

Verkeersveiligheid fietsers

Om de verkeersveiligheid van de fietsers op de Huizingalaan en Jan van Galenstraat te beoordelen is gebruik gemaakt van het Keuzeschema fietsvoorzieningen op erftoegangswegen (CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, par. 5.4.1).

De Jan van Galenstraat heeft 5.900 fietsers, en valt in de horizontale as dus in de categorie “snelle fietsroute” waar de intensiteit meer dan 2.000 fietsers per etmaal is. Meer fietsers op de Jan van Galenstraat verandert de categorie niet. De toekomstige intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, dat uitkomt op ca. 4.800 motorvoertuigen per etmaal, valt in de tabel in de categorie 2.000 – 5.000 en >4.000 op de verticale as. Hieruit volgt dat de Jan van Galenstraat een fietspad of fietsstrook (met voorrang) dient te hebben (groene blokje in rood kader). Het ontwerp voor de nieuwe snelfietsroute op de Jan van Galenstraat voorziet hier in.

Op de Huizingalaan zijn in 2019 3.550 fietsers geteld en worden 2.090 motorvoertuigen in de toekomst verwacht. Hiermee hoort de Huizingalaan volgens de ontwerpwijzer Fietsverkeer (zie grijs blokje in het rode kader) ingericht te zijn als een fietsstraat (met voorrang). Dit is met de huidige inrichting reeds het geval. Bij een groei van het aantal fietsers verandert deze classificatie niet. Mocht het aantal motorvoertuigen boven de 2.500 motorvoertuigen per etmaal komen, dan is er een voorkeur voor een fietspad of fietsstrook (met voorrang).

Ontsluitingslocaties

Voor de verkeersveiligheid moet ook gekeken naar op de locatie van de ontsluiting van de ontwikkeling. In de studie van DHV Royal Haskoning is daarvoor een afweging gemaakt van de verschillende opties voor de plek van de in/uitgang van de parkeergarage en inpandigbevoorrading van de supermarkt.

Er zijn zes mogelijke locaties voor de ontsluiting onderzocht. In onderstaande figuur zijn deze aangegeven.

- Bij de locaties 1 en 2 is de ontsluiting van de parkeerkelder en bevoorrading van de supermarkt gesitueerd aan de Jan van Galenstraat. Locatie 1 bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg en 2 dicht bij de kruising met de Huizingalaan.
- Bij locatie 3 komt de ontsluiting en bevoorrading aan de Huizingalaan, halverwege tussen de Jan van Galenstraat en Zeemanlaan.
- Bij locatie 4 komt de toegang van de parkeerkelder aan en de bevoorrading via de Zeemanlaan.
- Bij locatie 5 komt de ontsluiting aan de Kardinaal de Jongweg.
- Bij locatie 6 rijden de vrachtwagens voor de bevoorrading bij de Huizingalaan een “expeditiestraat” in, waar zij kunnen laden en lossen. Vervolgens rijden zij deze aan de kant van de Kardinaal de Jongweg weer uit. De in- en uitgang voor de parkeerkelder is dan op locatie 3.

De locaties zijn op een aantal criteria beoordeeld en onderling afgewogen. In onderstaande tabel wordt een overzicht van de beoordeling gegeven, met daarbij een toelichting.

- Locatie 1 en 2 vallen af vanwege het terugslageffect op de Kardinaal de Jongweg.
- Locatie 4 valt af vanwege het verlies aan ruimte voor de speeltuin en de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer door de wijk de Zeemanlaan en Ginnekenlaan in.
- Locatie 6 komt beter uit de bus dan locatie 5, omdat er geen achteruit draaibeweging is op of over het snelfietspad.
- Locatie 3 komt qua verkeer minder goed uit de bus dan locatie 6 maar qua groenstructuur veel beter.

Omdat de groenstructuur aan de Kardinaal de Jongweg onderdeel uitmaakt van de beschermde stedelijke hoofdgroenstructuur en omdat locatie 3 volgens de normen van de CROW verkeersveilig vormgegeven kan worden, gaat de voorkeur uit naar locatie 3.

Vanwege de verkeersveiligheid op de fietsroute is er een aanvullende maatregel geadviseerd om een supermarktmedewerker tijdens het in- en uitrijden te laten meekijken. Dit zodat de chauffeur een extra paar ogen heeft. Dit is als uitgangspunt in hoofdstuk 3 opgenomen.

Tevens wordt geadviseerd wordt om bij de uitrit van de garage de laatste vijf meter (lengte van één auto) voor de uitgang uit te voeren zonder helling. De automobilist staat dan op een vlakke plek en hoeft niet tegelijkertijd bezig te zijn met de helling (hellingproef) en met opletten op voetgangers, fietsers en auto's op de Huizingalaan. Ook is het advies om de trottoirband ter plaatse van het bevoorradingsdock en de in-/uitgang van de parkeerkelder te verlagen.

Bijlage 5: Verdere onderzoeken onderbouwing uitgangspunten SPvE Jan van Galenstraat

Onderzoeken

Kwaliteit van de leefomgeving

Hier sociale veiligheid, bezonning, windhinder en Agenda 22 betrekken

Bomen

Bomeninventarisatie

Warmtevisie

Luchtkwaliteit

Geurhinder

Geluidhinder

Het doel van de quickscan is het vaststellen van de geluidbelastingen op de nieuwe woningen, deze te beoordelen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid, en het bepalen van mogelijke maatregelen teneinde te voldoen aan de geluidgrenswaarden.

Uit de akoestische quickscan blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Kardinaal de Jongweg en op de Jan van Galenstraat. Er moeten hogere waarden aangevraagd worden bij de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht legt bij het verlenen van hogere waarden een aantal voorwaarden op, zie paragraaf 2.2: woningen met een hogere waarde moeten een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte hebben, en er worden eisen aan de woningindeling gesteld.

De maximale grenswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Met betrekking tot het wegverkeerslawaai vanaf de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat zijn bij de nieuwe woningen geen dove gevels nodig.

Geluidluw betekent dat de geluidbelasting op de gevel vanwege iedere weg afzonderlijk (inclusief aftrek) ten hoogste 48 dB bedraagt. Het geluidniveau op de buitenruimte van de woning mag niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidluwe gevel. Ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied moet aan de geluidluwe zijde zijn gelegen.

Uit bijlage V blijkt dat iedere woning zonder meer over een geluidluwe gevel beschikt, doordat het binnengebied geheel geluidluw is, met uitzondering van de hoekwoning type C. Ook de buitenruimten (balkons) van de woningen zijn in het huidige ontwerp voorzien aan de geluidluwe zijde. In de verdere uitwerking van dit ontwerp dient rekening gehouden te worden dat ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied in de woning aan de geluidluwe achterzijde moet zijn gelegen.

Voor de hoekwoningen type C zijn aanvullende maatregelen nodig om een geluidluwe gevel/buitenruimte te realiseren. Dit éénzijdig georiënteerde woningtype aan de kruising van de Jan van Galenstraat met de Kardinaal de Jongweg, is in het huidige ontwerp voorzien van een loggia. Voor deze woningen is het noodzakelijk om de loggia geheel te verglazen. In de gevels van de loggia mogen te openen delen opgenomen worden (bijvoorbeeld wegschuifbare glaspanelen).

Externe veiligheid

Het werken met, de opslag van en het transport van gevaarlijke stoffen leiden tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden, voor zover relevant, in omgevingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd

Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en waterwegen

De relevante basisnet transportassen liggen alle op meer dan één km afstand van het plangebied. Die afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig. Over de Kardinaal de Jongweg vindt lokaal transport plaats ten behoeve van de bevoorrading van het Shell tankstation aan de P. Nieuwlandstraat. Dit transport wordt mogelijk gemaakt door middel van een ontheffing. Het gaat om geringe hoeveelheden en geven geen beperkingen aan het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen:

In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Nadere beschouwing is niet nodig.

Bedrijven die vallen onder het Bevi:

Binnen het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Buiten het plangebied bevindt zich op ca. 500 meter afstand het LPG tankstation aan de P. Nieuwlandstraat. Deze afstand is te groot om van invloed zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.

Bedrijven en milieuzonering

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide

functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen inde directie nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van onder andere geur, geluid veiligheid en luchtkwaliteit van bedrijven op de gevoelige bestemmingen binnen en buiten het plangebied.

Het voornemen is hoofdzakelijk bestemd voor woongebouwen. De beoogde voorzieningensstrip/supermarkt heeft door zijn hinder veroorzakende functie rekening te houden met gevoelige objecten zoals woningen, scholen maar ook met natuur of openbare ruimte.

In het kader van voorliggend bouwinitiatief is de bescherming van de omliggende woningen van belang. De gevoelige functies in de omgeving van het plangebied zijn de eengezinswoningen van de Huizingabuurt. Voor de te vestigen voorzieningen/supermarkt is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Daarin wordt gesteld aan welke regels moet worden voldaan. Mogelijk moeten maatregelen worden getroffen om een goed woon-en leefklimaat te garanderen. Het is verstandig om vanaf het ontwerp van het plan hier rekening mee te houden.

Indien aangetoond en onderbouwd kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat hoeft het voornemen om voorzieningen /supermarkt te realiseren geen belemmering te betekenen voor het plan.

Archeologie

Gemeente Utrecht hanteert het Europese verdrag van Malta. In hoofdlijnen betekent dit het volgende:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in situ behouden.
- Indien dit niet mogelijk is wordt overgegaan op bewaring in depot.
- 'De verstoorder betaalt' principe. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen.

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. Verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte is vergunning plichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

Tabel met maximale verstoring per gebied.

Bovenstaande kaart en tabel geven inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplichtig geldt.

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart deels in een gebied met een hoge archeologische verwachting, deels in een gebied met archeologische verwachting. Voor de zone met een hoge archeologische verwachting (geel) geldt dat bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm archeologie vergunningplichtig zijn. Voor de zone met een archeologische verwachting (groen) geldt dat bodemingrepen groter dan 1000 m² en dieper dan 50 cm archeologie vergunningplichtig zijn.

In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht zal van initiatiefnemers tot bodemverstoring activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen. Aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Bodemkwaliteit

Er zijn twee bodemonderzoeken uitgevoerd: In 1998 bij de Jan van Galenstraat 93 en 97, hierbij is sprake van niet ernstige bodemverontreiniging. En in 2001 is een saneringsevaluatie bekend van de sanering van een ernstige verontreiniging bij een voormalig benzinestation aan de Kardinaal de Jongweg. Deze bodemonderzoeken zijn verouderd en actualisatie is nodig na sloop en voorafgaand aan nieuwbouw. Hierbij moet rekening gehouden met de aanleg en diepten van parkeerkelders en bij puinsporen ook met onderzoek naar asbest.

