de bomen in de bestaande groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg allemaal behouden lijken te kunnen blijven.1 [1] Uit het SPvE wordt mij echter niet duidelijk hoe toegankelijk de binnentuin van het nieuwe complex wordt. Is dit openbaar of semi-open-baar (enkel bewoners)? Uit het SPvE begrijp ik dat de inrichting van de binnentuin verloopt via hetzelfde participatietraject als de speeltuin.2 Daardoor neig ik naar een openbare binnentuin, maar er blijven vraagtekens omheen hangen. Tot slot denk ik dat een herinrichting van de speeltuin een mooie kans is, aangezien deze nu hoofdzakelijk steenvlakte is.

Plint
In het SPvE is opgenomen dat de minimale hoogte van de plint 5 meter dient te zijn.3 Deze hoogte verbaasde mij enigszins, aangezien dit bijna dubbel zo hoog is als één normale bouwlaag. Ook zou een dergelijk hoge plint conflicteren met de typische jaren ’60-’70-architectuur van de rest van de buurt. Daarnaast vraag ik mij af of met een dergelijk hoge plint de menselijke maat niet teveel kwijtraakt, zeker bij een kleinschaliger complex als dit. Tevens zou een lagere plint (zeg 3,5-4 meter) het complex als geheel lager maken wat vooral aan de zijde van de Huizingalaan zou kunnen schelen hoe prominent het complex is in de omgeving. [2] Is deze eis van een plinthoogte van 5 meter ontleend aan bepaalde voorschriften? Zo niet, zou ik een lagere plint ter overweging willen meegeven.

Gevel Huizingalaan
Doordat de ingang van winkels en supermarkt aan de Jan van Galenstraat zullen worden ge-situeerd4 ontstaat het gevaar dat de gevel aan de Huizingalaan een blinde of bijna blinde muur gaat worden. Een aspect dat extra aandacht behoeft in de ontwerpfase van de bebouwing naar mijn mening. Als het complex de huidige rooilijnen volgt5 zal er mogelijk een tunnelachtig effect optreden bij het inrijden van de Huizingalaan. Door de stoep aan de zijde van het complex iets breder te maken zou dit kunnen worden voorkomen. Mogelijk biedt dit dan wat ruimte voor wat extra openbaar groen wat de gevel aan die zijde wat minder gesloten zou kunnen maken. [3] Is dit een mogelijkheid binnen het ontwerp?

Parkeerplaatsen
Van wat ik begrepen heb is dit een van de ingewikkeldste punten van dit plan. Door het verdwijnen van het parkeerpleintje achter de winkels aan de Jan van Galenstraat zal de parkeer-druk in de buurt aanzienlijk toenemen. Van de Bewonerscommissie Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan begreep ik dat 13 adressen een parkeervergunning hebben. Toch staan het parkkeerpleintje en de stoep van de Van Ginnekenlaan elke avond vol. De logische conclusie is dan dat het merendeel van de andere geparkeerde auto’s uit de buurt afkomstig is. De moeilijkheid is dat deze auto’s een andere parkeerplek in de buurt zullen moeten vinden waarmee de par-keerdruk in de buurt te zeer onder druk zou komen te staan. [4] Heeft de gemeente een plan voor deze (zeer waarschijnlijke) toename van de parkeerdruk?

Daarnaast lees ik dat de toedeling van parkeerplaatsen in de parkeergarage de verantwoordelijkheid is van de ontwikkelaar.6 Daarmee ligt het gevaar op de loer dat de ontwikkelaar/beheerder exorbitante bedragen gaat vragen voor parkeerplekken in de parkeergarage. Uit contacten met leeftijdsgenoten in de stad die in vergelijkbare complexen wonen of hebben gewoond weet ik dat dergelijke praktijken niet ongewoon zijn. Mogelijk kunnen sommige bewoners dit niet betalen, terwijl zij hun auto nodig hebben voor woon-werkverkeer (denk aan verplegers met nachtdiensten, leraren, etc.). Een mogelijk gevolg is dat deze mensen hun auto een eindje verderop gaan parkeren waar beperkt betaald parkeren is ingevoerd waardoor de parkeerdruk in andere buurten weer kan gaan stijgen. Het lijkt mij daarom goed als de gemeente extra voorwaarden aan de ontwikkelaar stelt wat betreft de prijzen van parkeerplaatsen in de parkeergarage. [5] Is de gemeente in staat en bereid om extra voorwaarden te stellen?

Winkels/supermarkt
Ten aanzien van de winkels en supermarkt vraag ik mij af of deze in een behoefte gaan voorzien. Leegstand van fysieke winkels komt inmiddels regelmatig voor. In Winkelcentrum De Gaard staan enkele winkelruimtes al geruime tijd leeg. Hoewel ik het absoluut met u eens ben dat de aanwezigheid van winkels in de plint het complex verlevendigt en voorkomt dat dit een gesloten blok zal worden.7 Op dit moment staan enkele winkelpanden aan de Jan van Galenstraat al leeg en enkele andere winkels hebben meer een pop-upachtig karakter. Ik vraag mij af of alle winkelruimtes in het nieuwe complex gevuld kunnen gaan worden.

Een vergelijkbare zorg heb ik rond de supermarkt. Het is algemeen bekend dat de marges in de supermarktbranche klein zijn, waardoor supermarkten het van omzethoeveelheden moeten hebben. Zodoende wordt een kleinschaligere mandjessupermarkt mogelijk niet levensvatbaar genoeg geacht door de ketens. Of blijkt deze na enkele jaren niet genoeg omzet te genereren en komt de ruimte leeg te staan. [6] Heeft de gemeente studie gedaan naar de economische levensvatbaarheid van de winkels en supermarkt?

Sociale cohesie

Tot slot enkele opmerkingen over sociale cohesie. Uit een gesprek met buurtgenoten, georganiseerd door de buurtvereniging, vernam ik dat er veel zorgen zijn rond de impact op de sociale cohesie van de buurt door het nieuwe complex. Tekenend voor mij was dat alle buurtgenoten die deze zorgen uiten in de rijtjeshuizen wonen en niet in een van de andere appartementencomplexen in de buurt.
Zelf woon ik in de gele flat en herkende ik mij niet in het beeld van zeer hechte sociale cohesie in de buurt. Ik heb goed contact met mijn buren in de flat, maar buiten het complex ken ik na ruim een half jaar mensen hooguit van gezicht. De buurtvereniging organiseert wel het een en ander dat de cohesie bevordert, maar vaak lijkt dit vooral een feestje te zijn van rijtjeshuisbewoners. Zodoende denk ik dat de zorgen rondom sociale cohesie die ik heb vernomen en die ongetwijfeld in andere reacties naar voren zullen komen ongegrond zijn.

Hartelijk dank dat ik langs deze weg mijn zorgen rondom bepaalde aspecten van het plan kon uiten en enkele vragen kon stellen. Graag zou ik een antwoord op mijn gestelde vragen (dik-gedrukt genummerd tussen vierkante haken) ontvangen.

[1] SPvE, pag.28.
[2] SPvE, pag. 35.
[3] SPvE, pag. 19.
[4] Ibidem.
[5] Ibidem.
[6] SPvE, pag. 21.
[7] SPvE, pag. 19.

Respondent nr. 22

Ingestuurde reactie:
In bijgevoegd document vindt u mijn reactie op het SPvE Jan van Galenstraat. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
In deze brief treft u mijn reactie aan op het Stedenbouwkundig programma van eisen – Jan van Galenstraat (concept, versie 28 november 2023) aan (hierna SPvE).

1) Gekozen inrichting staat al vast
Het SpvE gaat uit van een scenario waarin een supermarkt is opgenomen. De supermarkt verscheen reeds in het intentiedocument 2019 en is daarna niet meer uit beeld geweest. Dit ondanks de vele bezwaren die tegen het voornemen van een supermarkt zijn ingebracht. Bezwaren die ook benoemen dat de onderbouwing van het belang en de noodzaak van een supermarkt sinds het IDOC ontbreekt. Dit terwijl een zorgvuldig onderzoek naar een invulling zonder supermarkt en/of winkels achterwege is gelaten.
Elke communicatie hierover is opgebouwd uit doelredeneringen die enkel krampachtig vasthouden aan een uitkomst die een supermarkt bevat.
Mede op verzoek van buurtbewoners heeft de gemeenteraad gevraagd om een uitwerking van verschillende scenario's. Deze worden benoemd in de Bijlage Scenario’s herontwikkeling Jan van Galenstraat bij de raadsbrief Scenario’s herontwikkeling Jan van Galenstraat.
De ‘uitwerking’ hiervan is echter niets meer dan een kladblokexercitie vol met doelredeneringen.
Dit laat zien hoe flinterdun de onderbouwing van het scenario in het SPvE is. Andere mogelijkheden zijn op géén enkele manier serieus onderzocht. Dit maakt de besluitvorming van de gemeente bijzonder onzorgvuldig en ondermijnt de mogelijkheid van een zorgvuldige belangenafweging.
Ter illustratie.
In scenario 2 zou het scenario moeten worden uitgewerkt dat er géén winkels in de herontwikkeling terugkomen.
Als argument wordt gewezen naar een werkgelegenheidsopgave in het RSU 2040. Dat is onnodig. De huidige werkgelegenheid van de bestaande winkelstrip is op twee handen te tellen. Dit terwijl er in het nabijgelegen winkelcentrum juist een tekort aan mensen is. Bovendien komen de medewerkers helemaal niet uit de buurt. De winkelstrip in stand houden met een werkgelegenheidsargument is dan ook misbruik maken van een niet valide reden.

Ook het voorzieningenniveau blijft voldoende op peil zonder de huidige winkels. Er zijn verschillende winkels op loopafstand die de beperkte functies van de huidige winkels kunnen invullen. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de winkels überhaupt volledig gevuld zullen worden. Getuige de leegstand in winkelcentrum De Gaard, blijkt dat er onvoldoende klandizie is voor kleinschalige voorzieningen. Ook als daar een supermarkt naast gelegen is.

Wat in het huidige scenario niet wordt benoemd, maar wel degelijk zou moeten worden meegewogen, is dat met het huidige voorstel een woonwijk wordt opgezadeld met een winkelcentrum in plaats van een buurtwinkel. De huidige winkels kennen zeer beperkte openingstijden. Een aantal winkels is zelfs maar enkele dagen per week (en soms zelfs per maand) open. Dat betekent dat 's avonds, op zondagen en tijdens vakanties de winkels grotendeels gesloten zijn. In het huidige plan is een supermarkt opgenomen die straks (uiteindelijk) zeven dagen in de week open zal zijn tot laat in de avond. Dit maakt van een rustige woonwijk opeens een plek waar altijd bedrijvigheid is. Dat een dergelijk element nergens wordt beschreven, is een van de vele kenmerkende voorbeelden die aantonen dat er op géén enkele wijze een zorgvuldige belangenafweging plaats heeft kunnen vinden.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE

Voordat het SPvE aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, zie ik graag een gespecificeerde uitwerking van scenario 2 (ontwikkeling zonder winkels) met een robuuste, zorgvuldige en feitelijke onderbouwing van wat er voor nodig is om een scenario zonder winkels te realiseren. Graag met de mindset waarom dit wel zou kunnen in plaats van enkel het benoemen van (vaak feitelijk onjuiste) bezwaren.

2) Bouwhoogte zijde Huizingalaan
In het eerder gedeelde ontwerp was aan de zijde van de Huizingalaan één woonlaag ingetekend. Tijdens de presentatie hiervan vertelde de architect (Blauw) dat dit de manier was de woningen aan de Huizingalaan op geleidelijke wijze te laten aansluiten bij de hoogbouw van de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat en het bestaande Nieuw Bleyenburg. In het huidige ontwerp is aan de zijde Huizingalaan een veel hogere zijde ingetekend en is deze geleidelijkheid dus verdwenen. Hiermee wordt het uitzicht vanuit de woningen aan de Huizingalaan ernstig beperkt en is sluit de nieuwbouw aan de zijde van de Huizingalaan niet meer aan bij de woonhuizen in de buurt. De intekening van de bouw aan de zijde aan de Huizingalaan is, zeker gezien de locatie, veel te hoog. Dit element is nieuw in het huidige SPvE en niet eerder met buurtbewoners besproken. (Zie hiervoor ook hieronder onder 7: ontbreken participatie)
Graag zie ik in het aangepaste SPvE
Graag zie ik de hoogte van de bebouwing aan de zijde van de Huizingalaan beperkt tot één laag (maximaal 3 tot 4 meter) zodat dit blijft aansluiten bij de woningen aann de Huizingalaan. Dit moet voorkomen dat het uitzicht niet te ernstig wordt ingeperkt en woningen aan de Huizingalaan straks géén blinde muur als uitzicht hebben. Dus aansluiten bij de eerdere versies van het ontwerp zoals deze destijds met bewoners zijn gedeeld.

3) Groenvoorzieningen
Ten aanzien van het groen is de reactie van de gemeente letterlijk: u kunt het dak op. Het huidige parkeerterrein is een open ruimte die mede gevuld en omringt is met struiken en bomen. Het plaatsen van enig groen op het dak van de nieuw te bouwen gebouwen, kan niet worden gerekend als 'groenvoorzieningen'. Alhoewel de exacte invulling nog moet worden bepaald, is al wel met zekerheid te stellen dat eventueel groen niet zichtbaar zal zijn vanaf de Huizingalaan. Ruimte voor bomen zoals op de huidige parkeerplaats is onrealistisch. Verder is dit 'groen' niet eenvoudig (bijvoorbeeld zonder trap) bereikbaar. Er is dan ook géén sprake van 'openbaar' groen.
Voor aangepast SPvE
Ik verzoek in het aangepast SPvE rekening te houden met openbaar groen dat zichtbaar is vanaf de straat (Huizingalaan) en eenvoudig (dus zonder traptreden) te bereiken is. Dit betekent dat het verdwijnen van de huidige deels groene open ruimte, gecompenseerd met worden met openbare groenvoorzieningen op straatniveau dat in verhouding staat tot het genoemde verlies. En om enige zichtbaarheid van het groen op het dak vanaf de Huizingalaan en de woningen aan de Huizingalaan te realiseren, zou de bouwhoogte aan de Huizingalaan maximaal uit één woonlaag mogen bestaan. (zie ook onder 2) bouwhoogte zijde Huizingalaan)

4) Ingang parkeergarage

De in- en uitrit van de parkeergarage is gelegen direct tegenover een aantal woningen aan de Huizingalaan. Dit zorgt voor overlast. Denk bijvoorbeeld aan koplampen die steeds bij de woningen naar binnen schijnen. Dit kan voorkomen worden door de ingang van de parkeergarage op een alternatieve locatie te situeren, zoals aan de Jan van Galenstraat. Of meer aan het begin van de Huizingalaan, waar de in- en uitgang tegenover garages gesitueerd kan worden.

Dit is haalbaar, maar wordt met het gebruik van drogredenen niet onderkend. Het argument tegen een locatie aan de Jan van Galenstraat zou zijn dat de auto's dan moeite hebben de drukkere Jan van Galenstraat op te komen, maar dat is onzin. Immers, dezelfde auto's moeten anders vanaf de Huizingalaan de Jan van Galenstraat op.
Tegen een uitgang tegenover de garages aan het begin deel van de Huizingalaan, is zelfs helemaal géén onderbouwd argument. Daar zit momenteel immers al de meest gebruikte opgang van de hele Huizingalaan, namelijk de Van Ginnekenlaan, waar per dag meer auto's uitkomen dan van het parkeerterrein zelf. Vooral omdat de ondergrondse afvalcontainers regelmatig worden aangedaan door mensen van buiten de buurt die hun afval komen brengen. Een uitgang op die hoogte kan dus gewoon.
Alles wat de gemeente daar tegenin brengt, zijn doelredeneringen.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE
De ingang van de parkeergarage niet direct tegenover woningen aan de Huizingalaan situeren. De gemeente moet zich met een positieve houding inspannen om alles in het werk te stellen de locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage niet tegenover woningen aan de Huizingalaan te situeren. Voorkeurlocaties zijn aan de Jan van Galenstraat, waar géén woningen tegenover liggen of op de huidige locatie van de Van Ginnekenlaan.

5) Parkeren
Ik woon tegenover het parkeerterrein en zie al meer dan 20 jaar op dagbasis de verkeersbewegingen op het parkeerterrein. Ik weet dan ook beter dan welk model ook wat daar plaatsvindt. Ik weet zelf bijna van elke auto wie de eigenaar is.
Ik doen de volgende feitelijke waarnemingen:
- Het aantal bezoekers dat met de auto één van de huidige winkels bezoekt en op het parkeerterrein parkeert, is op dagbasis met één hand te tellen.
- Bezoekers die wel met de auto komen, komen één van de volgende dingen doen: een pakketje brengen of halen, een bloemetje kopen, een bezoek aan de sigarenzaak (voor bijvoorbeeld sigaretten) of een bezoek aan een bekende in Nieuw Bleyenburg. Van de eerst genoemde bezoekers is het aantal dat de auto 'fout' parkeert (dus op het trottoir of simpelweg langs de weg) groter dan het aantal dat op een parkeerplek parkeert.
- De meeste auto's op de parkeerplaats zijn van bewoners van de Huizingalaan en de Jan van Galenstraat. Bij het verdwijnen van de huidige parkeerplaatsen wordt de druk op bestaande parkeerplaatsen in de Huizingalaan veel groter.

Alle modellen ten spijt, ziet de praktijk er totaal anders uit. Niet een groot deel winkelend publiek bezet de parkeerplekken, maar vooral bewoners uit de buurt die niet in de te renoveren gebouwen wonen. Het terugbrengen van de parkeernorm van een Zone B naar een Zone A miskent volledig het huidige feitelijke gebruik van het parkeerterrein.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE
Hanteren van de parkeernorm passend bij Zone B en rekenschap geven aan het verdwijnen van parkeerplekken die momenteel worden gebruikt door bewoners van de Huizingalaan en Jan van Galenstraat. Dit kan bijvoorbeeld door deze bewoners toegang te geven tot de parkeergarage of op andere wijze vervangende parkeerplaatsen te realiseren.

6) Laden en/of lossen niet aan de Huizingalaan
In het voorstel van het omgevingsontwerp is een laad- en losplaats ingetekend aan de Huizingalaan. In het SPvE wordt dit geformuleerd als een "passende mogelijkheid voor bevoorrading". Passende mogelijkheden voor bevoorrading zijn niet in de woonwijk, de bevoorrading van de supermarkt is niet voor niets op voorspraak van de gemeenteraad aan de Kardinaal de Jongweg geplaatst.

Derhalve zou overige bevoorrading gecombineerd moeten worden met de bevoorradingslocatie aan de Kardinaal de Jongweg. Of hooguit aan de Jan van Galenstraat. Met het opnemen van een laad- en losplek aan de Huizingalaan is een belangrijk deel van de overlast en beperking van de leefbaarheid van de verplaatste distributie-ingang alsnog aan de orde.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE

Expliciet opgenomen dat bevoorrading niet vanaf de Huizingalaan zal geschieden. Dus ook niet buiten het Plangebied van het SPvE.

7) Ontbreken participatie
De gemeente lijkt te beschrijven dat er sprake is van enige wijze van participatie. Dit is in de praktijk totaal niet het geval. Er is géén sprake van overleg, er wordt op géén enkele wijze rekening gehouden met ideeën en/of wensen van de buurtbewoners en de bereidwilligheid om aanpassingen aan het conceptontwerp te doen, is nul.
Buurtbewoners en de buurtvereniging worden aangehoord en krijgen van de gemeente vervolgens een antwoord dat enkel bestaat uit drogredenen en doelredeneringen die allemaal op hetzelfde neerkomen: we veranderen niks.
De wijze waarop de gemeente met buurtbewoners omgaat is dusdanig schandalig dat moet worden vastgesteld dat de beginselen van behoorlijk bestuur in onderhavige casus niet worden nageleefd. Er is zeker géén sprake van een daadkrachtige motivering. En terechte kritiekpunten op 'onderzoeken' waar de gemeente zich op beroept, worden simpelweg niet op detailniveau beantwoord noch weerlegt. Een totaal gebrek aan zorgvuldigheid brengt met zich mee dat de feiten en belangen niet in kaart zijn gebracht en daarmee niet op een zorgvuldige manier zijn gewogen. En dit terwijl ieder belang van de projectontwikkelaar steevast zwaarder wordt gewogen dan het belang van buurtbewoners.
Dat er géén enkele wijziging in het conceptontwerp heeft plaatsgevonden dat het gevolg is van een wens of input van de buurtbewoners in combinatie met een handreiking van de gemeente, is veelzeggend.
Wijzigen die wel zijn bereikt, zijn het gevolg van andere factoren, zoals inzet door de gemeenteraad. Ter illustratie: de buurtbewoners vragen niet te laden en lossen in de buurt, op een fietsstraat, aan de Huizingalaan. Maar bij voorkeur aan de Kardinaal de Jongweg. De reactie van de gemeente: "kan niet anders en de invulling aan de Huizingalaan is, volgens onze modellen, acceptabel". Deze houding is tekenend voor elk verzoek of idee dat uit de buurt komt.
Vervolgens eist de gemeenteraad een plek voor laden en lossen aan de Kardinaal de Jongweg. En wat denk je? Het kan dus wel, want nu is het ontwerp aangepast.
Graag zie ik in het aangepaste SPvE
Ik verzoek de gemeente een participatietraject op te zetten wat meer is dan het aanhoren van buurtbewoners om vervolgens de (niet onderbouwde) onmogelijkheid ervan mee te delen. De gemeente mag pas tot een SPvE komen wanneer op voldoende robuuste, gedegen en zorgvuldige wijze is gekeken hoe de wensen van buurtbewoners kunnen worden ingevuld. Een participatietraject waarin de houding van de gemeente gekenmerkt wordt door een attitude 'we gaan kijken of het kan' in plaats van 'we zoeken naar redenen waarom de wens onmogelijk zou zijn'. (zie ook onder 1)

Ik zou de gemeenteraad willen verzoeken het SPvE niet goed te keuren, zolang er géén fatsoenlijk participatietraject heeft plaatsgevonden!

Ik verzoek u mijn reactie integraal te delen met de gemeenteraad en mijn opmerkingen gedetailleerd en per onderwerp te beantwoorden.
Ik hoop dat de gemeente tot het inzicht komt dat deze herontwikkeling een betere en vooral gedragen inrichting verdient.

Respondent nr. 23

Ingestuurde reactie:
Hierbij onze zienswijze op het Concept-Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galen en Huizingalaan.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Dank voor de mogelijkheid te reageren op het Concept-Stedelijk Programma van Eisen Jan van Galenstraat (hierna: SPvE). Wij zien ons genoodzaakt hiervan gebruik te maken, omdat we zorgen hebben over de gevolgen van voorliggende plannen voor de veiligheid en leefbaarheid van onze buurt en over het proces. Middels deze brief maken wij onze zorgen en vragen over het SPvE kenbaar. Om de leesbaarheid te bevorderen zijn deze gesorteerd naar vijf thema's:

- Nieuwbouw;

- Supermarkt;
- Verkeersveiligheid;
- Groen; en
- Participatie en proces.

Onze vragen daarbij zijn onderstreept.

Nieuwbouw

De noodzaak voor nieuwbouw is door de projectontwikkelaar/verhuurder zelf gecreëerd, door nalatig onderhoud, ten koste van de bewoners. Dit is zeer kwalijk. Hoe worden de bewoners tegemoet gekomen?

Om de huidige bewoners die eventueel terug willen keren in de nieuwbouw een stem te geven in de ontwikkeling van de plannen, zou er bijvoorbeeld een participatieproces kunnen worden ingericht, waarbij bewoners mee kunnen doen in het ontwerpproces van de woningen/bebouwing. Net zoals de gemeente dit doet voor het inrichten van de openbare ruimte. Dan zou Utrecht pas echt "samen stad maken". Is de gemeente bereid dit als eis op te nemen in het SpvE?

Op blz. 19 is als uitgangspunt opgenomen: “De bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van omwonenden". Hoe dit gebeurt is nergens concreet gemaakt. Wel staat in het SPvE dat er aan de Huizingalaan op een nu open (en openbaar) gebied een plint van vijf meter plus twee bouwlagen komt en een uitgang van een parkeergarage waardoor koplampen woonkamers binnendringen. Vindt de de gemeente dat ze hiermee rekening houdt met zicht van omwonenden? Hoe wordt wel rekening gehouden met zicht van omwonenden? Vanuit geplande woningen die staan ingetekend in het SPvE naast en achter het huidige blok van vier huizen aan de Huizingalaan, is er direct zicht in de huizen. Waarom komen de geplande woningen steeds dichterbij dit blok huizen in de tekeningen en waarom wordt hier niet over geïnformeerd? Hoe wordt er rekening gehouden met privacy van omwonenden? Graag hierover concrete maatregelen opnemen in het SPvE.

Supermarkt

De noodzaak voor een supermarkt is er niet, maar staat toch hoog op het wensenlijstje van de gemeente. Ondanks dat dit ten koste gaat van (veel) ruimte, waar anders zou kunnen worden voorzien in behoefte aan groen of woningen (daarop heeft de gemeente immers een grote opgave). En ondanks dat dit de verkeersaanzuigende werking ernstig vergroot en daarmee leefbaarheid en veiligheid verminderd. Terwijl er op vijf minuten loopafstand een gerenoveerd en uitgebreid winkelcentrum (De Gaard) is met twee supermarkten, en waar bovendien panden leegstaan. Voldoet het plangebied daarmee niet al aan de ambitie van de ‘10 minuten stad’, zoals op blz. 4 van het SpvE is opgenomen? Zit het vasthouden aan een supermarkt de gemeente niet in de weg om andere ambities te realiseren?

De grootte van de supermarkt staat nu geformuleerd als "circa 1270 m² bvo". Dit is onduidelijk en biedt teveel ruimte. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de supermarkt (al dan niet op termijn) binnen de perken blijft? Is het niet duidelijker om hier een maximum van 1270 aan te stellen? Met de term “mandjessupermarkt” wordt aangegeven dat het om een kleine supermarkt gaat, maar hier wordt geen definitie voor gegeven. De term suggereert dat er geen winkelwagens in/uit gaan. Graag het SPvE aanvullen met deze definitie.

Verkeersveiligheid

Belangrijk punt van zorg is de verkeersveiligheid in verband met toenemend aantal verkeersbewegingen met 55 meer woningen (95 i.p.v. huidige 40), gezondheidscentrum én een supermarkt, geconcentreerd op één locatie met beperkt oppervlakte. In het SpvE wordt gesproken over “het belang de juiste balans te behouden tussen de voetganger, fietser, auto, vrachtauto voor de bevoorrading van de winkels en OV”. Het is daarom goed dat de bevoorrading verplaatst is van de Huizingalaan, nota bene een fietsstraat, naar de Kardinaal de Jongweg. Maar met de toename van autoverkeer in de fietsstraat, waar de in- en uitgang van de parkeergarage is gepland, is de balans nog steeds in het geding. In het SpvE staat wel, op blz. 20: “Het in- en uitrijden hiervan moet op een verkeersveilige manier plaatsvinden, conflicten met fietsers en voetgangers moet door een goede

inrichting worden voorkomen". Bovendien moet bevoorrading van de overige winkels nog ergens in de openbare ruimte ingepast worden (blz. 27). Hoe dit op een veilige manier te combineren is, wordt niet concreet gemaakt. Hoe ziet de gemeente dit voor zich? Hoe wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan en de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan, met name voor de fietsers, geborgd? En hoe wordt dit vastgelegd in het SPvE?

Groen

In het SpvE wordt het plangebied als 'stenig' omschreven. Op het gebied van groen zien wij inderdaad veel ruimte voor verbetering. Met het voorliggende SPvE laat de gemeente deze uitgelezen kans vervolgens echter liggen.

In het SpvE staat op blz. 27: "Het parkeerterrein aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan komen te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plek, waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt." Dit is een farce, want alleen een deel van de Van Ginnekenlaan wordt in de plannen groen. Het huidige parkeerterrein en overige deel van de Van Ginnekenlaan worden bebouwd. Graag aanpassen naar een eerlijk verhaal over (minder groen) of hier ook daadwerkelijk groen de ruimte geven.

Volgens het SpvE is het streven om 17 m² groen toe te voegen per nieuwe woning (blz. 22). Bij 95 woningen betekent dat ruim 1600 m² (wanneer alleen gerekend wordt met het aantal toegevoegde/extra woningen, gaat het om meer dan 930 m²). Het is onduidelijk waar dit gerealiseerd gaat worden in de plannen. Er wordt aangegeven dat op de huidige parkeerplaats groen komt, maar dit gedeelte wordt bebouwd. Groen op het dak van particuliere bebouwing kan hier niet bij meegerekend worden, aangezien het niet dezelfde waarde heeft als groen op straatniveau, zowel qua biodiversiteit als infiltratie van regenwater. Het deel van de Van Ginnekenlaan wat groen zou moeten worden, is geen 1600 m² (ook geen 930 m²) en wordt bovendien gecombineerd met speelgelegenheid. In het SPvE zoals het nu voor ligt lijkt het groen alleen maar af te nemen. Graag aangeven waar het extra groen wél gerealiseerd wordt en om hoeveel vierkante meter het netto gaat.

Zonder dit groen kan de gemeente ook de belofte voor reduceren hittestress en opvang van regenwater (blz. 25) niet waarmaken. Over de kwaliteit van het extra en te compenseren groen is bovendien niks opgenomen. Deze omissie graag rechtzetten.

In het SpvE is op blz. 22 een uitgangspunt opgenomen voor diervriendelijke bouw. Waarom niet, in lijn met de gemeentelijke ambitie, ook natuurinclusief (, zoals in bijvoorbeeld het SpvE voor de Kögllaan 26 wel is opgenomen)?

Participatie en proces

De informatievoorziening vanuit de gemeente is tot nu toe onvolledig, waardoor veel onduidelijkheid (en daarmee weerstand) wordt gecreëerd. Een voorbeeld is het opschuiven van de bebouwing in de plannen. Dit is op de plattegronden die de gemeente publiceert niet zichtbaar gemaakt, omdat er geen metrages worden weergegeven. Als omwonenden voelen wij ons daardoor niet serieus genomen, terwijl het gaat om onze directe leefomgeving. Graag ontvangen wij plantekeningen met daarop afmetingen weergegeven, zowel de huidige als eerdere versies.

Het participatieproces is tot nu toe slecht verlopen, zo blijkt ook uit bijlage 1 (blz. 36). Het 'uitgebreid participatieproces' zoals op blz. 34 geschetst wordt, doet minder recht aan de werkelijkheid. Contactmomenten met de buurt/buurtvereniging zijn er alleen geweest op initiatief of aandringen van de buurtvereniging. Hopelijk gaat dat vanaf nu beter, alleen is het jammer dat een aantal cruciale keuzes, zoals die voor een supermarkt, zonder participatieproces zijn gemaakt. Als bewoners worden we voor een voldongen feit gesteld.

Gezien het proces tot dusver hebben wij als omwonenden zorgen over het proces in de toekomst. Het faciliteren van de projectontwikkelaar is voor de gemeente tot nu toe belangrijker geweest dan belangen van de omwonenden als uitgangspunt nemen (iets wat zeker gezien het gestelde in de tweede alinea van deze brief overigens moeilijk te begrijpen is). Wij zijn er daarom niet gerust op dat onze belangen in het vervolgproces wel worden meegenomen door de gemeente. Ook straks tijdens de bouw. Hoe wordt ervoor gezorgd dat huidige bewoners acceptabele alternatieve woonruimte

krijgen tijdens deze periode en terug kunnen keren? En hoe wordt ervoor gezorgd dat omwonenden tijdens bouw geen schade en minimale overlast ondervinden?

Respondent nr. 24

Ingestuurde reactie:
In bijgaande brief zetten we onze reactie uiteen op de plannen van de gemeente voor een ruimtelijke ontwikkeling op de hoek van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. We zien uit naar de inhoudelijke reactie van de gemeente. Desgewenst zijn we graag bereid om onze reactie mondeling aan u toe te lichten.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
In deze brief geven we u onze zienswijze op de plannen van de gemeente voor de geplande ruimtelijke ontwikkeling op de hoek van de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan.

Fietsroutes in de nabijheid van de ruimtelijke ontwikkeling
De invulling van de ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de verkeersstromen in de nabije omgeving. In deze omgeving liggen verschillende belangrijke doorgaande fietsverbindingen, dus de ruimtelijke ontwikkeling raakt het belang van de fiets. De Fietsersbond behartigt de belangen van alle fietsers; we zetten ons in voor veilig en comfortabel fietsen en we leveren daarmee een bijdrage aan een leefbaar, gezond en actief Nederland, én aan fietsgeluk voor iedereen.

In het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling lopen twee belangrijke stedelijke en regionale fietsroutes:
- De regionale doorfietsroute Utrecht – Amersfoort loopt vanaf de Alexander Numankade via de Jan van Galenstraat naar de Kardinaal de Jongweg;
- De stedelijke hoofdfietsroute loopt van Overvecht naar het Utrecht Science Parc vanaf de Kardinaal de Jongweg via de Jan van Galenstraat naar de Huizingalaan.

De ruimtelijke ontwikkeling wordt omsloten door deze belangrijke en veelgebruikte fietsverbindingen. Het is verheugend dat in het SPvE deze fietsroutes expliciet worden genoemd. In juli 2022 hebben we de gemeente een inspraakreactie gestuurd op het IPvE FO van de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort.

De ruimtelijke ontwikkeling zal door de toename van het aantal woningen ten opzichte van de huidige situatie en de realisatie van de ‘mandjessupermarkt’ naar verwachting leiden tot een toename van de verkeersbewegingen van zowel bewoners als bezoekers. Op veel meer plaatsen in de stad hebben fietsers te maken met ander langzaamverkeer en auto’s, daarvan verwachten we geen substantieel (negatief) effect op de verkeersveiligheid. We gaan ervan uit dat bij het ontwerp de veiligheid van alle gebruikers een vanzelfsprekend uitgangspunt is.

We zijn blij met het idee om white label pakketkluizen in het gebied te plaatsen, om daarmee onnodige autoverkeersbewegingen te voorkomen. Ons zijn in de gemeente geen andere plekken bekend waar zoiets eerder is toegepast en wat de ervaringen daarmee zijn. We willen de gemeente vragen om op deze plek dergelijke pakketkluizen toe te passen, het gebruik te monitoren en van de ervaringen te leren over het gebruik en het effect op de omvang van het autoverkeer te onderzoeken.

De gemeenteraad heeft per motie de wens uitgesproken om de bevoorrading van de supermarkt te realiseren vanaf de Kardinaal de Jongweg. We lezen in het SPvE dat de bestaande bushalte wordt gebruikt voor het parkeren van het bevoorradingsverkeer. We begrijpen uit deze formulering dat de vrachtwagens het fietspad langs de Kardinaal de Jongweg niet kruisen. We gaan er daarom vanuit dat het lossen van de vrachtwagen erop neer komt dat het personeel het fietspad kruist met uitsluitend rolcontainers (en dergelijke) en dus niet met hun vrachtvoertuigen. Het is wat ons betreft volstrekt onacceptabel dat (vracht)voertuigen het fietspad langs de Kardinaal de Jongweg op deze plek zouden kruisen. We willen dat het in het ontwerp van de parkeerhaven onmogelijk wordt gemaakt voor de vrachtwagens om onverhoopt toch de stoep op te rijden om tussen de bomen door bij de toegang tot de winkels te komen.

De gemeente geeft aan dat er sprake is van een overlap in de plangebieden van het project en de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort. We hebben in het kader van het ontwerp van de doorfietsroute met de gemeente in het verleden overlegd over de kruising van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat. We hadden en hebben nog steeds zorgen over de veiligheid van het fietsverkeer dat via de Kardinaal de Jongweg komt vanuit de richting De Bilt en bij het kruispunt linksaf naar de Jan van Galenstraat wil afslaan. Om de route te volgen moeten deze fietsers eerst bij de verkeerslichten de Jan van Galenstraat oversteken en daarna meer dan 90 graden linksaf draaien naar de Jan van Galenstraat. Onze verwachting is dat ten minste een deel van de fietsers dit niet zal doen en nog vóór het verkeerslicht tegen de richting in linksaf zal slaan. Op de hoek van de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat staat in het plan extra verharding ingetekend, voor het lossen van het bevoorradingsverkeer. We verwachten dat deze verharding het afsnijden van de bocht linksaf extra aantrekkelijk kan maken. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het plan niet leidt tot extra verkeersonveiligheid, op de plek waar de bevoorrading het fietsverkeer kruist en voor de fietsers die linksaf slaan bij de kruising van de Kardinaal de Jongweg met de Jan van Galenstraat?

Overigens lijkt het ons logischer dat het bevoorradend (vracht)verkeer aan de kant van de Huizingalaan parkeert, omdat de (vracht)wagens dan veel dichter bij de winkel(s) kunnen komen en de afstand die de goederen, aangedreven door spierkracht, moeten afleggen dus veel kleiner is. We zijn bekend met de bezwaren die bewoners daartegen hebben en dat zij die in de participatie naar voren hebben gebracht. We willen op deze plaats aangeven dat de Fietsersbond in het proces van de participatie, zoals beschreven in Bijlage 1, tot op heden niet betrokken is geweest. Bij de keuze voor de bevoorrading van de supermarkt vanaf de Kardinaal de Jongweg is het belang van de fietsers onvoldoende meegewogen. We willen daarom vragen om ons te betrekken in het vervolg van het proces, bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte.

De Huizingalaan is recent ingericht als fietsstraat. De ontwikkeling van het voorliggende plan zorgt voor een toename van het verkeer, waaronder ook het autoverkeer. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de intensiteit op de Huizingalaan niet toeneemt tot boven het niveau dat veilig gefaciliteerd kan worden in de fietsstraat Huizingalaan?