Er zijn gedempte sloten aanwezig en er zijn een chemische wasserij, een audiovisuele apparatenfabriek en een verf- en behangwinkel aanwezig geweest. Met uitzondering van de zuidwestzijde is het gebied indicatief minder gevoelig voor zetting. De toepassingseis van grond is woonkwaliteit.

Het is verstandig om ook het toekomstig ondergronds ruimtegebruik (b.v. voor bodemenergie, waterberging, boomwortels, kabels en leidingen, riolering, parkeerkelders, infrastructuur) inzichtelijk te maken, om vooraf te kunnen sturen op eventuele knelpunten met (ander) ondergronds en bovengronds gebruik.

Het gebied ligt in de dynamische zone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Hier is sprake van omvangrijke verontreinigingen in het diepere grondwater. Bij bemalingen en grondwateronttrekkingen kan aansluiting worden gezocht bij de saneringsaanpak van het Gebiedsplan, waarbij een bijdrageregeling geldt. Bovendien geldt een dieptebeperking voor bodemenergiesystemen tot de scheidende laag tussen het 1e en 2e watervoerend pakket (circa 50 m-mv).

Water

De riolering in en om het plangebied is van het type gemengd en is aangelegd in 1961. Het regen- en afvalwater stroomt door een buis naar het gemaal, op deze locatie direct naar de zuivering. Het gemengde riool in de Jan van Galenstraat staat op de planning voor vervangen en afkoppelen in 2023. In de rest van het plangebied wordt rioolvervanging na 2030 verwacht.

Ten zuiden van het project gebied ligt de watergang die bekend staat als watergang Huizingalaan. Deze watergang voert het water af dat uit de richting van de Voorveldsepolder dat met een duiker onder de Sartreweg door en langs de Huizingalaan verder in westelijke richting stroomt. Het water heeft een vast streefpeil van NAP +0,20 m. Het grondwaterpeil heeft een gemiddeld peil van ca. NAP +0,20 m en kan afhankelijk van het seizoen met ca. 0,20 m naar boven en beneden fluctueren.

Nieuwe ontwikkelingen dienen "klimaatproof" te worden ingericht. Het plan bevat veel platte daken en groen. Er zijn voldoende kansen om het gebied klimaatproof in te richten. De gemeente en het waterschap stellen daarom de onderstaande eisen. Met deze eisen kan de herontwikkeling als waterneutraal worden beschouwd. De eisen zijn volgens het voorkeursprincipe 'vasthouden, bergen, afvoeren'.

Water eerst vasthouden in het gebied (infiltratie), dan tijdelijk bergen (groen dak of wadi) en als laatste pas afvoeren (naar het rioolstelsel en/of watergang).

Vasthouden en bergen

Voor dit initiatief geldt een eis van 15 mm waterberging opver het verhard oppervlak binnen het plangebied. Dit kan door groene daken te realiseren en/of waterberging in de vorm van wadi's of ondergrondse infiltratie. Dit geldt voor het gehele plangebied. Voor de openbare ruimte geldt hetzelfde, ten opzichte van verhard oppervlak. De ledigingstijd van een buffer is minimaal 10 maximaal 48 uur. De buffer dient hierna weer volledig beschikbaar te zijn voor nieuwe buien. Het doel is om 90 % van de jaarlijkse neerslag niet tot afstroming te laten komen.

Afvoeren

Het gebied dient zo ingericht te worden dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan als een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en aan de vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezondheids- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Een bui van 80 mm per uur is tot op heden de zwaarste bui die door een weerstation van het KNMI is geregistreerd (Herwijnen, 2011).

De afvoer bedraagt 20 mm/uur. Naast de berging van 15 mm binnen het plangebied moet er dus 45 mm geborgen worden binnen het straatprofiel om te voorkomen dat er ernstige wateroverlast optreedt bij een bui van 80 mm in één uur.

Het vloerpeil moet boven het straatpeil komen te liggen zodat het water altijd van de bebouwing afstroomt en schade aan de bebouwing kan worden voorkomen. Met een vloerpeil van panden die minimaal 0,15 m boven straatpeil liggen wordt aangenomen dat de kans op waterschade aan gebouwen voorkomen kan worden. Het huidige straat peil is ca. NAP +1,65 m. Uitgaande van het huidige straatpeil zou het vloerpeil min NAP +1,80 m moeten worden. Los van het vloerpeil blijft het doel om klimaatbestendig te ontwerpen.

Flora en Fauna

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw, verbouw of veranderingen in terreininrichting door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn, en of door werkzaamheden een ontheffing nodig is.

Eén van de belangrijkste criteria is, of de functionaliteit van het leefgebied van beschermde soorten door het plan wordt aangetast. Er kunnen maatregelen worden genomen waardoor negatieve effecten voor de beschermde soorten zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

In de gebouwen zijn mogelijk verblijf- en groeiplaatsen van beschermde planten en dieren aanwezig. Negatieve effecten van de voorgenomen werkzaamheden op beschermde plant- en diersoorten (uit de Wet natuurbescherming én de Utrechtse soortenlijst) zijn op voorhand niet uit te sluiten.

Om effecten van het plan op beschermde planten en dieren te kunnen beoordelen is een quick scan flora en fauna benodigd. De uitkomst voor de soortenbescherming kan zijn dat er een vervolgonderzoek nodig is om negatieve effecten te kunnen aantonen of uitsluiten.

Het ecologisch onderzoek wordt bij voorkeur door een bureau uitgevoerd dat is aan gesloten bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB).

Ondergrond: Kabels en leidingen

In bijlage 3 is de Klic melding voor de openbare ruimte opgenomen. Onder het nieuw te bebouwen gebied liggen hoofdzakelijk laagspanningsleidingen en riool. Rondom het plangebied ligt in de Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg veel ondergrondse infra in de vorm van eletra, data en ook gasleidingen. Hier dient in de bouwfase rekening mee te worden gehouden. Aan de zuidzijde, in het noordelijk trottoir van de Huizingalaan ligt een warmteleiding voor de stadswarmte. Aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg ligt zwaardere stedelijke ondergrondse infrastructuur, te weten een hoogspanningsleiding voor stroom.

Afvalinzameling

De inzameling van het restafval geschiedt met ondergrondse containers. Voor elk huishouden mag de maximale loopafstand tot de afvalvoorziening niet meer bedragen dan 125m. Gemiddeld worden 30 woningen per onder-grondse bak aangesloten. Plaatsing van bakken moet zodanig dat ze eenvoudig geleegd kunnen worden. Richtlijnen voor het plaatsen van ondergrondse containers zijn te vinden in het "handboek inrichting openbare ruimte". Bij appartementen wordt vooralsnog geen aparte inzameling van het gft voorzien. Bestaande -te vervallen- locaties dienen op een alternatieve plek terug te komen.

Milieu Effect rapportage

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in onderdeel D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Planspecifiek

De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van 2.000 woningen, een projectgebied van 100 hectare en 200.000 m² bvo aan bedrijfsoppervlakte of meer. Het plan blijft onder deze drempelwaarden en overschrijdt deze niet.

Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. dient echter ook in 'overige gevallen' bekeken te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) een besluit te nemen om voor het project wel of geen m.e.r.-procedure te volgen voor het project alvorens het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen moet een vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) opgesteld.

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 6 Dec 2022 12:04:49 +0100
To: "secretariaatEerenberg" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E - 5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Hoi 5.1.2E

Er kan een afspraak gepland worden met Eelco. 5.1.2E ik ben even kwijt of er nog een andere wethouder mee zou gaan. In de staf van 28-11 jl. is dit niet expliciet aan de orde geweest, weet jij dat? Het lijkt mij goed als Eelco voor 12-1-2023 gaat, de vermoedelijke datum voor agendering van Jan van Galenstraat in de commissie ROVG.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Aanwezig: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag



Van: secretariaatEerenberg <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 6 december 2022 11:59

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
<5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E - 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Hoi,

Is er een update over onderstaand verzoek van mevrouw 5.1.2E?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

T 5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl



Gemeente Utrecht



*De agenda van wethouder Eerenberg is veranderlijk. Daardoor kunnen afspraken altijd op korte termijn worden gewijzigd.
Onder dit voorbehoud worden afspraken in de agenda van de wethouder opgenomen*

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 21 november 2022 09:45

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E - 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E @utrecht.nl

Onderwerp: RE: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Eens, maandag 28-11 komen we met de laatste stand van zaken in de staf.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Aanwezig: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag



Gemeente Utrecht

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: zondag 20 november 2022 09:23

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E -5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E @utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Mijn advies is de uitnodiging aan te nemen. 5.1.2E heeft dat indertijd ook gedaan en het viel in goede aarde bij zowel de bewoners als de raad.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 18 november 2022 20:25

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E @utrecht.nl>

CC: 5.1.2E -5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E @utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Collega's,

Deze uitnodiging is mijn mailbox blijven hangen. Excuses.

De data zijn inmiddels voorbij. Wat is wijsheid?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 18 november 2022 15:33

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg - rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

Hi 5.1.2E

Volgens mij hebben wij nog geen antwoord van jou hierop mogen ontvangen. Klopt dat of hebben we dat over het hoofd gezien? De data die in het bericht genoemd wordt is al verstreken, maar misschien is het voor Eelco wel interessant.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Bestuursassistente

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

ma, di, do, vrij



Gemeente Utrecht

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 3 november 2022 13:47

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg

Hi 5.1.2E

Zie onderstaande uitnodiging.
Wat adviseer jij Eelco te doen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Bestuursassistente

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

ma, di, do, vrij



Gemeente Utrecht

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@xs4all.nl>

Verzonden: donderdag 3 november 2022 11:34

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: Webformulier wethouder Eelco Eerenberg

Naam rondleiding nieuwbouwproject Jan van Galenstraat

evenement:

Datum nader af te spreken, medio of eind november op ene vrijdag middag

evenement:

Locatie Jan van Galenstraat, winkelcentrum

evenement:

Naam [REDACTED]

contactpersoon:

E-mail: [REDACTED]@xs4all.nl

Telefoonnummer [REDACTED]

:

Adres: Huizingalaan [REDACTED]

Postcode: 3572LK

Woonplaats: Utrecht

Toelichting beste Eelco,

Graag nodigt de werkgroep Nieuwbouw u uit voor een bezoek aan het nieuwbouwproject winkelcentrum Jan van Galenstraat. Meerdere raadsleden bezoeken ons op 4 en 18 november en we willen u als wethouder openbare orde graag ook rondleiden en informeren over de plannen en onze zorgen daarover met u delen. Onze zorgen gaan over de openbare ruimte, de verkeersonveiligheid als gevolg van de nieuwbouw van een grote supermarkt en de dreigende verslechtering van de leefbaarheid in onze buurt. Graag hoor ik wanneer u in de gelegenheid bent om langs te komen.