Andere vragen die bij ons leven:
- Hoe wordt op de Jan van Galenstraat de snelheid voldoende laag dus lager dan 30 km/u gehouden, ook voor verkeer vanaf de Kardinaal de Jongweg?
- Hoe zit het met de oversteekbaarheid van de Jan van Galenstraat? Kun je op de fiets vanaf het winkelcentrum makkelijk linksaf naar de Alexander Numankade rijden? Er rijden nu 1.650 auto's (SPvE pag 14), dat moeten er niet heel veel meer worden, anders wordt oversteken een stuk moeilijker
- Het binnenplein is in de huidige situatie ingericht als autoparkeerplaats. In de parkeergarage komen ongeveer net zoveel parkeerplekken terug als er nu op het binnenplein zijn. Echter, de plekken in de garage zijn alleen toegankelijk voor bewoners. Op straat kan een tekort ontstaan aan autoparkeerplaatsen, wat kan leiden tot parkeerproblemen en zich kan uiten als kortparkeren in de fietsstraat Huizingalaan. Hoe gaat de gemeente erop toezien dat dit niet gebeurt, zodat het aantrekkelijke karakter en de veiligheid van de fietsstraat behouden blijven?
- Er is een stevige overstap nodig van auto naar fietsgebruik in de wijk, om parkeerproblemen te voorkomen. Hoe gaat de gemeente daar voor zorgen?

Fietsparkeervoorzieningen in de ruimtelijke ontwikkeling
De ruimtelijke ontwikkeling voorziet in de realisatie van woningen en een winkelstrip.

Het SPvE vermeldt dat het gaat om 94 woningen. We zijn blij dat voor de bewoners een veilige inpandige fietsenstalling wordt gemaakt. De fietsenstalling komt in de verdiepte parkeergarage. In het SPvE wordt terecht benoemd dat iedereen, ook mensen met een beperking, in staat moeten zijn om de woningen en voorzieningen te bereiken en te gebruiken. We willen daarom vragen om een beperkte helling naar de verdiepte fietsenstalling, zodat ook mensen met minder dan gemiddelde kracht in hun lichaam of een beperking vanuit de fietsenstalling op straatniveau kunnen komen, ook bijvoorbeeld met aangepaste voertuigen zoals handbikes.

We lezen dat de fietsenstalling gedeeld wordt met alle bewoners. We willen vragen om de fietsenstalling goed afsluitbaar te maken, zodat de fietsen van de bewoners veilig staan en de kans op fietsdiefstal veel kleiner is dan als de fietsen ‘los’ in de parkeergarage staan. Verder dient bij de

inrichting van de parkeergarage goed te worden nagedacht over de routes voor auto's, fietsers en voetganger tussen de ingang van de garage vanaf de straat en de toegang tot (het trappenhuis naar) de woningen. In het SPvE staat dat de keuze voor fiets, OV of fiets/voet zoveel mogelijk wordt gestimuleerd; dit betekent wat ons betreft dat de bewoners, aangekomen in de parkeergarage, gemakkelijker de fietsen dan de auto kunnen pakken.

De winkelstrip omvat een supermarkt, dagwinkels en maatschappelijke voorzieningen. Fietsparkeren voor bezoekers van de winkels en voorzieningen gebeurt in de openbare ruimte. We vragen om te zorgen voor voldoende rekken op handige plekken. Ook aan de binnenkant van de winkelstrip komen ingangen, ook daar zijn voldoende stallingsplekken met veilige fietsenrekken nodig. Je wilt met twee tassen vol boodschappen niet ver hoeven lopen naar je fiets(tassen). We willen vragen om de bestaande DSW-fietsenrekken opnieuw te gebruiken. Of andere fietsnietjes te plaatsen met een dwarsbalkje. De DSW rekken bieden een aanbindmogelijkheid, die nodig is om de fiets met een fietsketting aan vast te kunnen binden. De dwarsbalkjes in de nietjes zijn nodig om ervoor te zorgen dat het slot van de fietsketting niet op de grond gelegd kan worden om daar kapot geslagen te worden.

Vervolg
Desgewenst zijn we graag bereid om onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten.

We hebben hiervoor al aangegeven dat we graag betrokken willen worden bij de verdere uitwerking van het plan, voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte, voor wat betreft de overlap met het plan voor de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort en het behoud van de aantrekkelijkheid en veiligheid van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Met name de combinatie van de regionale doorfietsroute langs de Kardinaal de Jongweg en de bevoorrading van de winkels vanaf de Kardinaal de Jongweg wekt onze zorg; over de vormgeving van dat 'kruispunt' van fietsers en goederen willen we graag meedenken met de ruimtelijk ontwerpers.

We zijn bereid om deel te nemen aan de "klankbordgroep overige openbare ruimte", zoals die in de planning van de participatie op pagina 41 in tabelvorm is vermeld en zien een uitnodiging voor de bijeenkomst die gepland staat in februari 2024 graag tegemoet.

Respondent nr. 25

Ingestuurde reactie:
hierbij ontvang u mijn reactie op het Stedenbouwkundig programma van eisen Jan van Galenstraat.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Graag maak ik van de gelegenheid gebruik te reageren op het concept Stedenbouwkundig programma van eisen (hierna: Spve) m.b.t. het project Jan van Galenstraat.

Voordat ik inga op de inhoud van het Spve wil ik een paar opmerkingen plaatsen.

De gehele herinrichting van het plangebied is een gevolg van structureel achterstallig onderhoud van de complexen aan de Van Ginnekenlaan. Wanneer de eigenaar/verhuurder van deze panden zijn verhuurdersplicht was nagekomen en de panden tijdig en voldoende had onderhouden, was er nu geen sprake geweest van herontwikkeling van het gehele plangebied. En hadden de buurbewoners daar ook geen nadelige effecten van ondervonden.
Buurtbewoners, die voor een groot deel eigenaar zijn van hun woningen die in dezelfde periode zijn gebouwd, hebben hun woningen wel goed onderhouden. Waarmee is aangetoond dat het wel kan, als de wil er maar is.

In plaats daarvan wordt de onwil van de eigenaar/verhuurder door de gemeente Utrecht beloond met een project waarbij hij

a. voor een groot aantal woningen meer huur kan vragen;
b. meer woningen mag bouwen;
c. de gelegenheid krijgt tot nu toe publieke grond in (particulier) eigendom te verkrijgen.

De gemeente Utrecht laat daarbij haar eigen inwoners in de kou staan. Weliswaar wordt er met buurtbewoners gesproken (overigens pas na publicatie van het intentiedocument), maar deze hebben zeker geen gelijkwaardige positie als de eigenaar/verhuurder. Ik krijg de indruk dat de gemeente Utrecht en de eigenaar/verhuurder zich als één partij opstellen tegenover de buurtbewoners. Zij spelen onder één hoedje zogezegd. Dat blijkt eens te meer uit de het feit dat de buurtbijeenkomsten (voor inwoners van de gemeente Utrecht) worden georganiseerd door een communicatiebureau dat is ingehuurd door de eigenaar/verhuurder.

In het Spve wordt de indruk gewekt dat de participatie van de belanghebbenden tot nu toe uitstekend is verlopen. Vanaf het begin kenmerkt de communicatie door de gemeente en eigenaar/verhuurder zich echter vooral door zenden en door een zichtbaar ongeïnteresseerde (soms zelf denigrerende) opstelling van de gemeente. Voortdurend was informatie niet beschikbaar (“daar komen we op terug”, “mail de vragen maar”). Hierdoor wordt de indruk gewekt dat de gemeente en de eigenaar/verhuurder erop zijn gericht het project zoveel (en zo snel) mogelijk in ongewijzigde vorm te laten doorgaan.

Dat blijkt ook uit de timing van de bijeenkomst op 31 januari jl. Er werd daar gesproken over de invulling van het plan, terwijl de consultatie van het Spve nog loopt. Hoe serieus moet ik de consultatie dan nemen?

Op pagina 33 staat: “Het gezamenlijk gedragen scenario is gevonden in de anpassing (sic) van het door het college voorgestelde plan, maar met een andere plek voor de logistiek, geen inpandig laden/lossen en het inzetten op een kleinere ‘mandjes’ supermarkt”. Hier wordt gesuggereerd dat de Buurtvereniging Ezelsdijk hiermee heeft ingestemd (immers “gezamenlijk gedragen”). Dit is onjuist: het is door de buurtvereniging en bewoners als minst slecht beoordeeld.

De laatste opmerking vooraf: in het plan ontbreken de nodige cijfers m.b.t. de hoeveelheid groen (hoeveel vierkante meter groen is er nú per planonderdeel, hoeveel vierkante meter is er per planonderdeel als het plan is gerealiseerd, de hoogte van de gebouwen (woonlagen zeggen iets maar niet alles). Voor een goede beoordeling van het Spve zijn dit relevante cijfers. Daarom is een goede beoordeling van het Spve eigenlijk niet mogelijk. Ik hoop dat deze cijfers komen voordat het Spve wordt vastgesteld.

Dan het Spve.

1. **Inleiding**

1.1. Aanleiding.

Mijn bovenstaande inleidende woorden worden onderschreven in het Spve, waar in de inleiding wordt geschreven dat de eigenaar/verhuurder heeft gekozen voor sloop/nieuwbouw en de gemeente deze beslissing met beide handen aangrijpt om dit deel te herontwikkelen. Daarmee worden de eigenaar/verhuurder en de gemeente Utrecht een twee-eenheid tegenover de buurtbewoners (inwoners van Utrecht) die als derde partij niet zijn betrokken bij deze beslissing tot sloop/nieuwbouw en het op de schop nemen van hun buurt.

> “Ook biedt de herontwikkeling een kans om de openbare ruimte te vergroenen en kwalitatief te verbeteren.”

Reactie:

Ik denk te kunnen zien dat de openbare ruimte tussen de huizen aan de Huizingalaan, de nieuwe flats aan de wat nu Van Ginnekenlaan is en de Zeemanlaan (Deelgebied 1[1] in ontwerp van dit gebied) (veel) kleiner is geworden. En het deel dat overblijft is nu al groen en een speelplaats.
En over kwaliteit valt te twisten en dit hoeft niet te wachten tot herontwikkeling van het gebied.

Vraag:

Wat is het verschil in vierkante meters tussen de bestaande openbare ruimte en de geplande openbare ruimte in bovengenoemd gebied?

Reactie:

Deze openbare ruimte ten behoeve van de direct omwonenden moet minimaal gelijk blijven.

Vraag:

Hoeveel meer groen komt er in deze openbare ruimte vergeleken met de bestaande situatie? Er komen namelijk ook andere voorzieningen in dit gebied (voetpaden, gelegenheid fietsen te parkeren bij het gezondheidscentrum, e.d.).
Reactie:
De huidige situatie is al groen en de speelplaats geeft voldoende gelegenheid voor kinderen in de buurt om te spelen (een upgrade is natuurlijk altijd mogelijk). Ik hoor geen geluiden (behalve van de gemeente) dat de bestaande situatie zou moeten veranderen.

Vraag:
Omdat er geen cijfers worden gegeven: waar wordt de openbare ruimte vergroend? Er wordt gesproken over vergroening, maar als daar de binnentuin en de groene daken toe gerekend worden, is dat geen vergroening voor de omwonenden. Hoeveel méér groen komt er wáár bij?
Reactie:
Ik ben van mening dat de vergroening moet plaatsvinden 'binnen de bebouwing'. Uitbreiding van de groenstroken langs de Kardinaal de Jongweg is geen vergroening van de buurt. Deze groenstroken hebben immers "weinig recreatieve waarde". (pag 16)

Vraag:
Wat houdt "kwalitatief te verbeteren" concreet in?
Reactie:
Ik hoop dat kwalitatief verbeteren niet inhoudt dat de gemeente aangeeft het openbare groen beter te gaan onderhouden. Dat is nu namelijk de situatie (gebrekkig onderhoud) en geeft aan dat de gemeente weinig belang hecht aan 'groen'. Ik heb daar eerlijk gezegd geen vertrouwen in en pleit dus voor een status quo.

1.2 Initiatief
Ik kan het niet laten te reageren op de zinsnede "Na een intensief participatieproces …" Ik heb de georganiseerde buurtbijeenkomsten anders ervaren. Er werden door de buurtbewoners veel vragen gesteld, die van de zijde van de gemeente en eigenaar/verhuurder nauwelijks concreet werden beantwoord. De zinsnede "Na verzet van buurtbewoners …" is beter op zijn plaats.
Natuurlijk is er gesproken met de Buurtvereniging Ezelsdijk en de (buurt)bewoners, maar van echte participatie was geen sprake.

Vraag:
Wat (ook in de diverse buurtbijeenkomsten) onduidelijk blijft, is de definitie van een 'mandjes'supermarkt. Wat wordt hiermee in dit Spve bedoeld? Is hiermee een discounter uitgesloten?
Vraag:
Hoe wordt voorkomen dat winkelkarren in de openbare ruimte komen?
Reactie:
De buurt heeft geen behoefte aan een supermarkt (mandjessupermarkt of discounter). De buurtsupermarkten (ook mandjessupermarkten) die er waren, hebben het allemaal niet gered. En op een mandjessupermarkt komen bewoners van andere wijken (dat was de bedoeling blijkt uit de buurtbijeenkomsten) niet af en een discounter is naar mijn mening geen mandjessupermarkt.
Op loopafstand van de buurt is er het winkelcentrum De Gaard (waar een fitnesscentrum moest worden gehuisvest i.p.v. een winkel. Ook de winkels aan de Biltstraat zijn op loopafstand.

2.2 Doel
"De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk."
Reactie:
Ik vind de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen. Daarnaast worden de geplande gebouwen ook hoger dan de bestaande gebouwen, wat het een nog 'benauwder' gevoel geeft en visueel onaantrekkelijk is voor de direct omwonenden.

2. Bestaande situatie
2.1 Ligging en begrenzing plangebied
Reactie:

Het plangebied wordt niet omgrensd door de Van Ginnekenlaan. Deze straat ligt **in** het plangebied. Beter is Zeemanlaan.

2.5 Ruimtelijk en functioneel

"De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat."

Reactie:

Er is een aantal winkels dat winkelend publiek trekt (als dat met levendigheid wordt bedoeld), daarnaast is er één winkel die nauwelijks open is en zijn er twee winkelpanden die ergens anders voor gebruikt worden (waaronder een krantenopslag-/uitgiftepunt). Dat laatste pand geeft 's ochtendsvroeg inderdaad levendigheid (als de bewoners nog slapen).

"'De aandachtspunten van het gebied zijn de dominantie van de geparkeerde auto en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de 'binnenzijde' van het bouwblok …"

Reactie:

V.w.b. de geparkeerde auto: Ik zou dit eerder een sterk punt noemen. Het betreft voornamelijk auto's van buurtbewoners. En die vinden dus in de eigen buurt een parkeerplek.
V.w.b. de stenige uitstraling: die wordt door de opzet van het plan (zie bv. de muur van de parkeergarage) niet weggenomen en blijft dus een aandachtspunt.
Ik ben voorstander van meer open ruimte om te verblijven en te spelen en meer groen op straatniveau

De kaarten op pagina 12, op pagina 15 (overzicht bomen en kwaliteit ervan in het plangebied) en pagina 18 verschillen v.w.b. het aantal bomen. De papieren werkelijkheid van deze kaarten geeft niet de werkelijkheid in de praktijk weer.

Vraag:

Is er ook een correcte kaart en hoe kan ik die raadplegen?

Reactie:

Op basis van deze elkaar tegensprekende informatie kan ik geen reactie geven.

2.6 Verkeer en parkeren

Op pagina 14 wordt de bestaande situatie rondom het parkeren beschreven. Er is sprake van ca. 40 parkeervakken op het gemeentelijk parkeerterrein, "bedoeld voor bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen."

Reactie:

De praktijk is dat deze parkeerplekken ook (veel) gebruikt worden voor bewoners uit de Huizingalaan en uit de Zeeheldenbuurt. Ook deze buurtbewoners moeten hun auto in hun eigen buurt kunnen parkeren.

Helaas eindigt de beschrijving nogal abrupt.

Vraag:

Hoe luiden de ontbrekende zinnen?

Reactie:

Op basis van ontbrekende informatie kan ik geen reactie geven.

2.7 Openbare ruime, groen, ecologie, klimaat en bodem

Helaas ontbreken de alinea's over openbare ruimte en groen. Dit is voor mij relevant gezien in het kader van mijn eerste vraag bij 1.1.

Reactie:

Op basis van ontbrekende informatie kan ik geen reactie geven.

Grondwater

"Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening worden gehouden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen."

Vraag:

Welke consequenties hebben de bouwwerkzaamheden op de naastgelegen woningen/tuinen?

Reactie:

Ik maak me zorgen over bv. het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied. De effecten voor de nabijgelegen woningen en de oplossingen hiervoor moeten vooraf duidelijk worden gemaakt, zodat ze kunnen worden voorkomen. Denk hierbij ook aan de kruipruimten die nu droog zijn en er zo voor zorgen dat houten vloeren niet rotten.

De bouwwerkzaamheden en de herontwikkeling mogen geen (nadelige) effecten hebben op de woningen die geen deel uitmaken van het plangebied. Speciale aandacht moet hierbij worden besteed aan de woningen Huizingalaan 26 t/m 32 die een ‘eiland’ vormen in het plangebied.

3. Uitgangspunten

3.2 Ruimtelijk

Vraag:

Waarom maakt het trottoir voor de huizen Huizingalaan 26 t/m 32 deel uit van de plan? Dezelfde vraag voor het trottoir aan de Zeemanlaan naast Huizingalaan 32.

> “Het plan sluit ruimtelijk qua maat en schaal goed aan op de buurt.”

Reactie:

Dit is een subjectief gegeven, dat de plannenmakers (gemeente en eigenaar/verhuurder) natuurlijk naar voren brengen. De omwonenden is niet gevraagd of ze dit ook zo ervaren.

> “Het gebouw is alzijdig. De plint …. entrees.”

Vraag:

Is dit bij de (ingang van de) parkeergarage aan de zijde van de ‘Speel- en stadstuin’ ook zo of wordt dat een blinde muur?

Vraag:

Wanneer wordt dit Spve voorgelegd aan de welstandscommissie?

Reactie:

Ook dit deel van de nieuwbouw moet een open en uitnodigende uitstraling hebben.

> “De entree van de supermarkt bevindt zich aan de zijde van de Jan van Galenstraat, evenals de entrees van de winkels om combinatiebezoek te stimuleren.”

Vraag:

Wat komt er dan in de gebouw 3 (kaart op pagina 18)?

Reactie:

Ik vind dat hier geen plek is voor bedrijfsgebouwen, zoals nu de opslag en uitgiftepunt voor dagbladen.

> “Parkeren voor bewoners …. Is in een ondergrondse parkeergarage voorzien.”

Vraag:

Wat wordt met “bewoners” bedoeld: bewoners van de nieuwe woningen of ook buurtbewoners (bv. bewoners aan het begin van de Huizingalaan)?

Reactie:

Deze laatste bewoners verliezen de mogelijkheid om te parkeren op de parkeerplaats, maar krijgen daar geen andere parkeergelegenheid voor terug. Ook deze bewoners moeten de gelegenheid krijgen hun auto in de buurt te parkeren.

Vraag:

Hoe wordt voorkomen dat werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt geen gebruik maken van de openbare parkeergelegenheden? De tarieven van de parkeergarage zijn immers hoger dan parkeren op straat.

Reactie:

Door het plan verdwijnen veel openbare parkeerplaatsen. Dat leidt tot parkeerdruk voor de omwonenden. Die parkeerdruk moet niet vergroot worden door werknemers en bezoekers van de winkels, supermarkt en gezondheidscentrum.
De parkeertarieven voor parkeren in de openbare ruimte moeten niet gelijkgetrokken worden met het parkeren in de parkeergarage.

Vraag:

In de buurtbijeenkomsten tot nu toe is gezegd dat een mandjessupermarkt geen auto’s aantrekt. De bedoeling is dat de bezoekers met de fiets komen. Is dat uitgangspunt nu veranderd? En wat is de reden daarvan?

> ”Entreezijde voor de bevoorrading supermarkt wordt ingepast aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg.

Reactie:

Dat is een goede keuze.

> “De bebouwing houdt rekening met zicht, privacy en bezonning van omwonenden.”

Vraag:
Bewoners van Huizingalaan 26 t/m 32 krijgen ‘inkijk’ vanaf de hoogste etages van gebouw 5. Dat wordt nu voorkomen door bomen, hoe wordt dit voorkomen in de nieuwe situatie?
Reactie:
De inrichting van de ‘stadstuin’ moet zodanig zijn dat ook deze bewoners privacy houden in huis en tuin. Dat betekent ook dat aanplant van jonge bomen geen optie is, want die hebben een dergelijke functie (nog) niet.

3.3 Verkeer en parkeren
Deelmobiliteit

> De ontwikkelaar moet een mobiliteitsplan aanleveren.

Vraag:
Wordt in dit mobiliteitsplan ook meegenomen waar (nieuwe) bewoners hun auto kunnen parkeren wanneer ze niet in de parkeergarage terecht kunnen? Wat betekent dit voor de buurtbewoners, die immers niets met de ontwikkelaar (een ander woord voor eigenaar/verhuurder?) te maken hebben?

Auto parkeren
“Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost.”
Vraag:
Een mooi voornemen, maar hoe gaat dit in de praktijk?
Reactie:
Ik heb al eerder aangegeven dat het openbare parkeerterrein niet alleen wordt gebruikt door bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen. De praktijk is dat deze parkeerplekken ook (veel) gebruikt worden door bewoners uit de Huizingalaan en uit de Zeeheldenbuurt.

> “Het in- en uitrijden hiervan (de parkeergarage, FdV) moet op een verkeersveilige manier plaatsvinden, conflicten met fietsers en voetgangers moet door een goede inrichting worden voorkomen.”

Vraag:
Hoe wordt dit geëvalueerd en welke oplossingen zijn voorzien wanneer een verkeersveilige manier in de praktijk niet gerealiseerd wordt?
Reactie:
Verkeersgebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten) moeten veilig gebruik kunnen maken van de openbare weg.

“De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning.”
Vraag:
Ik dacht dat er sprake was van huurwoningen. Hoezo dan verkopen?

Vraag:
Hoeveel fietsparkeerplaatsen komen er in de ‘Speel- en stadstuin’?

3.4 Openbare ruimte
3.4.2 Groen, bomen, ecologie

> “Streven is om in het plangebied 17m2 groen toe te voegen per nieuwe woning.”

Vraag:
Kan inzichtelijk worden gemaakt, waar dit nieuwe groen wordt gerealiseerd?
Reactie:
Wat mij betreft kan dit niet langs de Kardinaal de Jongweg. Dit is aan de rand van het plangebied, waardoor de meeste omwonenden hier niets aan hebben. Bovendien heeft deze strook weinig recreatieve waarde.

Reactie:
Streven is te vrijblijvend, het moet een verplichting zijn.

"Te kappen bomen bij voorkeur 100% compenseren binnen het plangebied."

Vraag:

Het Spve spreekt hier over het kappen van bomen. In de startbijeenkomst op 31 januari werd gezegd dat er geen bomen worden gekapt. Is hier sprake van voortschrijdend inzicht of is hier sprake van onjuiste informatie?

Reactie:

Kappen van bomen lijkt me niet aan de orde.

4. **Onderbouwing ruimtelijke uitgangspunt**

   4.2 Openbare ruimte

   "Het parkeerterrein aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan komen (sic) te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plak waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt."

Reactie:

Voor zover ik dit kan zien, gaat het grootste deel van het parkeerterrein aan de Huizingalaan op aan de ondergrondse parkeergarage.

Wat helpt om het plan goed te kunnen duiden is een kaart waarin zowel de huidige en de geplande situatie (overlappend) wordt weergegeven. Hierdoor wordt in één oogopslag duidelijk wat er veranderd, bv. m.b.t. de grootte van de stadstuin of de locatie van het parkeerterrein.

"Het trottoir aan de Huizingalaan … wordt breder."

Vraag:

Betekent dit dat de weg smaller wordt of dat de eigenaren van Huizingalaan 26 t/m 32 voor een deel onteigend worden? De trottoirs van deze huizen liggen immers in het plangebied aan de Huizingalaan.

5. **Uitwerking**

   5.1 Mogelijke inrichting openbare ruimte

   "Het parkeerterrein aan de Huizingalaan/Van Ginnekenlaan komt, net als de Van Ginnekenlaan te vervallen. Hierdoor ontstaat er op deze locatie mogelijkheid tot het maken van een groene, autovrije plek, waar de speeltuin onderdeel van uitmaakt."

Reactie:

Zie mijn opmerking bij 4.2

5.2 Mogelijke invulling bouwplan

"Een mandjes supermarkt van 1270 m2 BVO en circa 850 m2 WVO"

Reactie:

Circa moet maximaal zijn.

Schets op pagina 31

Reactie:

Een gebouw van 5 lagen langs de 'Speel- en stadstuin' is te hoog in vergelijking met de omringende huizen in de Zeemanlaan en de Huizingalaan.

6. **Uitvoerbaarheid**

   6.1 Economische uitvoerbaarheid

   De kosten van het plan worden door de gemeente verhaald (ik neem aan op de eigenaar/verhuurder). "Afspraken hierover worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst."

Vraag:

Ik heb hier geen kennis van, maar begrijp dat een dergelijke overeenkomst niet openbaar is. Betekent dit dat het verhalen van de kosten wordt geregeld in een achterkamertjesovereenkomst? Welke duistere zaakjes worden hier gedaan die het daglicht (de openbaarheid) niet kunnen velen? Dit ook in relatie tot mijn eerdere opmerkingen dat de gemeente en de eigenaar/verhuurder optreden als een twee-eenheid.

Vraag:

Hoe en door wie worden de eventuele kosten van woningeigenaren bij planschade (wateroverlast, scheuren, e.d.) vergoed?

Een deel van de publieke grond wordt verkocht aan de eigenaar/verhuurder.

Reactie:
Ik vind het onjuist dat de eigenaar/verhuurder als 'beloning' voor zijn nalatig onderhoud beloond wordt met de mogelijkheid zijn private bezit uit te breiden.
Vraag:
Heeft de gemeente Utrecht onderzocht of er ook andere gegadigden zijn om dit stuk grond te exploiteren?

"Verwerving geschiedt tegen marktconforme uitgangspunten…."
Vraag:
Marktconforme uitgangspunten zijn afhankelijk van het aantal mogelijk geïnteresseerden in het object. Hoe wordt dat bepaald als er maar één partij mag kopen en er geen sprake is van marktwerking? Er zijn immers geen andere externe partijen die de prijs kunnen verhogen (vergelijk het overbieden bij de koop van een huis)?

> De eigenaar/verhuurder dient een exploitatieopzet te maken. "De gemeente beoordeelt of de opbrengsten de kosten dekken en het project hiermee economisch uitvoerbaar is."

Vraag:
Hoe bepaalt de gemeente of de opbrengsten de kosten dekken en of het project kostendekkend economisch uitvoerbaar is. Al eerder hebben een aantal mandjessupermarkten het winkelcentrum verlaten vanwege omzetgebrek. Dat geldt ook voor een aantal detailhandelaren. Hoe voorkomt de gemeente dat er weer een krantenopslag/-uitgiftepunt wordt toegelaten?

Vraag:
Wordt de exploitatieopzet gecontroleerd door een onafhankelijke accountant. Onafhankelijk in die zin dat het niet de accountant/het accountantskantoor is van de gemeente en/of de eigenaar/verhuurder is.

> *6.2 maatschappelijke uitvoerbaarheid:*
> De panden zijn verouderd en toe aan vervanging. Renovatie is niet rendabel, dus sloop en nieuwbouw.

Reactie:
Zie mijn eerdere opmerkingen over beloning van achterstallig onderhoud.

> **7 Verantwoording proces**
> *7.2. Het gevolgde participatieproces*

***Reactie*:**
Het beschreven participatieproces is door mij niet ervaren als een participatieproces, maar als het zenden van de wensen van de twee-eenheid gemeente en eigenaar/verhuurder.

Reactie:
Bij het beschrijven van de zorgen die uit de buurt naar voren kwamen, wordt de parkeerproblematiek (gevreesde parkeerdruk, dat is meer dan de "vrees voor verkeer aantrekkende werking van een (grote) supermarkt", maar heeft ook te maken met het verdwijnen van openbare parkeerplekken) niet genoemd.

Reactie:
Nogmaals, de gemeente blijft het in dit Spve herhalen, de buurt gaf aan het liefst geen supermarkt te willen. Een kleinere supermarkt is next-best, maar geen wens van de buurtbewoners.

> "De buurtvereniging …. ziet zich als de belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de buurt.'

***Reactie*:**
De buurtvereniging **ís** de belangenbehartiger en vertegenwoordiger van de buurt. Het zou van respect getuigen als de gemeente minder suggestief taalgebruik hanteert.

> **8 Vervolgtraject**
> *8.2 Participatieproces*
> "De inrichting van de openbare ruimte rond de bebouwing zal samen met de omwonenden, winkeliers, huidige huurders en initiatiefnemer worden vormgegeven. Hiertoe is samen met de

belanghebbenden en ondersteund door het door de initiatiefnemer aangetrokken communicatieadvies bureau (sic) een participatieplan gemaakt."

Reactie:
Ook hier is weer een door de eigenaar/verhuurder aantrokken communicatiebureau verantwoordelijk voor de participatie. Hoe wordt objectieve communicatie geborgd. Immers: wiens brood men eet …

Reactie:
Opvallend is dat de eerste bijeenkomst inmiddels heeft plaatsgevonden, nog voordat de consultatietermijn is verlopen en er gereageerd is op de consultatiereacties. Participatie van de genoemde partijen vind ik belangrijk en nuttig, maar niet als dit voorbarig gebeurt. Men (de twee-eenheid gemeente en eigenaar/verhuurder) heeft blijkbaar haast. En het communicatieadviesbureau heeft blijkbaar niet geadviseerd het juiste moment af te wachten.

"Het participatieniveau van het overige deel van de openbare ruimte is 'raadplegen'. En worden afgestemd met "een evenwichtig samengestelde klankbordgroep, bestaande uit het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de Buurtvereniging Ezelsdijk". Tijdens de co-creatiebijeenkomst op 31 januari konden buurtbewoners zich aanmelden voor deze klankbordgroep.

***Vraag*:**
Worden ook deze laatste buurtbewoners actief betrokken bij de klankbordgroep.
***Reactie*:**
De bewoners die zich voor de klankbordgroep hebben opgegeven, nemen deel als voorwaardig deelnemer.

Nog een aantal **slotvragen/opmerkingen**:
Het plangebied (kaart pagina 18) wordt begrensd door de Kardinaal de Jongweg, de Jan van Galenstraat, de Zeemanlaan en de Huizingalaan. De huizen op Huizingalaan 26 t/m 32 vallen buiten het plangebied, maar vormen een soort eiland. Wat zijn de consequenties voor de bewoners van deze huizen van deze 'geïsoleerde' positie?

Ik krijg de indruk dat het ontwikkelgebied wordt gezien als een eiland. In werkelijkheid is het een (nieuw) deel van de buurt. De buurt komt in het plan nauwelijks aan bod. Kan helder, overzichtelijk en concreet in kaart worden gebracht wat dit plan betekent voor de bestaande bewoners in de directe nabijheid en voor de buurtbewoners is een grotere straal?
Ook voor bestaande bewoners moet het een leefbare situatie blijven en in mijn optiek houdt het plan hier onvoldoende rekening mee (wordt in ieder geval niet expliciet gemaakt) en is daarmee onvoldoende. Behoud/verbeteren van de leefbaarheid in de buurt moet worden opgenomen in de randvoorwaarden.

De bouwwerkzaamheden zullen consequenties hebben voor de buurt. De omliggende woningen zijn gevoelig voor trillingen. Hoe wordt voorkomen dat trillingen door bouwwerkzaamheden gevolgen hebben voor de omliggende woningen (bv. het ontstaan van scheuren)?

Kunnen in het Spve alle vrijblijvende woorden als streven, bij voorkeur, waar mogelijk, circa e.d. worden vervangen door concrete aanduidingen? Zodat we later niet te horen krijgen "we hebben ernaar gestreefd, maar ….".

Tot zover mijn vragen en reacties op het Spve.
Ik hoop dat de gemeente de afhandeling van de consultatie zorgvuldig aanpakt en serieuzer neemt dan het schrijven van het Spve. Dit Spve is slordig tot stand gekomen, het wemelt van de tikfouten en taalfouten, er ontbreken een paar paragrafen en de linkjes in het document werken niet.
Bovendien is het Spve duidelijk niet geschreven voor bewoners, maar voor ambtenaren gezien het technische taalgebruik. Dit draagt bij aan de kloof tussen het openbaar bestuur en de bewoners van deze stad.

Vraag:

Hoe worden bewoners alsnog in de gelegenheid gesteld te reageren op de ontbrekende stukken tekst?
Reactie:
Omdat we alleen hebben kunnen reageren op een onvolledig consultatiedocument ga ik ervan uit dat de consultatie opnieuw wordt gestart, maar dan met een volledig (en hopelijk ook taalkundig correct) document.
We gaan na afronding van de volledige consultatie een volgende fase in, waarbij ik hoop dat er van een vruchtbare samenwerking sprake kan zijn. Die samenwerking is echter voor een groot deel afhankelijk van de gemeente en de eigenaar/verhuurder. Ik hoop dat de toon van de gemeente in deze fase verandert en dat er ook tijdens bijeenkomsten antwoord wordt gegeven op concrete vragen (anders dan “daar komen we een volgende keer op terug”). Anders zal een vruchtbare samenwerking niet van de grond komen.
Daarbij is het belangrijk dat de gemeente en de eigenaar/verhuurder openstaan voor de zorgen van de bewoners van de te slopen gebouwen en van de omwonenden. Zorgen die onder meer gaan over vergelijkbare woonruimte bij terugkeer, het behoud van de leefbaarheid in de buurt (dit woord komt in het Spve niet voor), de parkeerdruk en de hoeveelheid groen in de ‘Speel- en stadstuin’.

Ik geeft hierbij toestemming en verzoek u ook om mijn reactie integraal beschikbaar te stellen aan de gemeenteraad en de betrokken wethouder. Dit naast de voor de gemeente gebruikelijke wijze van samenvatten van reacties.

[1] *Ook wel ‘Speel- en stadstuin’ genoemd*

Respondent nr. 26

Ingestuurde reactie:
Hierbij onze reactie op het SPvE Jan van Galenstraat.

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Via deze brief willen wij als directe omwonenden van het te (her)ontwikkelen gebied op de hoek van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan onze reactie geven op het SPvE Jan van Galenstraat.

Als eerste opmerking en klacht het volgende; het is het ons duidelijk geworden dat het vanuit de projectontwikkelaar en gemeente blijkbaar niet gewenst is om vanuit de omwonenden gezamenlijk onze visies en standpunten te delen. De buurtvereniging Ezelsdijk heeft de laatste jaren, ook namens ons, veel tijd en energie gestopt in het zo goed en oprecht mogelijk informeren en ondersteunen van de bewoners van de buurt.

Het betreft complexe materie met veel invalshoeken en uitdagingen waardoor kennis en ervaring nodig is om de juiste vragen te kunnen stellen en te (laten) beantwoorden. Het is dan ook een gemiste kans om de buurtvereniging niet als volwaardige sparringpartner namens veel bewoners te zien gedurende het traject maar schijnbaar als verzameling van te kritische buurtbewoners. Een participatie traject met de buurt levert o.i. meer op als er gezamenlijk wordt opgetrokken met bewoners. Dat de bewoners zich dan verenigen zodat kennis wordt gebundeld is voor het eindresultaat, een breed gedragen en afgewogen plan met alle partijen, veel beter.

Pas als we echt zien dat we er toe doen, gehoord worden en geluisterd wordt naar onze argumenten kunnen we spreken van participatie. We hebben helaas de afgelopen jaren toch gezien dat veel vragen en opmerkingen niet “in het straatje passen” van de plannen van de projectontwikkelaar. Dat er in de stukken dan gesproken wordt over participatie en samenwerking met de bewoners klopt niet. Uiteindelijk moeten we het doen met de minst slechte scenario’s en niet met scenario’s waarin goed en degelijk naar de argumenten uit de buurt is geluisterd en de plannen hierop zijn aangepast.

Veel bewoners en ook wij hebben ons terecht van begin af aan kritisch opgesteld richting de plannen voor de herontwikkeling van het betreffende gebied. Daarbij niet kritisch om het kritisch zijn maar om gezamenlijk met de projectontwikkelaar en gemeente het beste plan voor het betreffende gebied en de bewoners van de buurt en de betrokken panden neer te zetten. Vooral omdat de eerste geschetste plannen onderdelen bevatten zoals o.a. een supermarkt met een grootte en vorm waarvan de buurt de

nut en noodzaak niet ziet, het wegvallen van een parkeerterrein en speelplaats maar vooral ook de gevolgen hiervan zoals voor de verkeersveiligheid, parkeerdruk en de leefomgeving van de hele direct buurt.

Ook wij zien uiteraard dat renovatie of sloop/nieuwbouw van de huidige woningen noodzakelijk is. Het bieden van een goede woonomgeving en het tekort aan (huur)woningen betekent vernieuwing en uitbreiding. Prima om dat op deze locatie ook toe te passen. Helaas is het zover gekomen dat renovatie blijkbaar ? niet meer haalbaar en rendabel is. Laten we dan wel kijken hoe de (her)ontwikkeling het beste past in en vóór de buurt. Uiteindelijk zijn het de bewoners van de buurt en de nieuwe panden die hier wonen en leven. Daarbij moet het voor iedereen die gebruik maakt van de buurt, dus bewoners, bezoekers en verkeer, veilig, groen, sociaal en leefbaar zijn. Dat zien we helaas nog niet voldoende terug in de plannen.

Hieronder volgen de opmerkingen en vragen op het SPE:

1. Leefbaarheid voor buurt

Behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid in de buurt wordt nergens als uitgangspunt genoemd. Leefbaarheid heeft verschillende aspecten: verkeersveiligheid, het voorkómen van overlast door o.a. autoverkeer, geparkeerde auto's en fietsen, ruimte voor ontmoeting, spelen, het groene aanzicht, verkoeling, sociale veiligheid, ruimte voor voetgangers.

(opmerking 1) In dit SPvE moet helder verwoord worden op welke manier deze genoemde aspecten van de leefbaarheid voor de omringende buurt worden gerealiseerd en welke concrete eisen/randvoorwaarden daarbij gelden.