Vriendelijke groet, namens de werkgroep Nieuwbouw Jan van Galenstraat, [REDACTED]

[REDACTED]

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 6 Dec 2022 13:31:01 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: draaicirkels
Attachments: Screenshot draaicirkels oud.png

Ha 5.1.2E

De vraag of je tijd hebt voor een tekenklusje in december, voor de kerst.

Ik wil graag de draaicirkels van de maatgevende vrachtauto geschetst zien bij de in/uitgang van de logistiek voor de supermarkt in de Huizingalaan. We kunnen dan beoordelen of het past en of er parkeerplekken in de Huizingalaan moeten vervallen of niet.

Bijgesloten een prent uit het onderzoek van 29 september 2021. Naar aanleiding hiervan hebben we o.a. de gevelijn een stuk van de Huizingalaan afgelegd.

Heb jij tijd (of een collega) en wat heb je van 5.1.2E of 5.1.2E (of architect) nodig om draaicirkels erin te zetten?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht





Figuur 10: Trekker met oplegger zonder meesturende achteras

Figuur 11: Trekker met oplegger met meesturende achteras

In de bovenstaande figuren zijn de groene lijnen de rijlijnen van de achterwielen, en de gele die van de voorwielen van de trekker oplegger. De blauwe lijn geeft de ombouw van de vrachtwagen weer, deze hangt soms over zoals te zien is bij de voorwielen.

Zowel een oplegger met als een oplegger zonder meesturende achteras hebben bij het manoeuvreren de gehele breedte van de Huizingalaan nodig. Het is wenselijk voor de manoeuvreerruimte van de vrachtwagen dat de parkeerplaatsen tussen de Huizingalaan 3 en Huizingalaan 11 vervallen. Dit zijn ongeveer 5 parkeerplaatsen. Deze moeten dan vanwege de ontwikkeling worden gecompenseerd.

From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@dietz.nl>
Sent: Tue, 6 Dec 2022 13:49:48 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: Fwd: nieuwbouw

Hoi [REDACTED]

Onderstaand een reactie op de afbeelding met zoekgebieden voor de functies in de OR rondom de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat.

Groet [REDACTED]



[REDACTED]
Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

[REDACTED] | [REDACTED]
www.dietz.nl

Op de hoogte blijven van het nieuws van Dietz? [Klik hier](#) en ontvang tweemaandelijks interessante updates.




----- Forwarded message -----

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>
Date: do 1 dec. 2022 om 20:52
Subject: nieuwbouw
To: <info@nieuwbouwezeltdijk.nl>

Dag Commissie

Ik heb de planning bekeken van waar o.a de ondergrondse containers zouden moeten komen. Ik zie dat er op de tekening twee zijn ingetekend op de Jan van Galenstraat

Ben daar niet blij mee Waarom niet elders De Jan van Galenstraat wordt voor mijn gevoel het afvoerputje van alles Waardoor het woongenot achter uitholt

1-alle bevoorraad wagens voor de supermarkt gaan door de Jan van Galen

2-het laden en lossen van de overige winkels moet gebeuren aan de Jan van Galen

3- en nu dus nog twee ondergrondse containers met alle overlast van dien

En dan nog een opmerking over de AH die er moet komen Die jaagt dus twee kleinere ondernemers weg.

De winkel dichtbij Die heeft dan geen toekomst meer Even als de rijdende winkel die twee keer per week een uur bij Nieuw Bleyenburger staat waar ook wijkbewoners hun boodschappen halen.

Dit waren nog even wat aanvullingen

Met vriendelijke groet [REDACTED]

From: "5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>
Sent: Tue, 6 Dec 2022 13:56:18 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Fwd: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

Hoi 5.1,2E

Nog een reactie op de afbeelding van de OR.

Ik reageer overigens naar iedereen netjes. Weinig inhoudelijk, vooral procesmatig. Goed om te weten.

Groet 5.1,2E

5.1,2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

5.1,2E

5.1,2E

www.dietz.nl

Op de hoogte blijven van het nieuws van Dietz? [Klik hier](#) en ontvang tweemaandelijks interessante updates.



----- Forwarded message -----

Van: 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E@gmail.com>

Date: zo 4 dec. 2022 om 12:49

Subject: RE: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

To: <info@nieuwbouwezelsdijk.nl>

Cc: <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>

Geacht team Nieuwbouw Ezelsdijk,

Hierbij wil ik reageren op het plan Openbare ruimte.

1. Op de eerste plaats de plek voor het laden en lossen in de Jan van Galen straat.

Het laden en lossen in de Jan van Galenstraat betekent dat daar vaak grotere en kleinere vrachtwagens en busjes zullen staan en ook het verkeer in de straat waar twee fietsroutes lopen, hinderen. Het betekent ook dat het een weinig gezellig straatbeeld geeft wanneer daar vaker mensen met steekkarren de stoepen moeten oversteken naar de winkels. Het verstoort met andere woorden de rust.

De combinatie met de ondergrondse containers daar lijkt me erg onpraktisch. Het laden en lossen moet steeds om die containers heen gebeuren.

2. De ondergrondse containers in de Jan van Galenstraat geeft veel auto's die daar even parkeren om het afval te de containers te doen. Containers op die plek zijn bovendien erg lelijk. Minimaal moet de mogelijkheid bestaan om daaromheen een mooie haag te planten, zodat ze uit het zicht van het winkelend publiek zijn.
3. De plaats voor het laden en lossen aan de Huizingalaan betekent dat daar op de stoep regelmatig busjes en vrachtwagens staan. Dat is storend voor de voetgangers die daar lopen. Zeker in combinatie met de achteruitrijdende vrachtwagens die de ondergrondse ruimte in moeten draaien, lijkt mij dit zeer onwenselijk omdat het overzicht totaal gaat ontbreken en daarmee nog gevaarlijker wordt dan de bevoorradende vrachtwagens voor de geplande supermarkt al zijn.
4. Zie ik het goed dat er een fietsenstalling is gepland in een van de winkelruimtes? Dat gebeurt ook op de Biltstraat en doet erg afbreuk aan het aanzicht van de winkelrij.
5. Wat niet staat ingetekend, maar wel degelijk bij de openbare ruimte hoort, is de bevoorrading van de geplande supermarkt. Daar komen zeer regelmatig grote vrachtwagens die achteruit vanuit de Jan van Galenstraat de Huizingalaan indraaien om vervolgens de ondergrondse laad- en losruimte in te draaien. En vervolgens weer dezelfde draai moeten maken om de wijk weer te verlaten.

De draaicirkel die deze vrachtwagens nodig hebben is zeer groot. Dit zal een groot deel van de kruising betreffen. Dit is een kruising van twee doorgaande fietsroutes! Op al die momenten wordt dat kruispunt totaal onoverzichtelijk en worden de snelfietsroutes geblokkeerd. Een zeer onwenselijke situatie die tegenstrijdig is met de situatie die de gemeente enige jaren geleden heeft bepleit en deels al heeft gerealiseerd, namelijk fietsers die op die routes goed kunnen doorrijden.

6. Tijdens de buurtbijeenkomst werd herhaaldelijk genoemd dat het een gezellig stukje winkelstraat zou worden, waar je ook leuk op een terrasje zou kunnen zitten. Dit is met dit plan een geheel verkeerde voorstelling van zaken. Met het laden en lossen voor de deur in de Jan van Galenstraat, de afvalcontainers, de grote vrachtwagens voor de bevoorrading van de supermarkt en de stank van de aanwezige, vaak stationair draaiende motoren van de auto's, wordt dat niet echt aangenaam.

Tot zover mijn reactie.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2E 5.1.2E

Van: info@nieuwbouwezelsdijk.nl [mailto:info@nieuwbouwezelsdijk.nl]

Verzonden: dinsdag 29 november 2022 12:18

Aan: info@nieuwbouwezelsdijk.nl

Onderwerp: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

Beste omwonende/ondernemer,

Op 1 november geleden bent u aanwezig geweest bij of was u aangemeld voor de buurtbijeenkomst over Nieuwbouw Ezelsdijk, de herontwikkeling van de woonblokken met winkels aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en van

Ginnekenlaan. Hierbij ontvangt u een korte terugkoppeling op de bijeenkomst, in de bijlage. Deze terugkoppeling is afgelopen vrijdag verstuurd, maar heeft toen niet iedereen bereikt - vandaar sturen wij u opnieuw dit bericht.

We kijken terug op een bewogen bijeenkomst. De bijeenkomst is anders gelopen dan vooraf bedacht en aangegeven. Er zijn veel vragen gesteld, deze hebben we genotuleerd en gebundeld (zie bijlage). Hieruit blijkt dat de meeste vragen en reacties betrekking hebben op het waarom van de supermarkt, de verkeersveiligheid, het parkeren en de leefbaarheid in de buurt. Om deze zorgen en vragen goed te kunnen beantwoorden komen we binnenkort bij u terug met een reactie. We proberen dat in januari 2023 te doen.

Een onderdeel waar weinig tijd voor was, was de openbare ruimte rondom het gebouw. In een plattegrond zijn zoekgebieden aangegeven voor verschillende functies die hier een plek moeten krijgen. Graag horen we uw reactie op de verschillende zoekgebieden. Daarom vragen we u om uw reactie op de afbeelding van de openbare ruimte rondom het gebouw (in bijlage) nog per mail met ons te delen. De gehele presentatie vindt u tevens in de bijlage, zodat u deze nogmaals kunt doorkijken.

Met vriendelijke groet,

Projectteam initiatief Nieuwbouw Ezelsdijk

From: "5.1.2E" <5.1.2E@dietz.nl>
Sent: Fri, 9 Dec 2022 13:17:38 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Fwd: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

Hoi 5.1.2E

Onderstaand nog een reactie op de zoekgebieden in de OR van de Jan van Galenstraat.

Groet 5.1.2E

5.1.2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

5.1.2E

www.dietz.nl

Op de hoogte blijven van het nieuws van Dietz? [Klik hier](#) en ontvang tweemaandelijks interessante updates.