2. 2. Gebouw

2.1. Omvang bouwoppervlak nieuwe bebouwing versus omvang openbare ruimte

Blz 5: "De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk"

Wij vinden de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen. De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt. Er komt een supermarkt én een gezondheidscentrum, waarbij de buurtwerkgroep ook namens ons het gezondheidscentrum had gesuggereerd in plaats van een supermarkt.
Wij hebben grote twijfels of alle ambities, gebaseerd op doelstellingen van gemeentelijk beleid (zoals groen, klimaatbestendigheid, ruimte voor ontmoeting en sociale functies), ten aanzien van de openbare ruimte waar gemaakt kunnen worden in dit gebied. Het bouwoppervlak is erg groot en wordt zelfs groter dan eerder in het voorgaande proces is gepresenteerd.

(opmerking 2) Voor de leefbaarheid in onze buurt vinden wij het nodig dat er minder grondoppervlak bebouwd gaat worden. Het omzetten van m2 winkelvoorzieningen naar bestemming voor maatschappelijke functies, bijvoorbeeld door uit te gaan van een nog kleinere supermarkt, gecombineerd met het schrappen van de nu voorziene aparte ruimte (m2) voor maatschappelijke voorzieningen is daarbij een goede eerste stap.

2.2. Ernstige verontreiniging grondwater

Blz. 1: "Er zijn omvangrijke verontreinigingen in het grondwater aangetroffen."
We maken ons zorgen over het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied.

(opmerking 3) Wat gaat de impact worden van de herontwikkeling op de bestaande bouw van de woningen in de Ezelsdijk?

Grondwater stijging: In de huidige woningen zijn nu droge kruipruimtes wat nodig is om de houten vloeren te kunnen laten bestaan en niet te laten rotten. Het bouwen van een grote ondergrondse garage heeft zeker impact op de grondwaterstand.

(opmerking 4a) Hoe wordt er voorkomen dat de huidige bebouwing krijgt te maken met een hogere grondwaterstand en de impact op de houten basis vloeren van deze woningen?

Bouwen van grootschalige nieuwbouw: De woningen aan de Huizingalaan zijn erg gevoelig voor trillingen omdat deze, bij de bouw in de jaren 60 niet voorzien zijn van heipalen op grotere diepte. Naast de grondwaterstand hebben ook de bouwactiviteiten invloed op deze bestaande woningbouw.
(opmerking 4b) Hoe wordt voorkomen dat er trillingen veroorzaakt gaan worden tijdens de bouw van de nieuwbouw en dat, indien er tijdens de bouw scheuren gaan ontstaan in de bestaande woningen dat de bouw stilgelegd wordt om te voorkomen dat huidige bewoners in onveilige woningen moeten wonen?

(opmerking 5) We verzoeken de gemeente zeer strenge eisen te stellen aan de projectontwikkelaar en aannemer ten aanzien van dit punt.

2.3. Bouwvolume en bouwhoogte
Blz 19: “De eerste bouwlaag (plint) heeft aan de buitenzijde een minimale hoogte van vijf meter”,

Blz 31: “Uit de volumetekening blijkt dat op de Huizingalaan er twee woonlagen bovenop de plint (van 5m) mogelijk worden gemaakt.”

Dit is een hoogte van minimaal 11 meter en daarmee hoger dan de woningen aan de overzijde.
Dit vinden wij ongewenst.

(opmerking 6) De bouwhoogte aan de Huizingalaan dient maximaal de hoogte van de bestaande huizen aan de Huizingalaan te krijgen.

2.4. Plinten
Blz 19: “Het gebouw is alzijdig. De plint met (winkel)functies draagt hieraan bij, door een open en uitnodigende uitstraling.”z

Het gebouw is niet alzijdig, de Huizingalaan krijgt een blinde muur met een ingang naar appartementen en een in- en uitrit voor de parkeergarage. Ook hier heeft de buurt de lasten van de herontwikkeling en krijgt er niets voor terug.

(opmerking 7) In het SPvE moet helder worden geformuleerd welke criteria/eisen gesteld worden aan in ieder geval de plint aan de Huizingalaan voor wat betreft de genoemde alzijdigheid en open en uitnodigende uitstraling.

(opmerking 8) Wij ontvangen graag het advies over de eisen aan de plint van de welstandscommissie.

3. Stenige uitstraling
Blz. 10: “De aandachtspunten voor het gebied bestaan uit de dominantie van de geparkeerde auto’s en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe.”

In het huidige plan valt een grote open ruimte weg. Het gaat weliswaar om een ruimte voor parkeren, maar er staan ook bomen en struiken. De huidige parkeerplaats wordt gebruikt door spelende kinderen, die relatief veilig kunnen rondrennen. Ook dat is een functie van deze open ruimte, die in dit plan zal verdwijnen.

In het concept SpvE zien wij een groot hoog gebouw met een dichte plint van 5 meter hoogte en minimaal 2 woonlagen . Er is sprake van een hoog boven de openbare ruimte uittorende oppervlakte (de zogenaamde daktuin) die onzichtbaar is vanaf straatniveau. Hier zouden enkele bewoners iets met groen kunnen gaan doen. Hiermee wordt de stenige uitstraling vergroot i.p.v. verkleind.

(opmerking 9) Op welke wijze stelt de gemeente eisen aan het verminderen van de stenige uitstraling in het gehele gebied?

(opmerking 10) De buurt wil meer open ruimte houden om te verblijven en te spelen en daarnaast minder steen en meer groen op straatniveau.

4. Winkelvoorzieningen en overige functies
4.1. Algemeen
Blz 10 : “De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat”

Dit is een sterk punt voor de leefbaarheid van de buurt. Dit sterke punt slaat om in een nadeel als de winkels in dit gebied vooral winkelend publiek aantrekken elders uit de bredere omgeving en het aantal bezoekers aanzienlijk in omvang toeneemt. De buurt pleit al vanaf het begin voor met name buurtgerichte, kleinschalige winkels, mede op basis van een enqûete die eind 2020 in de buurt is uitgevoerd.. Eerder heeft de werkgroep al onderbouwd dat onze buurt en de daaromheen liggende buurten reeds beschikken over goede (grotere) winkelvoorzieningen in winkelcentrum de Gaard en op de Biltstraat. Inmiddels is er (hardnekkige) leegstand in winkelcentrum de Gaard. Gezien het doorzetten van de trend om online boodschappen te doen en te laten bezorgen zal dit niet op korte termijn veranderen.

Vragen:
- Klopt het dat de gemeente heeft aangedrongen op het opnemen van een grotesupermarkt in de oorspronkelijke plannen (Intentiedocument 2019)?
- Op welk gemeentelijk beleid(sdocument) was dit aandringen op dat moment (2019) gebaseerd?
- Heeft de gemeente sinds dat winkelcentrum de Gaard is geopend onderzoek gedaan naar de trend in het winkelgedrag en -behoefte van wijk/buurtbewoners?
- Hoe kijkt de gemeente tegen de leegstand in winkelcentrum de Gaard aan?

(opmerking 11) In het SPvE moet tot uitdrukking komen dat de winkelvoorzieningen met name gericht zijn op de buurt en de omliggende wijk, kleinschalig zijn en zich richten op boodschappen die dagelijks gedaan worden.

(opmerking 12) In het SPvE zou moeten worden opgenomen dat de prijs per m2 voor de winkels zodanig zal zijn dat ook kleinere winkels met een beperkter bedieningsgebied kunnen overleven. Hoe gaat de gemeente hierop sturen?

4.2. Supermarkt: omvang, aard, maatregelen
De buurt heeft zich sterk gemaakt voor een supermarkt die vooral de omliggende buurten/wijk bedient en geen autoverkeer aantrekt, dit vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsstraten!) in de buurt. In een motie van de gemeenteraad is dit vertaald naar “mandjessupermarkt”.

Het SPvE formuleert ten dele de randvoorwaarden om ook daadwerkelijk een supermarkt te realiseren, waarvan de gebruikers per fiets of te voet komen. Maar een aantal andere maatregelen wordt niet of onvoldoende eenduidig genoemd. Het gaat om:
- Omvang m2:

Beperking aantal m2 voor de supermarkt: het SPvE spreekt over blz 17: “circa 1270m2 BVO”; op blz 30: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”; blz 33: “circa 1270 BVO, ongeveer 850 m2 MVO”, Raadsbrief blz 2/4: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”

We vinden het - overigens in de tekst niet consistent- gebruik van de aanduiding “circa” respectievelijk “ongeveer” te onduidelijk en dit schept ruimte om later bij de invulling het aantal m2 supermarkt op te hogen.

Daarnaast blijkt uit interne mailwisseling (WOO-verzoek) dat op basis van modelberekeningen eigenlijk maar plaats is voor een omvang van 626m2. Eerder heeft de buurtwerkgroep gesproken met een supermarktketen die aangaf dat er een supermarktconcept is dat met 700m2 WVO levensvatbaar is en vooral gebruikt wordt voor dagelijkse boodschappen met veel vers. Dit roept de vraag op waarom nu gestreefd wordt naar een omvang van rond de 850m2.

(opmerking 13) Wij horen graag de argumentatie dat vastgehouden zou moeten worden aan 850m2, terwijl de modelberekeningen laat zien dat 626m2 de norm is. Waarom wordt - gezien deze norm -

met het aantal m2 niet meer ingespeeld op de wens van de buurt om kleinschalige, buurtgerichte winkels te realiseren?

Begrijpelijk is dat men niet gehouden kan worden aan een exact aantal m2, daarom willen wij dat er een maximaal winkelvloeroppervlakte (het mag dus ook minder zijn) wordt opgenomen in het SPvE.

- Mandjes, geen winkelkarren:

Hiervoor zijn eerder maatregelen genoemd zoals het überhaupt niet gebruiken van winkelkarren, maar ook het verhinderen dat winkelkarren buiten de supermarkt kunnen komen, zal bijdragen aan het benutten van de supermarkt als winkel voor dagelijkse boodschappen.

(opmerking 14) Expliciet moet worden vastgelegd dat winkelbezoekers niet met winkelkarren naar buiten en/of via een lift naar de parkeergarage kunnen gaan. Deze concrete bepaling moet worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

- Wijziging toekomstige omvang:

Er zijn voorbeelden bekend van de situatie dat leegstand van omliggende winkels leidt tot toevoeging van dergelijke m2 aan de supermarkt.
Voorkomen moet worden dat op termijn het aantal m2 van de supermarkt uit wordt gebreid.

Ook zou het begrip shop-in-shop oneigenlijk kunnen worden gebruikt door bepaalde onderdelen van het assortiment als aparte winkeleenheid te beschouwen en in één van de andere winkelruimtes naast de supermarkt onder te brengen. Ook dit achten wij ongewenst.

(opmerking 15) Expliciet moet worden vastgelegd dat ook op termijn uitbreiding van het aantal m2 voor de supermarkt niet mogelijk is en het shop-in-shop-concept niet gebruikt kan worden om het aantal m2 uit te breiden. Deze concrete bepalingen moeten worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

4.3. Overige winkels: bevoorrading
Blz 19 : “ In het ontwerp wordt rekening gehouden met passende mogelijkheden voor bevoorrading”

Er zullen laad- en losplekken voor de overige winkels gecreëerd worden in het gebied. De huidige formulering in het SPvE laat ons inziens te veel ruimte. Vanuit leefbaarheid mogen deze laad- en losplekken geen extra beslag leggen op de openbare ruimte en de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen.

Ondanks dat we het plan voor een supermarkt niet ondersteunen zijn we wel blij dat de bevoorrading van de supermarkt in de plannen is verplaatst van de Huizingalaan naar de Kardinaal de Jong weg. De eerdere opzet aan de Huizingalaan was om diverse redenen maar zeker vanwege verkeersveiligheid totaal onzinnig.

Er is nu aan de achterzijde van de huidige winkels voldoende ruimte voor bevoorrading. Toch zien we ook al dat aan de voorzijde aan de Jan van Galenstraat gevaarlijke situaties ontstaan. Vaak wordt daar tijdelijk geparkeerd op de verhoogde scheiding tussen fietspad en wegdek of zelfs óp de rijweg voor laden/lossen. Dit kan en mag daar helemaal niet maar als dat nu al gebeurt zal dat straks ook gebeuren temeer de achterzijde (van Ginnekenlaan) niet meer bestaat.

(opmerking 16) We vinden dat hier een goede en duidelijke verplichte oplossing wordt gezocht in het combineren met de laad/losplek voor de supermarkt, aan de Kardinaal de Jongweg.

(opmerking 17) Het fietspad aan de Jan van Galenstraat krijgt straks 2 rij richtingen. Het wordt nog belangrijker om dit deel parkeervrij en overzichtelijk te houden. Voorzieningen om parkeren voor laden/lossen onmogelijk te maken moeten hier worden aangebracht. Hoe wordt voorkomen dat parkeren voor laden/lossen toch wordt gedaan?

5. Parkeren
5.1. Parkeren in parkeergarage en parkeren voor de buurt

Blz 19: “Parkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt is in een ondergrondse parkeergarage voorzien.”blz 20:”Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage.”

Er spelen rond het parkeren 2 kwesties:

- Het voorkómen dat bezoekers van de supermarkt gebruik kunnen maken van de parkeergarage.

Het SPvE is op dit belangrijke punt niet conform de motie, die het college verzoekt om: ”ervoor te zorgen dat het ondergrondse autoparkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers”. De onderbouwing waarom niet aan dit onderdeel van de motie kan worden voldaan vinden wij onvoldoende. Op basis van de maatwerk-aanpak is bijvoorbeeld mogelijk om alleen een parkeerplaats te plannen voor werknemers van de supermarkt (informatie uit WOO-verzoek aan gemeente). Hiermee wordt de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers van de nieuwe appartementen ook verlaagd.

Tenslotte zal toegang van de parkeergarage voor winkelend publiek leiden tot extra in- en uitrijden van de toegang via de Huizingalaan, via o.a. de Jan van Galenstraat. Dit zijn beiden fietsstraten die ook steeds drukker zullen worden. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

(opmerking 18) Wij verzoeken om op basis van de maatwerk-aanpak het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt op 0 te stellen.

- Het aantal parkeerplaatsen dat gaat vervallen voor bewonersparkeren in de Ezelsdijkbuurt
-

Er vervallen 57 parkeerplaatsen door de nieuwbouw. Modelmatig berekend zijn er daarvan 10 toe gerekend aan (vergunning) parkeren voor buurtbewoners, niet zijnde bewoners van de huidige appartementen. Informatie uit een WOO-verzoek aan gemeente zien hoe toe geredeneerd naar de slotsom dat het aantal parkeerplaatsen wel gaat passen. Bijvoorbeeld door intern te discussiëren over het terugbrengen van de omvang van appartementen met een lagere parkeernorm, om zo sterker te staan bij rechtszaken. Er wordt gesproken over “gegoochel met cijfers”. Dat ervaren wij in de buurt ook, het is een papieren werkelijkheid die niets te maken heeft met de realiteit. En dit heeft weinig te maken met openheid en transparantie naar de burger.

De praktijk is dat er op dit moment circa 13 parkeervergunningen zijn afgegeven aan bewoners van de huidige 40 appartementen en dat het gebruik van auto’s door winkelend publiek minimaal is, gezien het karakter van de huidige winkels. Er is een wachtlijst voor 2e vergunningen en het aantal elektrische auto’s dat uit omliggende buurten komt opladen in de Ezelsdijkbuurt neemt toe. In 2018 is het aantal parkeerplaatsen al een keer verminderd vanwege de aanleg van de fietsstraat op de Huizingalaan.

Onze conclusie is dat het aantal parkeerplaatsen voor de buurt minimaal met 10 (volgens de model-berekeningen) vermindert, dat in de praktijk dit aantal veel hoger ligt, terwijl tegelijkertijd sprake is van toename van parkeerdruk in onze buurt.

Er worden 97 appartementen voorzien, terwijl de parkeergarage 50 plaatsen heeft. Wij vragen ons af of de aannames rond het kunnen beperken van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen (bewoners en bezoekers) reëel zijn.
Zo gaat het idee van dubbelparkeren niet op als -ondanks de motie - toch bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage worden toegelaten, tenzij de eis wordt gesteld dat de winkels inclusief supermarkt om 18.00 uur sluiten.

De kans is aanwezig dat na verloop van tijd druk gaat ontstaan vanuit bijvoorbeeld de verhuurder om alsnog ook parkeervergunningen te verstrekken aan bewoners van de appartementen. Dit kan worden voorkomen door in ieder geval parkeren door bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage te voorkómen.

(opmerking 19a) In het SPvE moet voorzien worden in het opvangen van minimaal 10 parkeerplaatsen voor de buurt, die vervallen door het nieuwbouwproject. Wij verzoeken om het

definitieve aantal dat moet worden gecompenseerd te bepalen op basis van een nieuwe parkeerdrukmeting.

(opmerking 19a) Momenteel staat het parkeerterrein en de van Ginnekenlaan dagelijks 's avonds en 's nachts vol met auto's. Met het wegvallen van deze parkeerplaatsen dient dit opgevangen te worden door de parkeerplaatsen in de buurt. Dit rijmt niet met de modelberekeningen die uitgaan van vermindering met 10 parkeerplaatsen. Ook hierom de vraag om een reële nieuwe parkeerdrukmeting, graag een verklaring voor het verschil in de berekening en de praktijk.

(opmerking 20) Op welke manier garandeert de gemeente dat ook in de toekomst geen parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen?

5.2. In- en uitrit parkeergarage
De in-en uitgang van de parkeergarage is gepland tegenover een aantal huizen in de Huizingalaan.

(opmerking 21a) Er moet concreet aangegeven worden welke maatregelen genomen worden om geen overlast te veroorzaken voor tegenovergelegen woningen en verkeersonveilige situaties voor fietsers te voorkomen. Dat kan door bv. het winkelend publiek geen toegang te geven, of door de in-/uitgang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren.
(opmerking 21b) De beoogde positie van de in-en uitgang van de parkeergarage is direct tegenover enkele huizen gepland. Dit levert in de ochtend en avond bij schemering/donker overlast van de verlichting van met name de uitrijdende auto's door het zwenken van de verlichting bij het oprijden van de helling en uitrijden van de uitgang. Een positie niet direct tegenover huizen vermindert de overlast enigszins. Welke alternatieven zijn mogelijk om dit aan te passen? Ook hier de voorkeur om de in-/uitgang aan de Kardinaal de Jongweg te plaatsen.

5.3. Parkeergarage, overig
Blz 21: "Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de communicatie en vastlegging hierover en voor de toedeling van de beschikbare parkeerplekken in de garage." blz 21 : "De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning, maar daarvoor in plaats geldt een 'recht op parkeerruimte' (flexibiliteit)."

(opmerking 22) Klopt het dat er sprake is van een foutieve verwijzing naar verkoop? Het gaat immers om verhuur van appartementen Of wordt de mogelijkheid tot verkoop (in plaats van verhuur) opengelaten aan de projectontwikkelaar?

5.4. Fietsparkeervoorzieningen
Raadsbrief 2/4: "ondergrondse parkeergarage voor….een collectieve fietsenstalling";
Raadsbrief 3 /4: "waarmee het totaal aantal fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plan 200 bedraagt"; blz 20: "Voor het fiets parkeren van bewoners bij woonfuncties wordt voorzien in stallings-/ bergruimte. De voorkeur gaat uit naar inpandige gemeenschappelijke fietsbergingen".

Het voorzien in een flink aantal fietsparkeerplaatsen is logisch gezien de ambities om het autoverkeer terug te dringen. In de mailwisselingen die we hebben kunnen inzien op basis van het WOO verzoek, wordt gesproken over honderden fietsparkeerplaatsen, ergens anders worden 441 fietsparkeerplaatsen genoemd, waarvan 315 inpandig en 126 in de openbare ruimte. In het SPvE wordt gesproken over 200 plaatsen. Onduidelijk is nu het precieze aantal. Enkele honderden is in ieder geval een enorm aantal, gezien de relatief beperkte openbare ruimte. Daarnaast zou uit de raadsbrief opgemaakt kunnen worden dat een fietsenberging voor bewoners en bezoekers van de appartementen als eis gesteld wordt, dit is echter afgezwakt in de tekst van het SPvE (blz. 20).

(opmerking 23) Wij willen graag uitsluitsel over het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt voorzien, hoeveel in de openbare ruimte moeten worden ondergebracht en hoe/waar de gemeente die gaat inpassen in het plangebied.
De werkgroep acht het noodzakelijk om het creëren van fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwbouw in de ondergrondse parkeergarage verplicht te stellen om zo de druk op de openbare ruimte enigszins in te perken en dus als eis op te nemen in het SPvE. (dus geen "bij voorkeur")

6. Verkeer
Blz 14: "De Huizingalaan is ingericht als fietsstraat. Door deze straat rijden ca.1.650 motorvoertuigen per etmaal. (Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019.)". blz 19: "is uitgebreid verkeersonderzoek

gedaan hoe het programma qua mobiliteit en verkeersveiligheid op de juiste wijze ingepast kan worden."

In verband met het feit dat de in- en uitrit van de parkeergarage zal grenzen aan de Huizingalaan is de vraag relevant wat de prognose is van het aantal fietsers voor 2025 en verder. Dan zal, naar wij aannemen, ook de fietsstraat op de Jan van Galenstraat zijn ingericht en neemt het aantal fietsers van daaruit afslaat naar de Huizingalaan naar verwachting toe. Ook nu al is dit een onveilig kruispunt.

(opmerking 24) Wat is de prognose van de toename van het aantal fietsers op zowel de Jan van Galenstraat als de Huizingalaan als gevolg van de inrichting van de Jan van Galenstraat als fietsstraat?

(opmerking 25) Wat is de prognose van de toename van het autoverkeer op beide straten als gevolg van de nieuwbouw?

(opmerking 26) Met welke maatregelen wordt gezorgd dat de nieuwbouw geen nadelig effect heeft op het fietsen voetgangersverkeer (verkeersveiligheid) op beide fietsstraten en oversteekpunten? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

Meer specifiek: met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan, met name voor de fietsers, verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

(opmerking 27) Met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid, met name voor de fietsers, tr hoogte van de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?
7. Openbare ruimte: groen
7.1. Berekening huidig groen
Blz. 8, 9: "Op blz 9 wordt de diagnose beschreven dat de Huizingabuurt een buurt is met relatief weinig openbaar groen. Op de situatietekening op blz.8 is duidelijk dat het gaat om een brede groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg en een groenstrook waar nu een speelpleintje is"
Er is echter meer groen aanwezig, De vijf plantenbakken op de Jan van Galenstraat worden niet bij het groen gerekend. Ook op de huidige parkeerplaats is nu een groenstrook van ongeveer 100 mtr2. Er staan daar 6 bomen, die enige schaduw werpen en een fraaie herfstkleur geven.

De brede groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg draagt niet bij aan de groenbeleving of -benutting voor de bewoners vanwege de ligging direct naast een drukke, doorgaande weg. Dit groen is wel van toegevoegde waarde voor de stad en de biodiversiteit.

Er zijn geen berekeningen van de groottes van de groenstroken. Wij berekenen globaal dat het gaat om ongeveer 1750 mtr2 groen bij de Kardinaal de Jongweg en 700 mtr2 groen bij het speelpleintje en de daarnaast gelegen strook groen. in het SpvE wordt gesproken over 17 mtr2 groen per nieuwe woning. Wij gaan ervan uit dat dit groen bovenop het huidige groen gerekend wordt.

(opmerking 28) Op geen enkel plattegrond vanuit gemeente, projectontwikkelaar en architect is de maatvoering opgenomen zoals oppervlaktes, hoogtes, lengtes en breedtes. Hierdoor is niet goed vast te stellen waar we het precies over hebben en dit leidt steeds tot aannames en misvattingen. We verzoeken om op alle relevante tekeningen en plattegronden de juiste maatvoering en legenda's op te nemen.

(opmerking 29) Wij verzoeken om duidelijkheid te geven over de hoeveelheid nieuw groen.

7.2. Wateroverlast en hittestress
Blz.16: "De wijk ligt onder het maaiveld en er loopt relatief veel regenwater naar toe, er is een gebrek aan onverhard oppervlak en groen waardoor het risico op wateroverlast groot is."

In het concept SPvE zien wij geen toename van onverharde oppervlakken, sterker nog, het verharde oppervlak neemt toe door het weghalen van 6 bomen en een groenstrookje op de parkeerplaats. Met de te verwachten toename aan wateroverlast als gevolg van klimaatverandering leidt dit plan

geenszins tot een verbetering van de huidige situatie. Je zou zelfs kunnen stellen dat het risico op onderlopen van de parkeergarage een reëel risico is.

(opmerking 30) Om een goede oplossing te verzekeren, verzoeken wij u om in het SPvE concreter de eisen te formuleren voor de wijze waarop, en in welk deel van het betrokken plangebied dit probleem wordt opgelost.
Kijkend naar bebouwing en de mogelijkheden in het plangebied: zal de gemeente in dit opzicht aan haar eigen beleid kunnen voldoen?

Blz.16: “De 6 bomen zouden geen schaduw opleveren en er is hittestress op dit gebied merkbaar.”

Deze 6 bomen zijn enkele jaren geleden vervangen, deze zijn dus nog relatief jong. Eerder stonden er grotere bomen die teveel afscheiding gaven. Er wordt in het plan geen oplossing gegeven voor de hittestress. De hoge bebouwing die voorgesteld wordt zal de hittestress aan de zuidkant doen toenemen omdat er geen verkoelend effect meer waarneembaar is vanuit de Kardinaal de Jongweg.

(opmerking 31) Wij stellen daarom voor om de bomen te behouden en een plek te geven in het nieuwe plan.

(opmerking 32) Ook verwachten wij concrete oplossingen voor het verminderen van hittestress.

Ook de aan te leggen groenbakken op het dakterras, waarvan overigens geen melding wordt gemaakt in het plan, geven geen vermindering van hittestress. Alleen een totaal groen dak met bomen kan een positieve bijdrage leveren aan vermindering van hittestress.

7.3. Omvang van groen in vergelijking met de norm bij nieuwbouw
Raadsbrief 2/4: “Er wordt circa 400 m2 openbaar groen toegevoegd en circa 750 m2 semi openbaar groen op het dak van de supermarkt.”
Blz.22, onder punt 3.4.2.: “Er wordt gestreefd om 17 mtr2 per nieuwe woning toe te voegen, in het kader van ‘groeien in balans’ zoals beschreven in het RSU.”
Blz 18: “Er worden bomen toegevoegd aan de kant van de Jan van Galenstraat.”

Dat is een goede toevoeging, want het is de enige vergroening in dit plan. Als de afvalcontainers en de fietsparkeerplekken op deze strook geplaatst moeten worden, vrezen we dat er minder bomen worden geplant dan voorzien.

De suggestie wordt gewekt dat er sprake is van uitbreiding van openbaar groen. Om voor de extra 57 woningen een extra groene ruimte te creëren is er dus minstens 969 mtr2 extra ruimte nodig. Het kan toch niet zo zijn dat de huidige groene ruimte bedoeld is voor de nieuwe woningen.

Netto komt er **geen** groen bij, een groenstrook en de bomen van de parkeerplaats worden weggehaald. Het speelpleintje en de strook groen worden in het plan niet groter.

(opmerking 33) In het SPvE zou moeten worden vermeld waar deze vergroening van minstens 969 mtr2 gerealiseerd gaat worden. Daarbij kan niet de speeltuin als groen worden aangeduid. Ook is **het dak van de supermarkt geen openbaar groen. Wij zien dit nu niet gehaald worden, sterker nog, het groen neemt af.**

7.4. Tuin op het dak van de supermarkt
Uit het SPvE wordt niet duidelijk is of deze daktuin, die op minimaal 5 meter hoogte ligt, voor de gehele buurt toegankelijk is én of er eisen worden gesteld aan het groen op deze daktuin. Wij nemen aan dat de tuin eigendom is van de projectontwikkelaar en alleen te gebruiken zal zijn door de bewoners voor de appartementen: termen als semi-openbaar en het feit dat deze niet betrokken is bij het co-creatieproces voor de openbare ruimte geven dat aan. In combinatie met het feit dat de daktuin minimaal 5 meter boven straatniveau ligt, heeft deze daktuin geen betekenis als groen voor de gehele buurt.

Wij zijn er voorstander van dat de daktuin voor bewoners is, wat bijdraagt aan de veiligheid van de gebouwen. We pleiten dat het groen op straatniveau toeneemt, rekenkundige exercities die de voor het beoordelen of er sprake is van meer openbaar groen kunnen deze daktuin niet meenemen.

(opmerking 34) Wij verzoeken u om Kerckebosch te verplichten een groen dak aan te leggen, met ruimte voor grote boombakken. Daar zou bij de aanleg van het dak rekening mee gehouden moeten worden. Dit is geen vervanging voor groen op straat, maar additioneel in onze ogen.
Zie ook punt 7.2, wateroverlast en hittestress.

8. Speeltuin en stadstuin
De huidige speeltuin is groot en omheind, dat maakt het een veilige plek om kinderen te laten rennen en spelen. In de plannen wordt de speeltuin kleiner en deels groen. De bedoeling volgens het SPvE is dat het ook moet dienen als park. Het hek is in de ontwerpen weg, dat is esthetisch ongetwijfeld mooier, maar voor een speeltuin is een hek functioneel.

De speeltuin komt te liggen tussen hoge muren, de lichtinval wordt minimaal, waardoor wij vrezen voor een koude en vochtige plek. De in het SPvE vermelde stadstuin is een groenstrookje langs de parkeergarage waarin ook beperkt licht zal vallen. Bovendien komt daar een pad waardoor het huidige groen wordt weggehaald. Al met al is dit een schamel stukje groen dat overblijft in dit stenige plan. Dat moet beter.

Hoe past de gemeente haar eigen speeltuinenbeleid toe op dit gebied?

(opmerking 35) Als het gebouw kleiner wordt, zoals het eerder genoemde achterwege laten van de extra m2 apart voor maatschappelijke voorzieningen, kan de openbare ruimte en speeltuin groter, wij zien dit graag gewijzigd in de plannen.

(opmerking 36) Welke overige aanpassingen kunnen uitgevoerd worden om de speelruimte een prettige leefbare plek te maken en een duidelijker onderscheid te krijgen tussen park/tuin-functie en speelplaatsfunctie?

9. Overige punten inrichting openbare ruimte
9.1. Ondergrondse afvalcontainers
De afvalcontainers komen in de openbare ruimte. Dat is de ruimte die gerekend wordt tot groen. Dat is oneigenlijk gebruik van groene ruimte.

9.2. Stalling van fietsen
Blz 17: “De stalling van fietsen voor bezoekers van woningen en bezoekers zal aan de Jan van Galenstraat komen te liggen”

Er staan daar nu extra bomen gepland. Worden deze gerekend tot het extra groen, dan is er geen plek meer voor fietsenstalling.

Respondent nr. 27

Ingestuurde reactie:
Hierbij treft u aan de reactie van de buurtgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat op het concept-SPvE Jan van Galenstraat/Huizingalaan

Begeleidende brief bij ingestuurde reactie:
Hierbij de reactie van de werkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen plan Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Deze werkgroep is ingesteld door de buurtvereniging Ezelsdijk. De werkgroep heeft in december 2020 een enquête gehouden onder de buurtbewoners over de op dat moment bekende plannen van de projectontwikkelaar en de gemeente. De daaruit gebleken zorgen én wensen van de buurtbewoners zijn sindsdien leidraad geweest voor de actieve bemoeienis in de afgelopen 3 jaar met de planvorming rond deze voorgenomen nieuwbouw.

De werkgroep baseert zich in zijn oordeel over het SPvE op talloze eerdere analyses van rapporten die verschenen zijn, deelname aan overleggen met de gemeente en met buurtbewoners en interactie met leden van de gemeenteraad.

Deze reactie is ook gebaseerd op informatie verkregen uit een WOO-verzoek. Dit bood ons inzicht in het voorbereidingsproces binnen het ambtelijk apparaat. Deze informatie hebben we pas onlangs

kunnen bekijken en heeft ons gesterkt in het idee dat er in dit proces verdoezeld wordt dat het project in deze opzet/omvang niet in de buurt past.

Wij pretenderen een belangrijk deel van de geluiden uit de buurt te laten doorklinken in deze reactie. Tegelijkertijd is het duidelijk dat buurtbewoners soms andere accenten leggen in wat belangrijk wordt gevonden en zult u ongetwijfeld ook individuele reacties krijgen uit de Ezelsdijkbuurt.

Wij verzoeken u om alle reacties, in ieder geval die van de bewoners van de Ezelsdijkbuurt, integraal beschikbaar te stellen aan de gemeenteraad en de betrokken wethouder. Dit naast de voor de gemeente gebruikelijke wijze van samenvatten van reacties.

Algemeen

1. Inleiding op de reactie op het SPvE

Vier jaar geleden presenteerde de gemeente met het intentiedocument de eerste plannen voor de nieuwbouw van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De buurtwerkgroep Ezelsdijk volgt sindsdien de plannen. Nu, vier jaar verder, constateren we dat we een zeer moeizaam traject hebben ervaren met de gemeente. In plaats van onze bezwaren te onderzoeken, heeft de gemeente vooral haar eigen gelijk beredeneerd. In plaats van gebruik te maken van de kennis in de buurt, heeft de gemeente de werkgroep vooral als hobbel gezien waar ze overheen moet. In plaats van participatie gebruiken om betere plannen te maken, lijkt het er op dat de gemeente vooral een vinkje wil kunnen zetten. Kritiek werd weggezet als gezeur en betrokken buurtbewoners worden weggezet als ‘ mensen die overal tegen zijn’. Dit laatste wordt bevestigd, getuige ook door de mailconversaties die we hebben ontvangen op basis van het meest recente WOO verzoek van de werkgroep. Alleen doordat de werkgroep de gemeenteraad actief heeft betrokken bij het proces heeft in ieder geval wethouder Eerenberg geluisterd naar de onvrede en heeft de gemeenteraad een motie aangenomen op basis waarvan de plannen enigszins zijn aangepast.

De buurtwerkgroep juicht toe dat de gemeente in samenwerking met Kerckebosch deze hoek wil herontwikkelen. Het is evident dat dit nodig is. Echter, de invulling van de plannen moet anders omdat de aandacht voor de leefbaarheid in onze buurt nog steeds onvoldoende is. Met het nu voorliggende SPvE lijkt het de gemeente nog steeds vooral te doen om zoveel mogelijk de projectontwikkelaar tegemoet te komen en schiet de buurt er niets mee op.

2. Algemeen oordeel over het plan

In algemene zin vindt de buurtwerkgroep het voorliggende plan niet passen in de buurt: het (extra) bouwvolume, het (extra) ruimtebeslag: het staat in geen verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe omliggende (woon)omgeving verdwijnen. Tegelijkertijd neemt de verstening toe. De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt en de verkeersveiligheid neemt af. Vanaf het begin heeft de buurt aangegeven, o.a. via een enquête, dat herontwikkeling van met name de winkels kansen bood. Echter wel op een schaal die de buurt aankan en de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet aantast en liever nog, vergroot. Zo’n plan hadden wij graag ondersteund.

Alle onderbouwing via rapporten die in opdracht van de projectontwikkelaar zijn verzameld ten aanzien van de behoefte aan een supermarkt, de verkeersveiligheid, de parkeerdruk etc. heeft de werkgroep geanalyseerd. Ons inziens waren dit vooral onderzoeken die moesten toe redeneren naar de gewenste opzet van de nieuwbouw, niet uitgingen van de werkelijke situatie maar van modelmatige berekeningen. Niet uitgingen van behoeften van (buurt-)bewoners maar van de projectontwikkelaar die nieuwbouw en uitbreiding wilde in plaats van renovatie.

Het is dan ook kenmerkend voor dit SPvE dat het woord leefbaarheid nergens genoemd wordt, terwijl het één van de uitgangspunten zou moeten zijn voor een dergelijk omvangrijk nieuwbouwplan in een bestaande buurt. Zo wordt bijvoorbeeld in het SPvE wel gerefereerd aan de huidige stenige uitstraling van het gebied (blz.10), maar de nieuwe plannen bieden merkwaardigerwijs geen enkele verbetering op dit punt.

3. Het (participatie) proces

In het SPvE wordt de suggestie gewekt dat de participatie van de belanghebbenden tot nu toe uitstekend is verlopen. De buurtwerkgroep kijkt daar anders tegenaan: totdat de gemeenteraad

dankzij inspanningen uit de buurt zich ermee ging bemoeien, is deze participatie onder de maat geweest en vooral gericht geweest op zorgen dat het project in zoveel mogelijk ongewijzigde vorm kon doorgaan.

Het is duidelijk dat de initiatiefnemer andere belangen bij de uitkomst van de participatie heeft dan omwonenden. Wat ons wel altijd heeft verbaasd is dat de gemeente zo duidelijk ingezet heeft op het faciliteren van de projectontwikkelaar. Wij hebben nooit het idee gekregen dat de gemeente de belangen van de omwonende buurtbewoners serieus als uitgangspunt heeft meegenomen. Wij verwachten van de gemeente dat deze zich richt op de afweging van alle belangen, en zichtbaar maakt voor de omwonenden waarom bepaalde belangen zwaarder wegen dan andere.

De interventie in 2022 van de wethouder op aangeven van de raad heeft in ieder geval geleid tot een open discussie over de gewenste richting van het project met alle betrokkenen, waarbij ook expliciet de belangen van de buurt op tafel konden komen.

Vervolgens zijn de scenario's die de buurt het meest wenselijk vond afgewezen omdat ze niet betaalbaar zouden zijn. Indertijd hebben wij aangegeven dat we de economische onhaalbaarheid onvoldoende onderbouwd vonden. Het gekozen scenario is daarmee niet door de buurt omarmd, maar als minst slechte van de door de gemeente en/of projectontwikkelaar haalbaar geachte scenario's beoordeeld.

Dankzij een aangenomen motie van een aantal raadsleden is een aantal nieuwe uitgangspunten meegegeven bij het opstellen van het SPvE, die potentieel het plan kunnen verbeteren voor wat betreft de leefbaarheid in onze buurt. Nu wij het gehele plan kunnen beoordelen, overheerst teleurstelling als het gaat om het behouden of verbeteren van deze leefbaarheid.