----- Forwarded message -----

Van: 5.1.2E <5.1.2E@gmail.com>
Date: wo 7 dec. 2022 om 17:42
Subject: Re: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk
To: <info@nieuwbouwezelsdijk.nl>

L.S.,

U vroeg in uw mail nog om nadere reacties op de zoekgebieden.

Ik blijf van mening, dat een glascontainer niet verenigbaar is met de functie van kinderspeelplaats en stel voor om die te verhuizen nabij de ingang van de supermarkt.

Graag breng ik bovendien onder uw aandacht de persaadacht (onder meer AD eind november 2022) voor de sluiting

van een discountsupermarkt in de wijk Doorslag in Nieuwegein als gevolg van de overlast die deze voor de woonwijk met zich meebrengt.

Dit lijkt me een teken aan de muur !

met vriendelijke groet,

5.1.2E

Op di 29 nov. 2022 om 12:19 schreef <info@nieuwbouwezelsdijk.nl>:

Beste omwonende/ondernemer,

Op 1 november geleden bent u aanwezig geweest bij of was u aangemeld voor de buurtbijeenkomst over Nieuwbouw Ezelsdijk, de herontwikkeling van de woonblokken met winkels aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en van Ginnekenlaan. Hierbij ontvangt u een korte terugkoppeling op de bijeenkomst, in de bijlage. Deze terugkoppeling is afgelopen vrijdag verstuurd, maar heeft toen niet iedereen bereikt - vandaar sturen wij u opnieuw dit bericht.

We kijken terug op een bewogen bijeenkomst. De bijeenkomst is anders gelopen dan vooraf bedacht en aangegeven. Er zijn veel vragen gesteld, deze hebben we genotuleerd en gebundeld (zie bijlage). Hieruit blijkt dat de meeste vragen en reacties betrekking hebben op het waarom van de supermarkt, de verkeersveiligheid, het parkeren en de leefbaarheid in de buurt. Om deze zorgen en vragen goed te kunnen beantwoorden komen we binnenkort bij u terug met een reactie. We proberen dat in januari 2023 te doen.

Een onderdeel waar weinig tijd voor was, was de openbare ruimte rondom het gebouw. In een plattegrond zijn zoekgebieden aangegeven voor verschillende functies die hier een plek moeten krijgen. Graag horen we uw reactie op de verschillende zoekgebieden. Daarom vragen we u om uw reactie op de afbeelding van de openbare ruimte rondom het gebouw (in bijlage) nog per mail met ons te delen. De gehele presentatie vindt u tevens in de bijlage, zodat u deze nogmaals kunt doorkijken.

Met vriendelijke groet,

Projectteam initiatief Nieuwbouw Ezelsdijk

--

5.1.2E

5.1.2E

3572zc Utrecht

Tel. 5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E [@gmail.com](mailto:5.1.2E@gmail.com)



WERKGROEP NIEUWBOUW JAN VAN GALENSTRAAT

18 November 2022
Meeting met raadsleden
Eethuis De Helden

Agenda

Blok 1: Rondleiding buiten

Blok 2: Info en vragen

- Huidige situatie en voorkeuren huurders (slides 4-6)
- Historie (slide 7)
- Samenvatting (slide 8 & 9)

Blok 3: Info en vragen

- Verkeersveiligheid (slides 12-16)
- Parkeren en beslag op openbare ruimte (slides 17-19)
- Samenvatting (slide 20)

Blok 4: Pad voorwaarts – gesprek met raad

Niet op de planning (back-up slides)

- Situatie winkeliers (slide 35)
Voor en nadelen project
- Impact op leefbaarheid (slide 28-29)
- Ruimte voor groen, spelen, ontmoeten (slide 30-31)
– verdwijnt meer dan er bij komt
- Fouten marktonderzoek supermarkt (slide 32-34)
- Misleidend frame rond RSU (36-37)
- Misleidend frame rond gezondheidscentrum als verzoek van buurt (slide 38)
- Eerste aanzet alternatieven (slides 39-41)
- Geïnteresseerde supermarkten – passend en niet passend (slide 42)

Blok 2 – huidige huurwoningen en historie

- Situatie huidige panden en communicatie
- Voorkeuren huurders
- Historie – hoe zijn we hier gekomen

Huurwoningen - ramen



Huurwoningen – schimmel en scheuren



Direct naast de voordeur vormt zich slijtage waardoor de muur van de woning begint af te brokkelen en scheuren vertoont. Dit zorgt voor vocht, tocht en ongedierte in de woning. Mede omdat deze muur direct naast de voordeur zit (waarbij aangegeven is dat de deur last heeft van houtrot en slijtage) wordt deze muur aangedaan door vocht.



Helaas ontstaat er door het vochtprobleem in huis ook schimmel in droge ruimten. Momenteel vormt zich erg veel schimmel in de (kleine) slaapkamer. Ook hier is het van belang om te benoemen dat de ventilatieroosters open staan ten einde te ventileren. De schimmel start als kleine bruine vlekjes die zich makkelijk laten behandelen, echter komen deze steeds terug en daarbij nemen ze een grotere vorm aan. Belangrijk te vermelden is dat de verf op de muren ook aangetast wordt door vocht en dat het zichtbaar is dat de muren vochtig zijn.

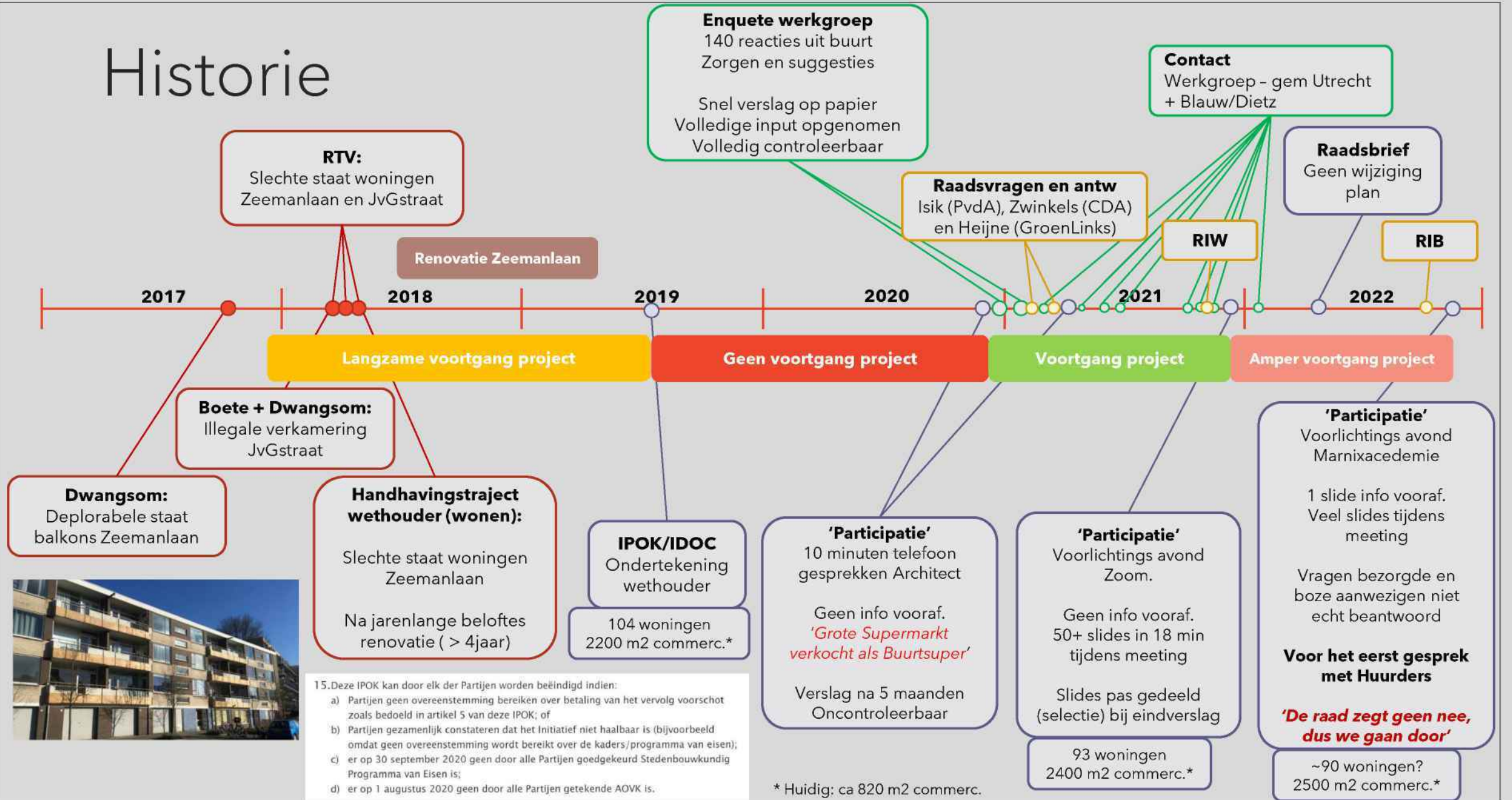


Huurders - communicatie en voorkeuren



Zeemanlaan gerenoveerd

Historie



Samenvatting huurders en historie

Huurders huidige panden wachten al bijna 5 jaar op verbetering na renovatie 'zusterpand' aan Zeemanlaan

- Vocht en Schimmel
- Tocht en Kou
- Hoge rekeningen verwarming (enkel glas in rotte kozijnen)

Kerckebosch is in Dec 2017 naar gemeente Utrecht gestapt met projectplan om verdere renovatie zoals in Zeemanlaan te voorkomen*

Huurcommissie geeft aan dat kwaliteit van huidige woningen zwaar ondermaats is (huurverlaging opgelegd)

Financieel prikkel vanuit Huurcommissie (huurverlaging) werkt echter niet om verbeteringen/ renovatie af te dwingen omdat Gemeente Utrecht eigenaar Kerckebosch een potentieel zeer winstgevend project voor houdt als alternatief.

Project is al bijna 5 jaar onderweg, maar heeft nog amper voortgang gemaakt.

Tussen het tekenen van het IDOC en de eerste activiteit (10 min gesprek met bewoners) zat zelfs anderhalf jaar

In 5 jaar tijd is er (in tegenstelling tot wat in RIB werd beweerd) niet met huurders gesproken.

- Gesprek nu afgedwongen door huurders door in grote getalen naar infobijeenkomst nieuwbouw te komen
- Projectorganisatie Gemeente Utrecht ziet niet toe op contact huurders, ook niet na herhaaldelijke signalen werkgroep dat dit niet gebeurt.

** Voorgesteld plan door Kerckebosch was alleen sloop/nieuwbouw met meer woningen binnen bestaande plattegrond en bestemmingsplan (simpel, snel project)
Complicatie met grote supermarkt, sterke vergroting commercieel huuroppervlak, parkeerkelder en volbouwen open ruimte komt van Gem Utrecht*

Samenvatting huurders en historie

Huurders huidige panden wachten al bijna 5 jaar op verbetering na renovatie 'zusterpand' aan Zeemanlaan

- Vocht en Schimmel
- Tocht en Kou
- Hoge rekeningen verwarming

Het is de hoogste tijd dat de beschamende situatie van de huidige woningen voor de huurders wordt opgelost!

Niet een oplossing (op papier) waarvan implementatie nog meer dan 10 jaar zal duren*, maar nu zsm actie!

* Voortgang project zeer traag, en steeds vertragingen tov eerder door projectteam aangegeven planningen
Zeer slechte en slecht onderbouwde inpassing in omgeving (zie volgende blok) zal zorgen voor verdere vertraging door tegenstand buurt (bezwaren, contra-expertises, rechtszaken etc)

Blok 3 – Slechte inpassing voorgesteld project (ofwel: waar doen we het nou eigenlijk voor?)

- Verkeersveiligheid
- Parkeren en openbare ruimte

Huidig plan

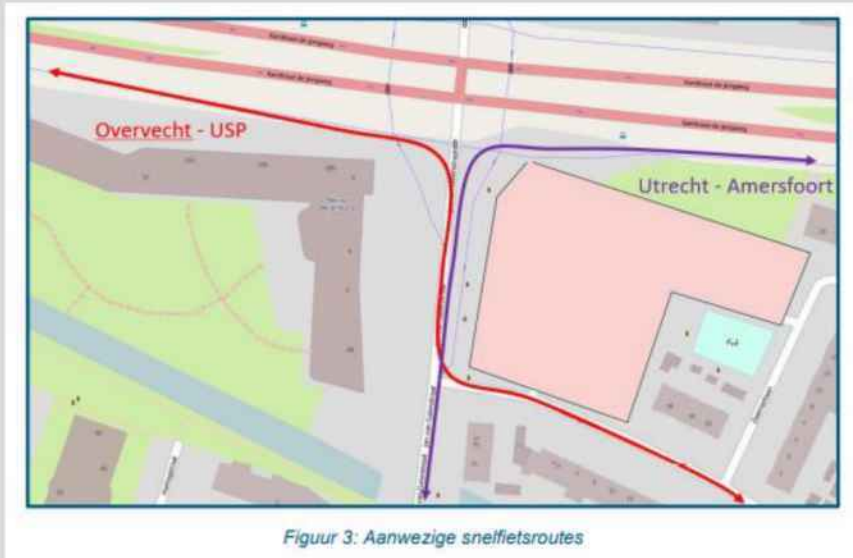


Let op:

Groen op kaart betekent 'zoekgebied groen'
Niet dat het hele groene gebied groen wordt



Verkeersveiligheid



Kruispunt Huizingalaan - Jan van Galenstraat onveilig
Veiligheid kruispunt niet beschouwd in verkeersrapport

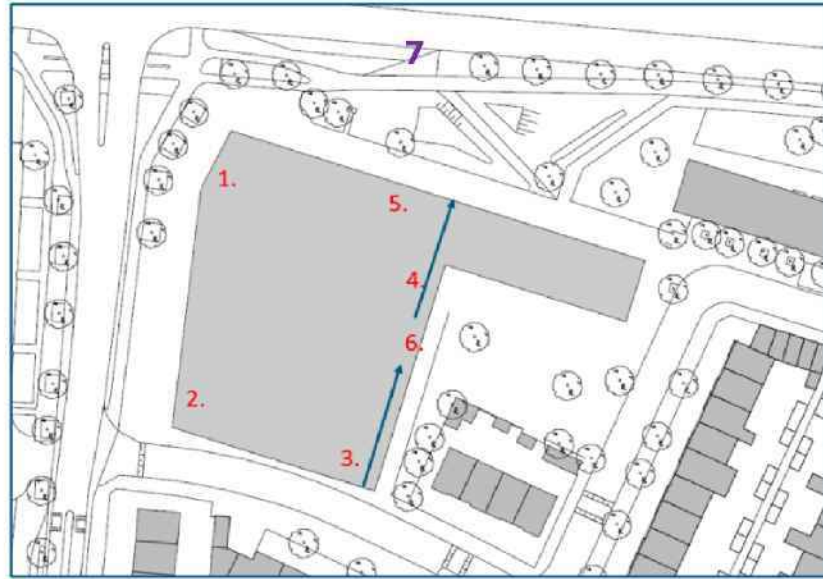
- 2 hoofdfietsroutes door de wijk + ontsluiting JvGstraat ri Wittevrouwen
- 75% meer fietsers in 2040
- Effect toename fietsers niet beschouwd in verkeersrapport



- Fietsstraat Huizingalaan: 4,70 m1 is te smal voor (vracht)auto's in 2 richtingen: niet beschouwd
- Toename auto's door supermarkt: uitgegaan van **minimum** kengetal CROW (beleid gem Utrecht?)
- Staat haaks op beleid: autoluw en veilige fietsstraten

Verkeersveiligheid

Extra (vracht)autoverkeer
in de wijk / over fietsstraat leidt
tot onveilige situaties

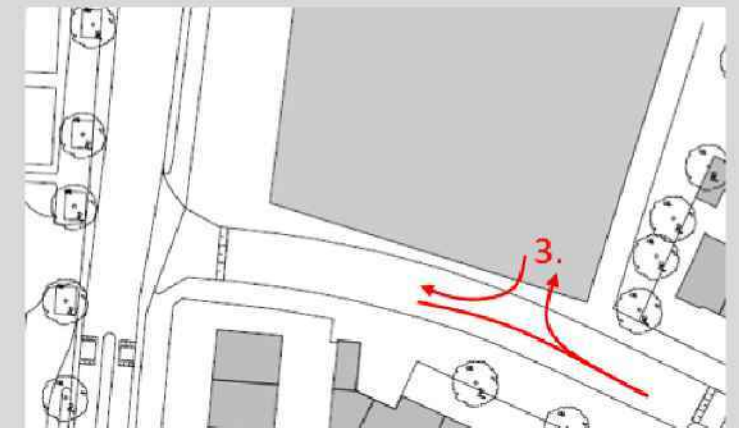


3. Gekozen
Locatie laden / lossen
en
Locatie in-/uitrit
parkeergarage



- 6 locaties laden/lossen + in-/uitrit parkeergarage onderzocht:
geen van allen voldoet aan criteria in vergelijkingstabel (zie slide 25 voor meer info)
- Locatie 3 is keuze voor alle logistiek
 - Extra (vracht)auto's over kruispunt en fietsstraat
 - Veiligheid kruispunt niet meegenomen.
 - Veiligheid fietsstraat slechts zeer summier bekeken
- Medewerker moet vrachtauto begeleiden (minderjarige supermarktmedewerker)
Fietzers niet beschouwd in verkeersrapport
- Kort-door-de-bocht conclusie dat locatie 5 (buiten wijk) niet mogelijk is
- Locatie 7 (vrachtwagen parkeert bij verlengde bushalte) niet meegenomen

Voor overzicht tekortkomingen
verkeersonderzoek, zie slide 26



Breedte fietsstraat

Bijlage 2

CROW Evaluatie Discussienotitie discussienotitie Fietsstraten (CROW-Fietsberaadpublicatie 32, januari 2019)

Tabel 9 Aanbevolen rijbaanbreedte (cm) voor fietsstraten met tweerichtingsverkeer (links) en partiel eenrichtingsverkeer (rechts)

Tweerichtingsverkeer				Eenrichtingsverkeer			
l-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur	l-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur
50	450	450	450	50	400	400	400
100	530	480	480	100	460	400	400
150	610	520	480	150	600	490	400
200		580	500	200		490	400
250		650	550	250		600	490
300			600	300			600
350	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper			350	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper		
400			690	400			630

Maatgevende voertuigcombinatie		
fiets-fiets	fiets-mvt-(fiets)	mvt-mvt

Rijbaanbreedte incl. rabastroken van 30 cm.
Percentage bus/vrachtverkeer < 2%

Bijlage 3

Afstanden bij gemengd verkeer 30 km/u volgens Fietswijzer

Fiets-trottoirband	0,125
Fietser	0,75
Fietsduo	$2 \times 0,75 + 0,50 = 1,90$
Snorscooter	1,00
(Personen)auto	1,83
Vrachtauto	2,60
Fiets – auto	0,80
Auto – auto	0,30
Auto – kant	0,25
Fietser – geparkeerd voertuig	0,50

Relevante range
Huizingalaan straks

Sinds 2019 integraal
onderdeel
aanbevelingen CROW.

Niet meegenomen in
verkeersonderzoek

Het toevoegen van
vrachtvervoer (expeditie)
benodigt nog een extra
0.77m aan breedte

Benodigde breedte Huizingalaan: 6.3 tot 7.3 m
Daadwerkelijke breedte Huizingalaan: 4.7 m

Geef fietsers (en automobilisten) voldoende ruimte in een fietsstraat

Soort: Nieuws Fietsberaad
Datum: 01-04-2019

Twitter LinkedIn

De Fietsstraat anno 2005 had vaak smalle rijbanen en brede hobbelige rabastroken. In nieuwe aanbevelingen van CROW-Fietsberaad worden die ontwerpprincipes losgelaten. Het idee om fietsers te bewegen meer middenop te fietsen blijkt averechts uit te pakken. Want fietsers laten zich makkelijk verdringen.



Aan de totstandkoming van nieuwe aanbevelingen 'Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom' is de nodige studie vooraf gegaan. Het begon met een aanzet in de vorm van een discussienota die breed werd bediscussieerd in zeven themabijeenkomsten, in 2016 gevolgd door een uitgebreid onderzoek op 11 verschillende fietsstraten.

De belangrijkste les die – vooral op basis van het laatste onderzoek – is geleerd: auto- en fietsintensiteiten hebben grote invloed op het functioneren van fietsstraten. Maar, de intensiteiten kunnen niet los gezien worden van de beschikbare rijbaanbreedte.

Feedback op commentaar werkgroep Verkeersstudie

- Slechts zeer beperkt inhoudelijk antwoord op het commentaar
- Geen verder actie op geïdentificeerde gaten in het uitgevoerde werk in rapport (omissies bevestigd in recent gesprek met RH-DHV, zie voor een beknopt overzicht slide 26)

Grootste deel reactie op reactiedocument werkgroep en recent gesprek bestaat uit voorbeelden waar vrachtverkeer en fietsers ook samenkomen.

In plaats van het huiswerk zorgvuldig te doen nav het commentaar wordt min of meer gezegd:
"kijk, fietsers + vrachtverkeer is okay, want op andere plekken gebeurt het ook"

- ✗ Geen enkel voorbeeld van vrachtverkeer en logistiek op een fietsstraat
- ✗ Geen enkel voorbeeld van parkeergarage voor bezoekers autoverkeer aan een fietsstraat
- ✗ Geen enkel voorbeeld waar het vracht- en autoverkeer over een knooppunt van meerdere fietsroutes geleid wordt
- ✗ In 2 van de 5 voorbeelden is niet eens een fietspad betrokken
- ✗ In de meeste voorbeelden is de manoeuvre voor de vrachtwagen veel minder complex dan ontworpen op de Huizingalaan (en gezien het ontbreken van een fietsstaat in alle voorbeelden ook veel minder ingrijpend voor het fietsverkeer)
- ✗ In geen van de voorbeelden zijn statistieken over de veiligheid gedeeld of beschikbaar (ongelukken en bijna ongelukken)
Het bestaan van deze situaties zegt dus niks over de veiligheid ervan.

Verkeer – voorstel randvoorwaarden

- **Geen** vrachtverkeer via fietsstraten*
- **Geen** autoverkeer nieuwe commerciële functies via fietsstraten
 - Jan van Galenstraat
 - Huizingalaan

* Alternatieven:

- Gebruik regionaal overslagpunt (City Hub)
- Verleng bushalte aan KdJweg en faciliteer laden/lossen daar.
(klein stukje buiten lopen met rolcontainers)
- Voorbeeld AH Willem van Noortplein:
geen parkeerplaatsen bezoekers supermarkt
geen inpandig laden/lossen



Lidl Kauwenhof eindelijk weg
Bewoners blij na jarenlange strijd

Parkeren - overzicht

Beleid in Utrecht:

“Door parkeerplaatsen te verwijderen komt er meer ruimte waar kinderen kunnen spelen, om groen te planten en waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten”

Praktijk in dit project:

Door extra parkeerplaatsen aan het project toe te schrijven en te bebouwen wordt

- Geen extra ruimte gecreëerd voor groen, spelen en ontmoeten
Speeltuin en groen minder zichtbaar en toegankelijk*
- Een sterk auto en vrachtverkeer aantrekkende functie gefaciliteerd
- De veiligheid op de fietsstraat verminderd
- De open ruimte in de buurt volgebouwd

*zie slide 29-31 voor overzicht

Parkeren – praktijk - getallen

Item	Realiteit	Model
Woningen	Zo'n 25 vergunningen**	26 plaatsen (incl bezoekers)
Winkels	Dubbel gebruik plaatsen overdag Netto 0 parkeerdruk	32
Totaal	Ongeveer 25	58

** Werkgroep wacht nog steeds op gegevens die al in 2021 zijn gevraagd bij project team

- 3 Daarnaast is er dubbelgebruik toegepast in de berekening. Dubbelgebruik gaat uit van dat een parkeerplaats door meerdere groepen gebruikers gebruikt wordt op een dag, waardoor een parkeerplaats meerdere keren gebruik maakt. Het parkeergebruik van de supermarkt is hoofdzakelijk overdag, en die van de bewoners hoofdzakelijk 's nachts. Een parkeerplaats kan dus overdag voor de winkel ingezet worden, en 's nachts voor bewoners. Hiermee neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af. Daadwerkelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen gebeurt in de huidige situatie hier ook.

Uit rapport RH-DHV (BH8724-MI-NT-220113)

Dubbelgebruik parkeren in huidige situatie is bekend

- Niet gebruikt in berekening huidige situatie
- Niet gebruikt om modelberekening te toetsen aan realiteit.
- Wel gebruikt om dubbelgebruik in model nieuwe situatie te justifieren

RH-DHV (uitvoerder verkeersonderzoek)

"Dubbelgebruik parkeren is niet meegenomen (huidige situatie) hoeft niet vanuit het beleid"

"Parkeerdruk en verkeersgeneratie is een modelmatige exercitie (voor RH-DHV), maar de gemeente moet controleren of dat een beetje klopt.

Blijkt ook uit meting uit praktijk tbv aanleggen fietsstraat 2018 (data in rapport RH-DHV)

Zie ook slide 27

Voor fietsstraat destijds (netto) 28 parkeerplaatsen onttrokken uit buurt

Vraag over vervallen parkeerplaatsen Huizingalaan ontweken bij presentatie ontwerp (okt 2022)

Deze 5 plaatsen vervallen volgens verkeersrapport



Parkeerplaatsen/ openbare ruimte toegekend aan project

- Aan het project gelieerd (realistisch)
- Modelmatig toegevoegd
- Boven resultaat model toegevoegd
- Zal op basis van huidige plannen waarschijnlijk ook (gedeeltelijk) opgeheven moeten worden

Parkeren - voorstel

Beleid in Utrecht:

“Door parkeerplaatsen te verwijderen komt er meer ruimte waar kinderen kunnen spelen, om groen te planten en waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten”

Ons voorstel voor dit project:

- Schrijf alleen de parkeerplaatsen aan dit project toe om te bebouwen die daar vanuit de daadwerkelijke situatie aan toebehoren
 - In lijn met de realiteit de buurt (ipv een uit z'n verband getrokken papieren werkelijkheid)
 - In lijn met de aanpak voor het aanleggen van de fietsstraat in 2017/2018
- Voor het verder verminderen van parkeerplaatsen; maak een bewuste keuze (in samenwerking met de buurt) in plaats van de getallen te manipuleren. En zorg dat hier dan ook echt ruimte om te spelen, groen en ontmoeten voor terug komt

Samenvatting inpassing voorgesteld project (ofwel: waar doen we het nou eigenlijk voor?)

Maak het eerste prioriteit dat er op korte termijn een oplossing is voor de huurders. In de praktijk, niet alleen op papier.

Buurt is niet tegen supermarkt maar wel tegen huidige inpassing

- Grote hoeveelheid extra autoverkeer en laden en lossen aan fietsstraat zorgen voor gevaarlijke situaties
Fietsstraat en woonwijk gedegradeerd tot expeditie van de supermarkt.
- Nieuwe gebouw niet gericht naar buurt, maar van buurt af. Lasten geconcentreerd in naar buurt gerichte achterkant
- Opheffen grote hoeveelheid parkeerplaatsen zorgt niet voor extra ruimte voor groen, spelen en ontmoeten
Maar voor volbouwen van open ruimte in de buurt

Voorstel 1 - Hou het veilig; creëer geen gevaarlijke verkeerssituaties

- Geen parkeren voor bezoekers supermarkt via fietsstraten Jan van Galenstraat en/of Huizingalaan
- Geen laden en lossen en vrachtverkeer aan fietsstraten Jan van Galenstraat en/of Huizingalaan

Voorstel 2: Beperk het bouwoppervlak en zorg dat er echt ruimte voor groen, spelen en ontmoeten bij komt.

Daarmee wordt het ook veel logischer om het gebouw/ontwerp te verbinden met de (vergroende) buurt

In lijn met uitspraak ^{5.1.2E} ^{5.1.2E} in commissievergadering:

Als een supermarkt binnen deze randvoorwaarden gerealiseerd kan worden, fantastisch.

Als dat niet kan, dan is dat een goede reden om naar een andere invulling van het project te zoeken.

* Slide 42 laat zien dat deze randvoorwaarden het vestigen van een supermarkt niet in de weg staan.

Ze stimuleren juist het vestigen van een supermarkt die past in de buurt/ aan de fietsstraten

Blok 4

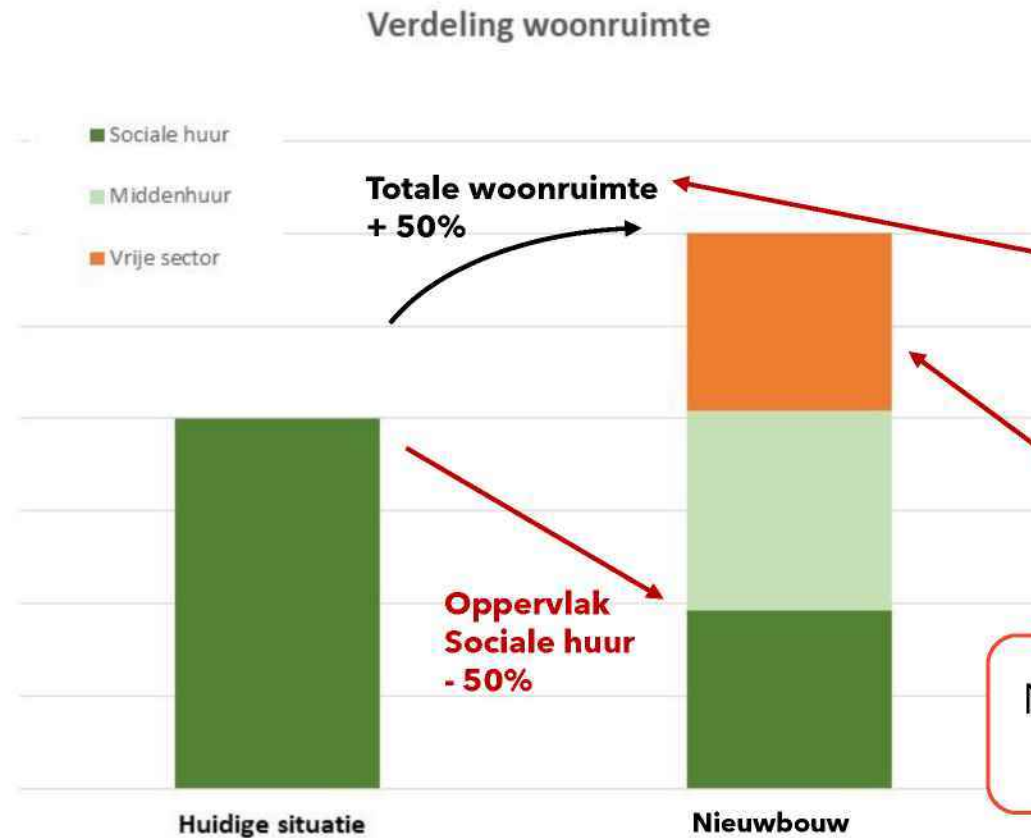
- Pad voorwaarts – discussie raad



WERKGROEP NIEUWBOUW JAN VAN GALENSTRAAT

18 November 2022
Meeting met raadsleden
Eethuis De Helden

Woonruimte



Type	Aantal	Aanname
Sociaal	40	
Midden	30	1.5x zo groot als sociaal
Vrij	20	2.0x zo groot als sociaal

Aannames in afwachting van officiële getallen

Netto toename woonruimte komt in vrije sector



Verkeersdruk berekening

Berekening RH-DHV - papieren werkelijkheid

Situatie	Auto bewegingen (24 uur)
Meting 2019	1650
Afname - sloop huidig pand - maximum normwaarden winkels en woningen - afwijkende waarde BVO* winkels	920
Toename - nieuw pand - minimum normwaarden winkels, woningen - Minimum normwaarde supermarkt	1187 tot 1356
Totaal	1920 tot 2090

Herberekening - realistische situatie

Situatie	Auto bewegingen (24 uur)
Meting 2019	1650
Afname - sloop huidig pand - maximum normwaarde woningen - minimum normwaarde winkels - BVO* winkels conform IDOC/ raadsbrief	362
Toename - nieuw pand - minimum normwaarden winkels en woningen - gemiddelde normwaarde supermarkt	1624 tot 1793
Totaal	2912 tot 3081

Tabel 5: Keuzeschema fietsvoorzieningen op erftoegangswegen (CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, par. 5.4.1)

Weg- categorie	Maximalsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur 6-12B <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (I fiets 500- 2.500/etm)	Snelle fietsroute (I fiets > 2.000/etm)
Erf- toegangs- weg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	

**Oude versie CROW gebruikt (versie voor 2019)
maar ook hier niet aan voldaan aan voorwaarden fietsstraat
bij realistische berekening**

Document	BVO* winkels
IDOC	818 m2
Raadsbrief April 2022	Ongeveer 820 m2
Verkeersonderzoek	1393 m2
* BVO: Bruto vloer oppervlak	

Vergelijkingstabel – 6 locaties

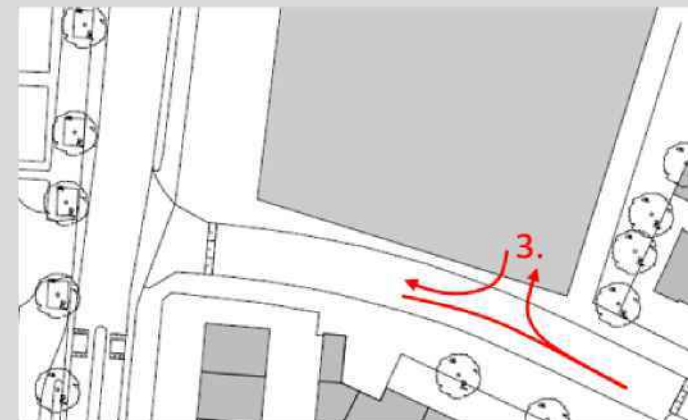
Tabel 7: Beoordelingstabel per locatie

Criterium	1	2	3	4	5	6
Verkeerskundig						
Terugslageffect op kruising K. de Jongweg	Red	Red	Green	Green	Green	Green
Indraaien op snelfietsroutes	Red	Red	Yellow	Green	Yellow	Yellow
Kruising met voetgangers	Yellow	Red	Yellow	Green	Green	Green
Aan- en afvoer via snelfietsroute	Red	Red	Red	Red	Yellow	Yellow
Omgeving						
Geluid door achteruitrijden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Ten koste van groen/ speeltuin	Red	Green	Green	Red	Red	Red
Inpandig						
Ruimtegebruik	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow

Kijkend naar de tabel voldoet geen van de opties, is dat overwogen?

"Nee, die optie heeft niet op tafel gelegen"

Zou ook rood moeten zijn
Vrachtwagen draait in op fietsstraat
Huizingalaan



Verkeersveiligheid wat is wel/niet meegenomen door RH-DHV

CROW Aspecten	Meegenomen in rapport?
Intensiteit (modelaantal fietsers / auto's)	Ja, maar niet op de juiste manier* *Toename hoeveelheid autoverkeer wordt rooskleurig ingeschat. Maximum modelwaardes voor huidige situatie (verkeer wat verdwijnt) Minimum modelwaardes voor nieuwe situatie (verkeer wat terug komt) Breedte fietsstraat niet meegenomen (zie ook slide 14)
Breedte fietsstraat	Nee** ** Huidige straat al te smal, in het plan tenminste anderhalve meter te smal.
Invloed vrachtverkeer op rijbaanbreedte	Nee*** *** Rijbaan te smal
Fietsberaadpublicatie 19b. Grip op fietsongevallen (H4 Dodehoekongevallen met vrachtauto's)	Nee "Er is een aanbeveling om medewerker mee te laten kijken."
Verkeersveiligheidspalet voor vracht- en bestelverkeer	Nee "Verwachten dat dit overeenkomt met eigen ervaring"
Fietsberaadnotitie: Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom	Nee "Verwachten dat dit overeenkomt met eigen ervaring"
Andere veiligheidsaspecten	
Effect in/uitgang parkeergarage direct naast expeditie	Nee "Is in binnenstad wel vaker" (geen voorbeelden aangeleverd)
Nabijheid kruispunt JvG x Huizingalaan	Nee
Impact toegenomen verkeer i.v.m. plan	Nee
Terugslageffect laden/lossen Huizingalaan	Nee

Waarop is het rapport dan wel gebaseerd?

"Eigen kennis en ervaring"

Heeft u een voorbeeld van een vergelijkbare situatie waar deze ervaring is opgedaan?

"Nee, die is er niet"

Zie ook slide 15
voor gebrekkige vergelijkingen praktijk

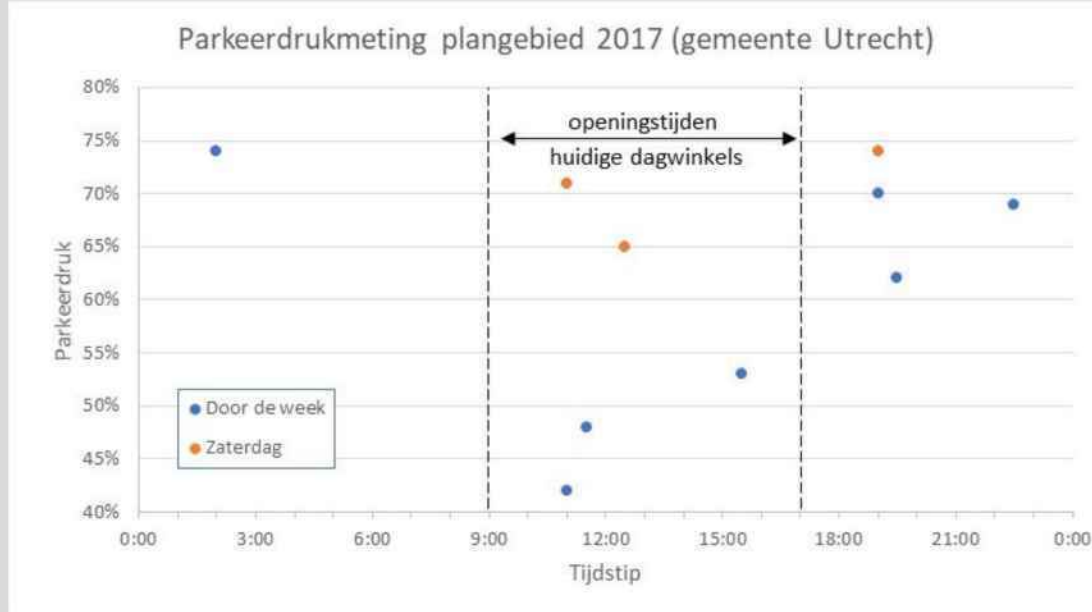
Kijkend naar de tabel* voldoet geen van de opties, is dat overwogen?

"Nee, die optie heeft niet op tafel gelegen"

* Vergelijkingstabel voor locaties laden/lossen en garage (zie slide 25)

Parkeren - praktijk

Parkeerdrukmeting uit de praktijk (data in rapport RH-DHV BH8724TPRP210408)



Meting uit praktijk tbv aanleggen fietsstraat 2018
(data in rapport RH-DHV BH8724TPRP210408)

Voor fietsstraat destijds (netto) 28 parkeerplaatsen onttrokken uit buurt
Maw, marge in parkeerdruk is gebruikt voor realisatie fietsstraat

Parkeerdruk in plangebied en buurt is het hoogst 's avonds en 's nachts

Oftewel op momenten dat winkels dicht zijn.

Daar bezetting parkeerplaatsen lager is tijdens openingstijden van de winkels volgt logischerwijs dat de bezoekers van de winkels gebruik maken van parkeerplaatsen die vrij zijn omdat andere gebruikers (omwonenden) naar werk of andere bestemming zijn.

Parkeerplaatsen Categorie	Aantal toegeschreven aan project (en dus openbare ruimte)
Op basis van realiteit	Zo'n 26 vergunningen**
Door dubbelgebruik parkeren te negeren In modellering	32 plaatsen (totaal gemodelleerd: 58 plaatsen)
Plaatsen boven modelwaarde in plan	Nog 5-10 plaatsen die worden opgeheven maar niet met buurt zijn gecommuniceerd (uit verkeersrapport)
Plaatsen die nog niet in plan zijn opgenomen maar in de toekomst zo maar nog mee zouden kunnen worden genomen	Zo'n 5-10 plaatsen (logistiek vrachtwagen en vuilniswagen)
Totaal	68 - 78 plaatsen - tov zo'n 25 op basis van realiteit - tov totaal 199 parkeerplaatsen Ezelsdijkbuurt

** Werkgroep wacht nog steeds op gegevens die al in 2021 zijn gevraagd bij project team

Leefbaarheid – openbare ruimte



Openbaar groen in de buurt
verdwijnt



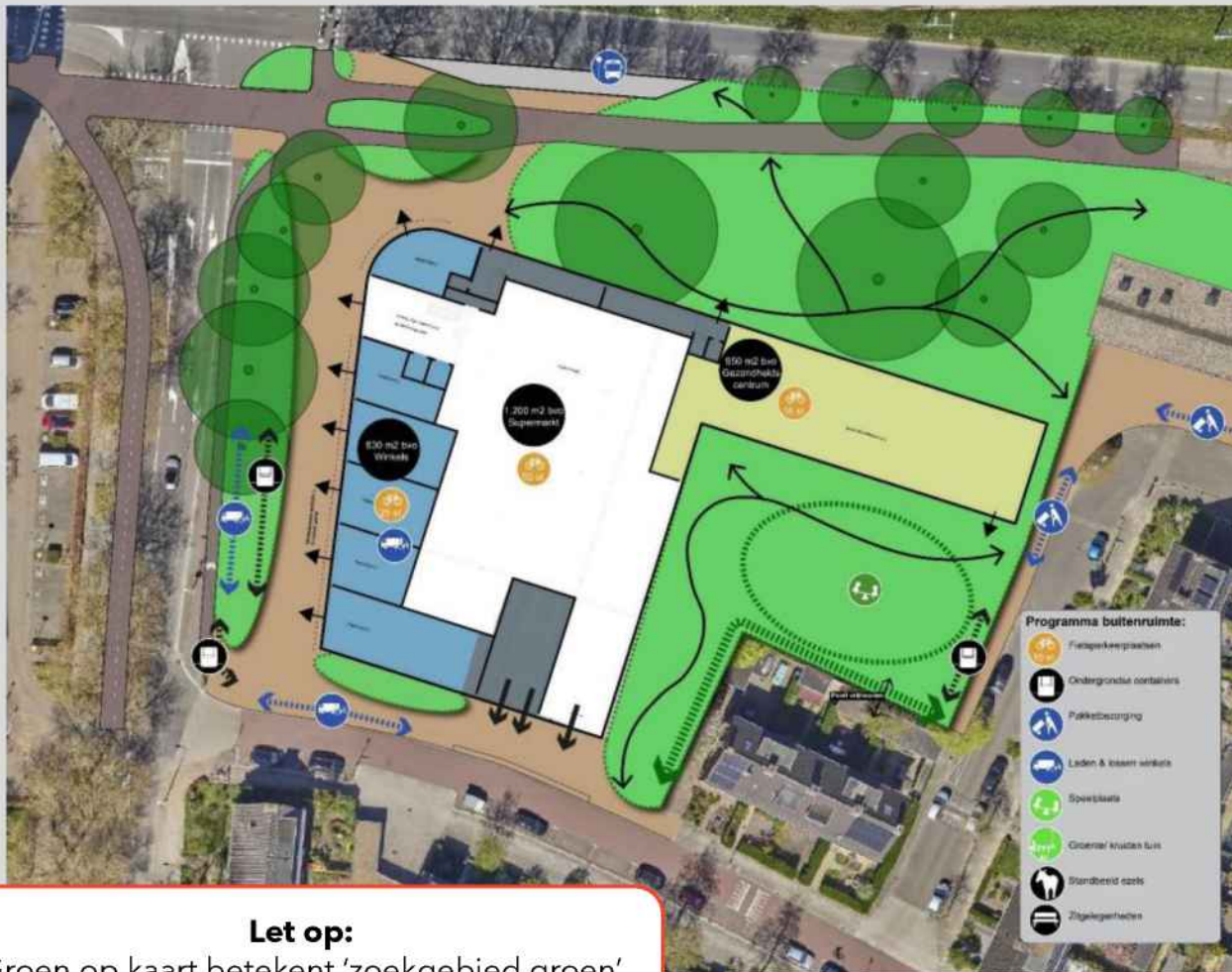
Discounter trekt auto's van buiten
verzorgingsgebied

Leefbaarheid openbare ruimte



- Buurt kijkt tegen de achterkant aan
- Openbare ruimte vervalst
- Vermindering hoeveelheid groen binnen de wijk
- Verdwijnen parkeerplekken
- Overlast supermarkt; parkeren, openingstijden, geluidsoverlast, koplampen

Groen



Let op:

Groen op kaart betekent 'zoekgebied groen'
Niet dat het hele groene gebied groen wordt



 Contouren voorgesteld project

Groen

- Bestaand groen/ speeltuin
Keert terug
- Bestaand groen/ speeltuin
Keert niet terug

- Groen op kaart maar komen
Vuilniscontainers, laden/lossen, bezorgen
- Groen op kaart maar benodigd voor toegang
Speeltuin en zorgcentrum vanaf Huizingalaan



Let op:

Groen op kaart betekent 'zoekgebied groen'
Niet dat het hele groene gebied groen wordt

Raadsbrief April 2022:

"1.377 m2 openbaar groen"*

Werkelijkheid

"Openbaar groen en spelen:
Er verdwijnt meer dan er bij komt"



* "1.388 m2 prive groen" (dak)

Marktonderzoek

PARAMETER	HUIDIGE SITUATIE		2030	
Scenario	1	2	1	2
Inwoners verzorgingsgebied	39.680	12.435	42.505	13.305
Bestedingen per hoofd in €	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075
Bestedingspotentieel in € mln.	€ 82	€ 26	€ 88	€ 28
Bestedingspotentieel in € mln. incl. inkomenscorrectie	€ 91	€ 29	€ 98	€ 31
Koopkrachtbinding	50%	60%	55%	65%
Gebonden bestedingen in € mln.	€ 46	€ 17	€ 54	€ 20
Koopkrachttoevoeiing	20%	20%	25%	20%
Omzet door toevoeiing in € mln.	€ 11	€ 4	€ 18	€ 5
Totale bestedingen in € mln.	€ 57	€ 22	€ 72	€ 25
Gemiddelde vloerproductiviteit in € per m² wvo	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037
Gerealiseerde vloerproductiviteit/functioneren	€ 8.686	€ 8.655	€ 10.918	€ 10.033
Haalbaar aanbod in m² wvo	7.094	2.716	8.917	3.148
Supermarktaanbod in m² wvo	6.564	2.522	6.564	2.522
Uitbreidingsruimte in m² wvo	530	194	2.353	626

Huidige project op basis van 'scenario 2'
Is verkapte versie van origineel 'scenario 1'

Bestaande uitbreidingen sinds 2019 zijn niet meegenomen.

- Ekoplaza de Gaard (ca 150 m² wvo)
- Winkel Dichtbij (ca 75 m² wvo)
- Uitbreiding AH Biltstraat (ruime dubbeling - ca 430 m² wvo)

Scenario 2 verantwoordt niet meer dan 600 m² WVO
Dat komt overeen met ongeveer 750 m² BVO

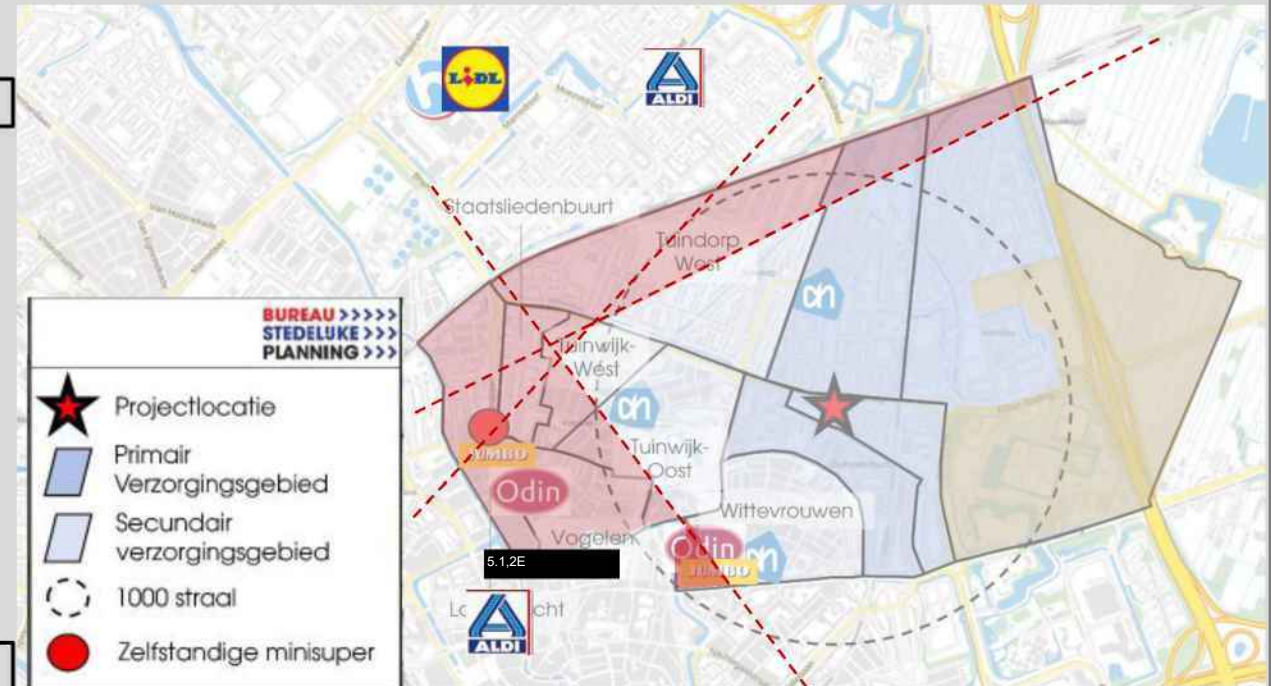
Waarom wordt dan een supermarkt van 1200 m² BVO gepland?

Marktonderzoek

- Lijn van gelijke afstand; bestaande discounter tov projectlocatie
- Gebied wat met de komst van het project niet dichterbij discounter ligt
Hooft derhalve niet mee te worden genomen in verzorgingsgebied
- Gebied zonder bewoning (sportvelden, voorveldse polder, voorbij A27)

PARAMETER	HUIDIGE SITUATIE		2030	
Scenario	1	2	1	2
Inwoners verzorgingsgebied	39.680	12.435	12.585 27905	13.305
Bestedingen per hoofd in €	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075
Bestedingspotentieel in € mln.	€ 82	€ 26	€ 88	€ 28
Bestedingspotentieel in € mln. incl. inkomenscorrectie	€ 91	€ 29	€ 98	€ 31
Koopkrachtbinding	50%	60%	55%	65%
Gebonden bestedingen in € mln.	€ 46	€ 17	€ 54	€ 20
Koopkrachtoevloeiing	20%	20%	25%	20%
Omzet door toevloeiing in € mln.	€ 11	€ 4	€ 18	€ 5
Totale bestedingen in € mln.	€ 57	€ 22	€ 72	€ 25
Gemiddelde vloerproductiviteit in € per m² wvo	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037
Gerealiseerde vloerproductiviteit/functioneren	€ 8.686	€ 8.655	€ 10.918	€ 10.033
Haalbaar aanbod in m² wvo	7.094	2.716	8.917 6033	3.148
Supermarktaanbod in m² wvo	6.564	2.522	6.564 5688	3.532 2747
Uitbreidingsruimte in m² wvo	530	194	2.353 345	636 401