Het stuit ons tegen de borst te merken dat het vervolgtraject al in gang is gezet door op 31 januari een ontwerpsessie te houden met o.a. buurtbewoners over de invulling van de groene ruimte terwijl de reactietermijn op het SPvE nog liep. Dit is procedureel onjuist. Als dan ook nog eens tijdens deze sessie de gemeente niet eens informatie heeft over de precieze omvang van de openbare ruimtes waarover gepraat zal worden, is een en ander voor ons weer een voorbeeld van de voortdurende onverschilligheid ten aanzien van de bewoners.

<u>Commentaar op het SPvE</u>

1. Leefbaarheid voor buurt

Behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid in de buurt wordt nergens als uitgangspunt genoemd. Voor de buurtwerkgroep heeft leefbaarheid verschillende aspecten: verkeersveiligheid, het voorkómen van overlast door o.a. autoverkeer, geparkeerde auto's en fietsen, ruimte voor ontmoeting, spelen, het groene aanzicht, verkoeling, sociale veiligheid, ruimte voor voetgangers.

(1) In dit SPvE moet helder verwoord worden op welke manier deze genoemde aspecten van de leefbaarheid voor de omringende buurt worden gerealiseerd en welke concrete eisen/randvoorwaarden daarbij gelden.

2. Gebouw

2.1. Omvang bouwoppervlak nieuwe bebouwing versus omvang openbare ruimte

Blz 5: *"De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk"*

Wij vinden de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen. De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt. Er komt een supermarkt én een gezondheidscentrum, waarbij de buurtwerkgroep het gezondheidscentrum had gesuggereerd in plaats van een supermarkt. Wij hebben grote twijfels of alle ambities, gebaseerd op doelstellingen van gemeentelijk beleid (zoals groen, klimaatbestendigheid, ruimte voor ontmoeting en sociale functies), ten aanzien van de openbare ruimte waar gemaakt kunnen worden in dit gebied. Het bouwoppervlak is erg groot en wordt zelfs groter dan eerder in het voorgaande proces is gepresenteerd.

(2) Voor de leefbaarheid in onze buurt vinden wij het nodig dat er minder grondoppervlak bebouwd gaat worden. Het omzetten van m2 winkelvoorzieningen naar bestemming voor maatschappelijke functies, bijvoorbeeld door uit te gaan van een nog kleinere supermarkt, gecombineerd met het schrappen van de nu voorziene aparte ruimte (m2) voor maatschappelijke voorzieningen is daarbij een goede eerste stap.

2.2. Ernstige verontreiniging grondwater

Blz. 1: *"Er zijn omvangrijke verontreinigingen in het grondwater aangetroffen."*

We maken ons zorgen over het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied (3) We verzoeken de gemeente zeer strenge eisen te stellen aan de projectontwikkelaar en aannemer ten aanzien van dit punt.

2.3. Bouwvolume en bouwhoogte

Blz 19: *"De eerste bouwlaag (plint) heeft aan de buitenzijde een minimale hoogte van vijf meter"*
Blz 31: *"Uit de volumetekening blijkt dat op de Huizingalaan er twee woonlagen bovenop de plint (van 5m) mogelijk worden gemaakt."*

Dit is een hoogte van minimaal 11 meter en daarmee hoger dan de woningen aan de overzijde. Dit vinden wij ongewenst.

(4) De bouwhoogte aan de Huizingalaan dient maximaal de hoogte van de bestaande huizen aan de Huizingalaan te krijgen.

2.4. Plinten

Blz 19: *"Het gebouw is alzijdig. De plint met (winkel)functies draagt hieraan bij, door een open en uitnodigende uitstraling."*

Het gebouw is niet alzijdig, de Huizingalaan krijgt een blinde muur met een ingang naar appartementen en een in- en uitrit voor de parkeergarage. Ook hier heeft de buurt de lasten van de herontwikkeling en krijgt er niets voor terug.

(5) In het SPvE moet helder worden geformuleerd welke criteria/eisen gesteld worden aan in ieder geval de plint aan de Huizingalaan voor wat betreft de genoemde alzijdigheid en open en uitnodigende uitstraling.

(6) Wij ontvangen graag het advies over de eisen aan de plint van de welstandscommissie.

2.5. Ontwerp van het gebouw voor wat betreft appartementen

De huidige bewoners van de huidige appartementen, vertegenwoordigd door de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan, hebben een aantal wensen ten aanzien van het ontwerp van de appartementen.

(7) Wij vragen de gemeente om te bevorderen dat het gesprek hierover tussen bewoners en projectontwikkelaar tijdig en met oog voor de belangen van bewoners die willen terugkeren na realisatie van de nieuwbouw, plaatsvindt.

3. Stenige uitstraling

Blz. 10: *"De aandachtspunten voor het gebied bestaan uit de dominantie van de geparkeerde auto's en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe."*

In het huidige plan valt een grote open ruimte weg. Het gaat weliswaar om een ruimte voor parkeren, maar er staan ook bomen en struiken. De huidige parkeerplaats wordt gebruikt door spelende kinderen, die relatief veilig kunnen rondrennen. Ook dat is een functie van deze open ruimte, die in dit plan zal verdwijnen.

In het concept SpvE zien wij een groot hoog gebouw met een dichte plint van 5 meter hoogte en minimaal 2 woonlagen . Er is sprake van een hoog boven de openbare ruimte uittorende oppervlakte

(de zogenaamde daktuin) die onzichtbaar is vanaf straatniveau. Hier zouden enkele bewoners iets met groen kunnen gaan doen. Hiermee wordt de stenige uitstraling vergroot i.p.v. verkleind.

(8) Op welke wijze stelt de gemeente eisen aan het verminderen van de stenige uitstraling in het gehele gebied?

(9) De buurt wil meer open ruimte houden om te verblijven en te spelen en daarnaast minder steen en meer groen op straatniveau.

4. Winkelvoorzieningen en overige functies

4.1. Algemeen

Blz 10 : *"De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat"*

Dit is een sterk punt voor de leefbaarheid van de buurt. Dit sterke punt slaat om in een nadeel als de winkels in dit gebied vooral winkelend publiek aantrekken elders uit de bredere omgeving en het aantal bezoekers aanzienlijk in omvang toeneemt. De buurt pleit al vanaf het begin voor met name buurtgerichte, kleinschalige winkels, mede op basis van een enqûete die eind 2020 in de buurt is uitgevoerd. Eerder heeft de werkgroep al onderbouwd dat onze buurt en de daaromheen liggende buurten reeds beschikken over goede (grotere) winkelvoorzieningen in winkelcentrum de Gaard en op de Biltstraat. Inmiddels is er (hardnekkige) leegstand in winkelcentrum de Gaard. Gezien het doorzetten van de trend om online boodschappen te doen en te laten bezorgen zal dit niet op korte termijn veranderen.

(10) Klopt het dat de gemeente heeft aangedrongen op het opnemen van een grote supermarkt in de oorspronkelijke plannen (Intentiedocument 2019)?

(11) Op welk gemeentelijk beleid(sdocument) was dit aandringen op het opnemen van een supermarkt op dat moment (2019) gebaseerd?

(12) Heeft de gemeente sinds de opening van winkelcentrum de Gaard onderzoek gedaan naar de trend in het winkelgedrag en -behoefte van wijk/buurtbewoners?

(13) Hoe kijkt de gemeente tegen de leegstand in winkelcentrum de Gaard aan?

(14) In het SPvE moet tot uitdrukking komen dat de winkelvoorzieningen met name gericht zijn op de buurt en de omliggende wijk, kleinschalig zijn en zich richten op boodschappen die dagelijks gedaan worden.

(15) In het SPvE zou moeten worden opgenomen dat de prijs per m2 voor de winkels zodanig zal zijn dat ook kleinere winkels met een beperkter bedieningsgebied kunnen overleven. Hoe gaat de gemeente hierop sturen?

4.2. Supermarkt: omvang, aard, maatregelen

De buurt heeft zich sterk gemaakt voor een supermarkt die vooral de omliggende buurten/wijk bedient en geen autoverkeer aantrekt, dit vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsstraten!) in de buurt. In een motie van de gemeenteraad is dit vertaald naar "mandjessupermarkt".
Het SPvE formuleert ten dele de randvoorwaarden om ook daadwerkelijk een supermarkt te realiseren, waarvan de gebruikers per fiets of te voet komen. Maar een aantal andere maatregelen wordt niet of onvoldoende eenduidig genoemd. Het gaat om:

- <u>omvang m2:</u>
  beperking aantal m2 voor de supermarkt: het SPvE spreekt over blz 17: "circa 1270m2 BVO"; op blz 30: "1270m2 BVO, circa 850m2 WVO"; blz 33: "circa 1270 BVO, ongeveer 850 m2 MVO", Raadsbrief blz 2/4: "1270m2 BVO, circa 850m2 WVO"
  De buurtwerkgroep vindt het - overigens in de tekst niet consistent- gebruik van de aanduiding "circa" respectievelijk "ongeveer" te onduidelijk en schept ruimte om later bij de invulling het aantal m2 supermarkt op te hogen.
  Daarnaast blijkt uit interne mailwisseling (WOO-verzoek) dat op basis van

Modelberekeningen eigenlijk maar plaats is voor een omvang van 626m2. Eerder heeft de buurtwerkgroep gesproken met een supermarktketen die aangaf dat er een supermarktconcept is dat met 700m2 WVO levensvatbaar is en vooral gebruikt wordt voor dagelijkse boodschappen met veel vers. Dit roept de vraag op waarom nu gestreefd wordt naar een omvang van rond de 850m2.

(16) Wij horen graag de argumentatie dat vastgehouden zou moeten worden aan 850m2, terwijl de modelberekeningen laat zien dat 626m2 de norm is. Waarom wordt - gezien deze norm- met het aantal m2 niet meer ingespeeld op de wens van de buurt om kleinschalige, buurtgerichte winkels te realiseren?

(17) Begrijpelijk is dat men niet gehouden kan worden aan een exact aantal m2, daarom willen wij dat er een maximaal winkelvloeroppervlakte (het mag dus ook minder zijn) wordt opgenomen in het SPvE.

- Mandjes, geen winkelkarren:
  hiervoor zijn eerder maatregelen genoemd zoals het überhaupt niet gebruiken van winkelkarren, maar ook het verhinderen dat winkelkarren buiten de supermarkt kunnen komen, zal bijdragen aan het benutten van de supermarkt als winkel voor dagelijkse boodschappen.

(18) Expliciet moet worden vastgelegd dat winkelbezoekers niet met winkelkarren naar buiten en/of via een lift naar de parkeergarage kunnen gaan. Deze concrete bepaling moet worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

- Wijziging toekomstige omvang: er zijn voorbeelden bekend van de situatie dat leegstand van omliggende winkels leidt tot toevoeging van dergelijke m2 aan de supermarkt.
  Voorkomen moet worden dat op termijn het aantal m2 van de supermarkt uit wordt gebreid. Ook zou het begrip shop-in-shop oneigenlijk kunnen worden gebruikt door bepaalde onderdelen van het assortiment als aparte winkeleenheid te beschouwen en in één van de andere winkelruimtes naast de supermarkt onder te brengen. Ook dit achten wij ongewenst.

(19) Expliciet moet worden vastgelegd dat ook op termijn uitbreiding van het aantal m2 voor de supermarkt niet mogelijk is en het shop-in-shop-concept niet gebruikt kan worden om het aantal m2 uit te breiden. Deze concrete bepalingen moeten worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

4.3. Overige winkels: bevoorrading

Blz 19 : *" In het ontwerp wordt rekening gehouden met passende mogelijkheden voor bevoorrading"*

Er zullen laad- en losplekken voor de overige winkels gecreëerd worden in het gebied. De huidige formulering in het SPvE laat ons inziens te veel ruimte. Vanuit leefbaarheid mogen deze laad- en losplekken geen extra beslag leggen op de openbare ruimte en de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen.

(20) De werkgroep wil dat in de eerste plaats een oplossing wordt gezocht in het combineren met de laad/losplek voor de supermarkt, aan de Kardinaal de Jongweg. Indien dat niet kan, is de meest logische plek aan de Jan van Galenstraat.

4.4. Maatschappelijke voorzieningen

Blz 17: *wordt gesproken over "een gezondheidscentrum", respectievelijk "maatschappelijke voorzieningen, zoals een gezondheidscentrum"*

De buurtwerkgroep heeft actief gezocht naar potentiële geïnteresseerde partijen voor de invulling van (een deel van) de commercieel te verhuren (winkel)m2. Dit is gedaan om een alternatieve invulling van de - door de buurtwerkgroep te groot geachte- supermarkt te geven. Dit was een logische gedachte vanwege de mededeling van de projectontwikkelaar dat hij zelf geen voorkeur had voor het meenemen van een supermarkt in de nieuwbouwplannen én ervaring heeft met bouwen voor- en

verhuur aan maatschappelijke (zorg)voorzieningen. In de huidige plannen wordt slechts een beperkt aantal m2 als maatschappelijke voorziening bestemd en staat een middelgrote supermarkt nog steeds in de plannen. Het is nu een én-én-situatie geworden.

Zie daarom ons standpunt en verzoek onder 2.1, nr 2.

(21) Vastgelegd dient te worden dat m2 ook in de praktijk voor maatschappelijke voorzieningen bestemd wordt en in de toekomst ook blijft

(22) Wat gebeurt er als er geen belangstelling blijkt te zijn vanuit maatschappelijke organisaties?

5. Parkeren

5.1. Parkeren in parkeergarage en parkeren voor de buurt

Blz 19: *"Parkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt is in een ondergrondse parkeergarage voorzien."blz 20:"Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage."*

In algemene zin merken we rond dit thema het volgende op. Informatie uit een WOO-verzoek laat zien hoe toe geredeneerd is naar de slotsom dat het aantal parkeerplaatsen wel gaat passen. Bijvoorbeeld door intern te discussiëren over het terugbrengen van de omvang van appartementen met een lagere parkeernorm, om zo sterker te staan bij rechtszaken. Ook blijkt uit de stukken dat maximaal de grenzen van de normering worden opgezocht om de normering te laten aansluiten op de mogelijkheden/ruimte in het project.

Er spelen rond het parkeren 3 kwesties:

- het voorkómen dat bezoekers van de supermarkt gebruik kunnen maken van de parkeergarage.

Het SPvE is op dit belangrijke punt niet conform de motie, die het college verzoekt om: "ervoor te zorgen dat het ondergrondse autoparkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers". De onderbouwing waarom niet aan dit onderdeel van de motie kan worden voldaan vinden wij onvoldoende. Op basis van de maatwerk-aanpak is bijvoorbeeld mogelijk om alleen een parkeerplaats te plannen voor werknemers van de supermarkt (informatie uit WOO-verzoek aan gemeente).Hiermee wordt de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers van de nieuwe appartementen ook verlaagd.

Tenslotte zal toegang van de parkeergarage voor winkelend publiek leiden tot extra in- en uitrijden van de toegang via de Huizingalaan, via o.a. de Jan van Galenstraat. Dit zijn beiden fietsstraten die ook steeds drukker zullen worden. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

(23) Wij verzoeken om op basis van de maatwerk-aanpak het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt op 0 te stellen.

- het aantal parkeerplaatsen dat gaat vervallen voor bewonersparkeren in de Ezelsdijkbuurt

Er vervallen 57 parkeerplaatsen door de nieuwbouw. Modelmatig berekend zijn er daarvan 10 toe gerekend aan (vergunning) parkeren voor buurtbewoners, niet zijnde bewoners van de huidige appartementen.
Maar ook dan kan de conclusie worden getrokken dat onvoldoende compensatie van verdwenen parkeergelegenheid voor de buurt kan worden gerealiseerd. Het plan kan op deze manier dus niet worden uitgevoerd.
Daarbij komt dat alle redeneringen slaan op een papieren werkelijkheid die niets te maken heeft met de realiteit in onze buurt.
De praktijk is dat er op dit moment circa 13 parkeervergunningen zijn afgegeven aan bewoners van de huidige 40 appartementen en dat het gebruik van auto's door winkelend publiek minimaal is, gezien het karakter van de huidige winkels. Bovendien geldt dat de hoogste parkeerdruk wordt ervaren in de avond en nacht en er dus geen relatie is met de winkels (zie parkeerdruk-onderzoek gemeente uit 2017). Er is een wachtlijst voor 2e vergunningen en het aantal elektrische auto's dat uit omliggende buurten komt opladen in de Ezelsdijkbuurt neemt toe. In 2018 is het aantal parkeerplaatsen al een keer verminderd vanwege de aanleg van de fietsstraat op de Huizingalaan

Onze conclusie is dat door de plannen er minimaal 10 parkeerplaatsen aan de buurt worden onttrokken (volgens de model-berekeningen) en dat op basis van de huidige praktijk dit aantal veel hoger ligt, terwijl tegelijkertijd sprake is van toename van parkeerdruk in onze buurt. In de plannen zoals verwoord in dit SPvE is deze compensatie niet meegenomen. Op basis daarvan kan het project niet worden uitgevoerd, hetgeen ook intern binnen de gemeente wordt gesignaleerd (informatie uit WOO-verzoek).

(24) het SPvE moet uitgaan toepassing van de juiste normering én de huidige praktijk in de Ezelsdijkbuurt. Er moet voorzien worden in het opvangen van minimaal 10 parkeerplaatsen voor de buurt, die vervallen door het nieuwbouwproject. Wij verzoeken om het definitieve aantal dat moet worden gecompenseerd te bepalen op basis van een nieuwe parkeerdrukmeting.

- Het aantal parkeerplaatsen voor de nieuwe appartementen

Daarnaast speelt nog een andere kwestie. Er worden 97 appartementen voorzien, terwijl de parkeergarage 50 plaatsen heeft. Wij vragen ons af of de aannames rond het kunnen beperken van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen (bewoners en bezoekers) reëel zijn en of hier wel op juiste wijze met de normering wordt omgegaan.
Zo gaat het idee van dubbelparkeren niet op als -ondanks de motie - toch bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage worden toegelaten, tenzij de eis wordt gesteld dat de winkels inclusief supermarkt om 18.00 uur sluiten.
Ook deze problemen rond het voldoen aan de normering op dit aspect van het parkeren blijken (uit de informatie uit het WOO-verzoek) binnen de gemeente al onderkend te zijn.

De kans is aanwezig dat na verloop van tijd druk gaat ontstaan vanuit bijvoorbeeld de verhuurder om alsnog ook gemeentelijke parkeervergunningen (buiten de parkeergarage)te verstrekken aan bewoners van de appartementen. Dit kan worden voorkomen door in ieder geval parkeren door bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage te voorkómen.

(25) Het SPvE moet uitgaan toepassing van de juiste normering. Op welke manier garandeert de gemeente dat ook in de toekomst geen parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen?

5.2. In- en uitrit parkeergarage

De in-en uitgang van de parkeergarage is gepland tegenover een aantal huizen in de Huizingalaan.

(26) Er moet concreet aangegeven worden welke maatregelen genomen worden om geen overlast te veroorzaken voor tegenovergelegen woningen en verkeersonveilige situaties voor fietsers te voorkomen. Dat kan door bv. het winkelend publiek geen toegang te geven, of door de in-/uitgang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren.

5.3. Parkeergarage, overig

Blz 21: *“Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de communicatie en vastlegging hierover en voor de toedeling van de beschikbare parkeerplekken in de garage.” blz 21 : “De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning, maar daarvoor in plaats geldt een ‘recht op parkeerruimte’ (flexibiliteit).”*

(27) Klopt het dat er sprake is van een foutieve verwijzing naar verkoop? Het gaat immers om verhuur van appartementen Of wordt de mogelijkheid tot verkoop (in plaats van verhuur) opengelaten aan de projectontwikkelaar?

5.4. Fietsparkeervoorzieningen

Raadsbrief 2/4: “ondergrondse parkeergarage voor….een collectieve fietsenstalling”; Raadsbrief 3 /4: “waarmee het totaal aantal fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plan 200 bedraagt”; blz 20: “Voor het fiets parkeren van bewoners bij woonfuncties wordt voorzien in stallings-/ bergruimte. De voorkeur gaat uit naar inpandige gemeenschappelijke fietsbergingen”

Het voorzien in een flink aantal fietsparkeerplaatsen is logisch gezien de ambities om het autoverkeer terug te dringen. In de mailwisselingen die we hebben kunnen inzien op basis van het WOO verzoek, wordt gesproken over honderden fietsparkeerplaatsen, ergens anders worden 441

fietsparkeerplaatsen genoemd, waarvan 315 inpandig en 126 in de openbare ruimte. In het SPvE wordt gesproken over 200 plaatsen. Onduidelijk is nu het precieze aantal. Enkele honderden is in ieder geval een enorm aantal, gezien de relatief beperkte openbare ruimte. Daarnaast zou uit de raadsbrief opgemaakt kunnen worden dat een fietsenberging voor bewoners en bezoekers van de appartementen als eis gesteld wordt, dit is echter afgezwakt in de tekst van het SPvE (blz. 20).

(28) Wij willen graag uitsluitsel over het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt voorzien, hoeveel in de openbare ruimte moeten worden ondergebracht en hoe/waar de gemeente die gaat inpassen in het plangebied.

(29) De werkgroep acht het noodzakelijk om het creëren van fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwbouw in de ondergrondse parkeergarage verplicht te stellen om zo de druk op de openbare ruimte enigszins in te perken en dus als eis op te nemen in het SPvE. (dus geen "bij voorkeur")

6. Verkeer

Blz 14: *"De Huizingalaan is ingericht als fietsstraat. Door deze straat rijden ca.1.650 motorvoertuigen per etmaal. (Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019.)". Blz 19: "is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan hoe het programma qua mobiliteit en verkeersveiligheid op de juiste wijze ingepast kan worden."*

In verband met het feit dat de in- en uitrit van de parkeergarage zal grenzen aan de Huizingalaan is de vraag relevant wat de prognose is van het aantal fietsers voor 2025 en verder. Dan zal, naar wij aannemen, ook de fietsstraat op de Jan van Galenstraat zijn ingericht en neemt het aantal fietsers van daaruit afslaat naar de Huizingalaan naar verwachting toe. Ook nu al is dit een onveilig kruispunt.

(30) Wat is de prognose van de toename van het aantal fietsers op zowel de Jan van Galenstraat als de Huizingalaan als gevolg van de inrichting van de Jan van Galenstraat als fietsstraat?

(31) Wat is de prognose van de toename van het autoverkeer op beide straten als gevolg van de nieuwbouw?

(32) Met welke maatregelen wordt gezorgd dat de nieuwbouw geen nadelig effect heeft op het fiets- en voetgangersverkeer (verkeersveiligheid) op beide fietsstraten en oversteekpunten? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE? Meer specifiek: met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan, met name voor de fietsers, verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

(33) Met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid, met name voor de fietsers, ter hoogte van de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

7. Openbare ruimte: groen

7.1. Berekening huidig groen

Blz. 8, 9: *"de Huizingabuurt is een buurt met relatief weinig openbaar groen.*

Op de situatietekening (huidige situatie) op blz.8 is duidelijk dat het gaat om een brede groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg en een groenstrook waar nu een speelpleintje is.
Er is echter meer groen aanwezig, De vijf plantenbakken op de Jan van Galenstraat zijn niet bij het groen gerekend. Ook op de huidige parkeerplaats is nu een groenstrook van ongeveer 100 mtr2. Er staan daar 6 bomen(Amberbomen) die enige schaduw werpen en een fraaie herfstkleur geven.

De brede groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg draagt niet bij aan de groenbeleving of -benutting voor de bewoners vanwege de ligging direct naast een drukke, doorgaande weg. Dit groen is wel van toegevoegde waarde voor de stad en de biodiversiteit.

Er zijn geen berekeningen van de groottes van de groenstroken. Wij berekenen globaal dat het gaat om ongeveer 1750 mtr2 groen bij de Kardinaal de Jongweg en 700 mtr2 groen bij het speelpleintje en de daarnaast gelegen strook groen.

(34) Wij verzoeken om in het SPvE concreet aan te geven wat de huidige hoeveelheid groen is, rekening houdend met de hierboven genoemde correcties

7.2. Wateroverlast en hittestress

Blz.16: *"De wijk ligt onder het maaiveld en er loopt relatief veel regenwater naar toe, er is een gebrek aan onverhard oppervlak en groen waardoor het risico op wateroverlast groot is."*

In het concept SPvE zien wij geen toename van onverharde oppervlakken, sterker nog, het verharde oppervlak neemt toe door het weghalen van 6 bomen en een groenstrookje op de parkeerplaats. Met de te verwachten toename aan wateroverlast als gevolg van klimaatverandering leidt dit plan geenszins tot een verbetering van de huidige situatie. Je zou zelfs kunnen stellen dat het risico op onderlopen van de parkeergarage een reëel risico is.

(35) Om een goede oplossing te verzekeren, verzoeken wij u om in het SPvE concreter de eisen te formuleren voor de wijze waarop, en in welk deel van het betrokken plangebied dit probleem wordt opgelost.

(36) Kijkend naar bebouwing en de mogelijkheden in het plangebied: zal de gemeente in dit opzicht aan haar eigen beleid kunnen voldoen?

Blz.16: *"De 6 bomen zouden geen schaduw opleveren en er is hittestress op dit gebied merkbaar."*

Met het weghalen van de bomen wordt dat zeker niet beter. Er wordt in het plan geen oplossing gegeven voor de hittestress. De hoge bebouwing die voorgesteld wordt zal de hittestress aan de zuidkant doen toenemen omdat er geen verkoelend effect meer waarneembaar is vanuit de Kardinaal de Jongweg.

(37) Wij stellen daarom voor om de bomen te behouden en een plek te geven in het nieuwe plan. Ook verwachten wij concrete eisen en oplossingen in het SPvE voor het verminderen van hittestress.

Ook de aan te leggen groenbakken op het dakterras, waarvan overigens geen melding wordt gemaakt in het plan, geven geen vermindering van hittestress. Alleen een totaal groen dak met bomen kan een positieve bijdrage leveren aan vermindering van hittestress.

7.3. Omvang van groen in vergelijking met de norm bij nieuwbouw

Raadsbrief 2/4: *"Er wordt circa 400 m2 openbaar groen toegevoegd en circa 750 m2 semi openbaar groen op het dak van de supermarkt." Blz.22, onder punt 3.4.2.: "Er wordt gestreefd om 17 mtr2 per nieuwe woning toe te voegen, in het kader van 'groeien in balans' zoals beschreven in het RSU."*

De suggestie wordt gewekt dat er sprake is van uitbreiding van openbaar groen. Om voor de extra 57 woningen een extra groene ruimte te creëren is er dus minstens 969 mtr2 extra ruimte nodig. Wij zien dit nu niet gehaald worden, sterker nog, het groen neemt af. Het kan toch niet zo zijn dat de huidige groene ruimte toegerekend wordt naar de nieuwe woningen.
Netto komt er geen groen bij, een groenstrook en de bomen van de parkeerplaats worden weggehaald. Het speelpleintje en de strook groen worden in het plan niet groter.

(38) In het SPvE zou moeten worden vermeld waar deze vergroening van minstens 969 mtr2 gerealiseerd gaat worden. Daarbij uit te gaan van de correcte berekening van huidige mtr2 groen. Bovendien kan de speeltuin niet als groen worden aangeduid en is ook het dak van de supermarkt geen openbaar groen.

Blz 18: *"Er worden bomen toegevoegd aan de kant van de Jan van Galenstraat."*

Dat is een goede toevoeging, want het is de enige vergroening in dit plan. Als de afvalcontainers en de fietsparkeerplekken op deze strook geplaatst moeten worden, vrezen we dat er minder bomen worden geplant dan voorzien.

7.4. Tuin op het dak van de supermarkt

Uit het SPvE wordt niet duidelijk is of deze daktuin, die op minimaal 5 meter hoogte ligt, voor de gehele buurt toegankelijk is én of er eisen worden gesteld aan het groen op deze daktuin. Wij nemen aan dat de tuin eigendom is van de projectontwikkelaar en alleen te gebruiken zal zijn door de bewoners voor de appartementen: termen als semi-openbaar en het feit dat deze niet betrokken is bij het co-creatieproces voor de openbare ruimte geven dat aan. In combinatie met het feit dat de daktuin minimaal 5 meter boven straatniveau ligt, heeft deze daktuin geen betekenis als groen voor de gehele buurt.

(39) Wij zijn er voorstander van dat de daktuin voor bewoners is, wat bijdraagt aan de veiligheid van de gebouwen. We pleiten er voor dat het groen op straatniveau toeneemt, conform het eigen beleid van de gemeente. Daarbij dient de daktuin niet meegenomen te worden in rekenkundige exercities voor het beoordelen of er sprake is van meer openbaar groen.

(40)Wij verzoeken u om Kerckebosch te verplichten een groen dak aan te leggen, met ruimte voor grote boombakken. Daar zou bij de aanleg van het dak rekening mee gehouden moeten worden. Dit is geen vervanging voor groen op straat, maar additioneel in onze ogen.

Zie ook punt 7.2, wateroverlast en hittestress.

8. Speeltuin en stadstuin

De huidige speeltuin is groot en omheind, dat maakt het een veilige plek om kinderen te laten rennen en spelen. In de plannen wordt de speeltuin kleiner en deels groen. De bedoeling volgens het SPvE is dat het ook moet dienen als park. Het hek is in de ontwerpen weg, dat is esthetisch ongetwijfeld mooier, maar voor een speeltuin is een hek functioneel.

De speeltuin komt te liggen tussen hoge muren, de lichtinval wordt minimaal, waardoor wij vrezen voor een koude en vochtige plek. De in het SPvE vermelde stadstuin is een groenstrookje langs de parkeergarage waarin ook beperkt licht zal vallen. Bovendien komt daar een pad waardoor het huidige groen wordt weggehaald. Al met al is dit een schamel stukje groen dat overblijft in dit stenige plan. Dat moet beter.

(41) Hoe past de gemeente haar eigen speeltuinenbeleid toe op dit gebied?

(42) Als het gebouw kleiner wordt, zoals het eerder genoemde achterwege laten van de extra m2 apart voor maatschappelijke voorzieningen, kan de openbare ruimte en speeltuin groter, wij zien dit graag gewijzigd in de plannen.

(43) Welke overige aanpassingen kunnen uitgevoerd worden om de speelruimte een prettige leefbare plek te maken en een duidelijker onderscheid te krijgen tussen park/tuin-functie en speelplaatsfunctie?

9. Overige punten inrichting openbare ruimte

9.1. Ondergrondse afvalcontainers

(43) De afvalcontainers komen in de openbare ruimte. Dat is de ruimte die gerekend wordt tot groen. Dat is oneigenlijk gebruik van groene ruimte.

9.2. Stalling van fietsen

Blz 17: *“De stalling van fietsen voor bezoekers van woningen en bezoekers zal aan de Jan van Galenstraat komen te liggen”*

(44) Er staan daar nu extra bomen gepland. Worden deze gerekend tot het extra groen, dan is er geen plek meer voor fietsenstalling.

10. Participatie bij de uitwerking van de plannen

10.1. Participatie in tekst SPvE

Blz 35: *“Het participatieniveau voor de verdere inrichting van de speeltuin en de binnentuin is ‘cocreëren’. Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is ‘raadplegen’ “*

Wij gaan ervan uit dat hier een oude tekst is blijven staan, in de bijlage “Plan van aanpak participatie” wordt gesproken over het participatieniveau “adviseren” bij het overige deel openbare ruimte.

(45)Verzoek is om de foutieve aanduiding “raadplegen” te corrigeren in het SPvE zelf.

10.2. Plan van aanpak participatie (bijlage bij SPvE)

Blz 38: *“Het ontwerp van de overige openbare ruimte zal daarom door de gemeente, in samenspraak met de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch verder worden uitgewerkt en worden afgestemd met een klankbordgroep. Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is daarom adviseren.”*

De keuzes die gemaakt moeten worden voor dit deel van de openbare ruimte hebben veel invloed op de leefbaarheid voor de buurt. Bijvoorbeeld op toegankelijkheid van trottoirs, potentiële verrommeling e.d.

(46) Graag horen wij preciezer hoe de wisselwerking zal zijn tussen projectontwikkelaar/ gemeente enerzijds en klankbordgroep anderzijds.

Blz 39: *“Naast de participatie in het verdere ontwerp van de openbare ruimte vinden er ook informatiemomenten plaats over de bebouwing (gecombineerd met de gehele buitenruimte), het SPvE en het omgevingsplan. Tijdens een consultatieperiode voor het SPvE en de zienswijzen periode voor het omgevingsplan zal een informatieavond worden georganiseerd voor de gehele buurt om andere belanghebbenden te informeren en in staat te stellen te reageren op de plannen.”*

Uit deze passage destilleren wij dat er verder geen vorm van overleg komt om in wisselwerking de plannen verder in te vullen. Het enige moment na vaststelling van het SPvE is een informatieavond waar het concept omgevingsplan wordt gepresenteerd. Wij vinden dat te mager.

(47) Wij stellen voor dat voor alle onderdelen van het gebouw die direct raken aan de openbare ruimte, zoals de plinten en in- en uitgangen ook tussendoor, voordat het omgevingsplan wordt afgerond, een informele raadpleging plaatsvindt van in ieder geval een aantal buurtbewoners.

10.3. Start participatietraject

U bent bekend met ons bezwaar tegen de planning van een eerste bijeenkomst om mee te praten over de inrichting van de openbare ruimte. Wij zijn hoogst verbaasd over de timing. Ten tijde van het houden van deze eerste bijeenkomst werden de reacties op het SPvE nog geschreven. Het is duidelijk dat in deze reacties ook opmerkingen gemaakt zouden gaan worden die betrekking hebben op de openbare ruimte in relatie tot de bebouwing. Het komt ons onjuist en klungelig over dat mogelijkerwijs in een later stadium de inhoudelijke uitgangspunten bij deze bijeenkomsten nog wijzigen. Helaas wekt het verspreiden van dit wijkbericht in onze buurt opnieuw de suggestie dat de gemeente zijn eigen weg wil bewandelen, zonder zich veel aan te trekken hoe de buurt dit proces graag ziet verlopen.

(48) Wij dringen erop aan dat dit participatietraject, waarvan wij overigens zoals bekend een groot voorstander zijn, pas verder gaat als het definitieve SPvE is vastgesteld.

Bijlage 2 - Overzicht bestuurlijke momenten, belangenafweging en besluitvorming

Augustus 2019: Collegebesluit vaststellen IDOC

31 maart 2021: beantwoording SV 2021, nr. 61

Op 31 maart 2021 heeft het college schriftelijke vragen van de raadsleden Isik (PvdA), Zwinkels (CDA) en Heijne (GroenLinks) over nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat beantwoord. SV 2021 nr. 61 Nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat (met antwoord) Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

14 juni 2021: Gesprek wethouder Verschuure met omwonenden op locatie

1 oktober 2021: Beantwoording aanvullende vragen Buurtvereniging

De raadsleden hebben met de betrokken buurtvereniging Ezelsdijk de antwoorden besproken. De vragen zijn volgens de buurtvereniging niet altijd volledig beantwoord en daarnaast roepen sommige antwoorden weer nieuwe vragen bij hen op. De buurtvereniging heeft daarom aanvullende vragen gesteld. Deze zijn in oktober 2021 ambtelijk beantwoord.

5 oktober 2021: Raad in de Wijk

Naar aanleiding van de aanvullende vragen van de buurtvereniging hebben raadsleden zich op 5 oktober 2021 tijdens de 'Raad in de Wijk' bijeenkomst in Noordoost laten informeren over de plannen en participatie door bewoners en ambtenaren.

14 oktober 2021: Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed

In vervolg op het bezoek van 5 oktober aan de buurt is in de commissievergadering van 14 oktober 2021 het SPvE Jan van Galenstraat geagendeerd. Bespreekpunten waren: renoveren versus sloop-nieuwbouw/verdichten, de positie van de huidige huurders en de participatie. Tijdens de vergadering heeft de wethouder Ruimtelijke Ordening toegezegd in Q2 2022 de raad middels een brief te informeren over de stand van zaken van de planvorming. Raadsbrief Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

19 april 2022: Raadsbrief "Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat".

De raad wordt geïnformeerd over de keuze om met een SPvE een plan mogelijk te maken met een ondergrondse parkeergarage met 65 auto parkeerplekken en parkeerplekken voor fietsen, een supermarkt van 1.270 m2 bvo (1.000 m2 wvo), zes dag winkels (710 m2 bvo), een gezondheidscentrum (773 m2 bvo) en 83 tot 95 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale huursegment en variërend in aantal van 43 tot 51 woningen in het middenhuur segment. Raadsbrief Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

13 september 2022: Raadsinformatiebijeenkomst

Naar aanleiding van de raadsbrief van 19 april 2022 organiseert de raad een raadsinformatiebijeenkomst om zich over de herontwikkeling te laten informeren. De raad geeft aan dat zij het project in de commissie ROGV van 12 januari 2023 wil bespreken voordat het concept SPvE Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan wordt vrijgegeven voor consultatie.

15 december 2022: Gesprek wethouder Eerenberg met omwonenden op locatie

12 januari 2023: Raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Tijdens deze raadscommissievergadering bespreekt de raad de raadsbrief "Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat". In de commissievergadering is toegezegd om op hoofdlijnen de plussen en minnen van een aantal door de raad voorgestelde alternatieve scenario's op een rij te zetten. Ook is toegezegd de scenario's te bespreken met de belanghebbenden en acht vragen te beantwoorden die het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan in haar brief van 5 januari 2023 aan de raad heeft gesteld. Agenda Utrecht - Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken donderdag 12 januari 2023 14:00 - 23:00 - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

31 maart 2023: Raadsbrief "Scenario's herontwikkeling Jan van Galenstraat".

De raad wordt geïnformeerd over de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's en de gesprekken met de belanghebbenden en over de beantwoording van de vragen van het bestuur

Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan. Document Utrecht - Raadsbrief Scenario's herontwikkeling Jan van Galenstraat.docx - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

13 april 2023: Technische bijeenkomst raad naar aanleiding van de raadsbrief van 31 maart 2023.

11 en 16 mei 2023: Raadsvergadering “Besluitvorming Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat”.

De raad neemt Motie 94-2023 ‘Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat’ aan. Document Utrecht - Motie Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat.docx - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl).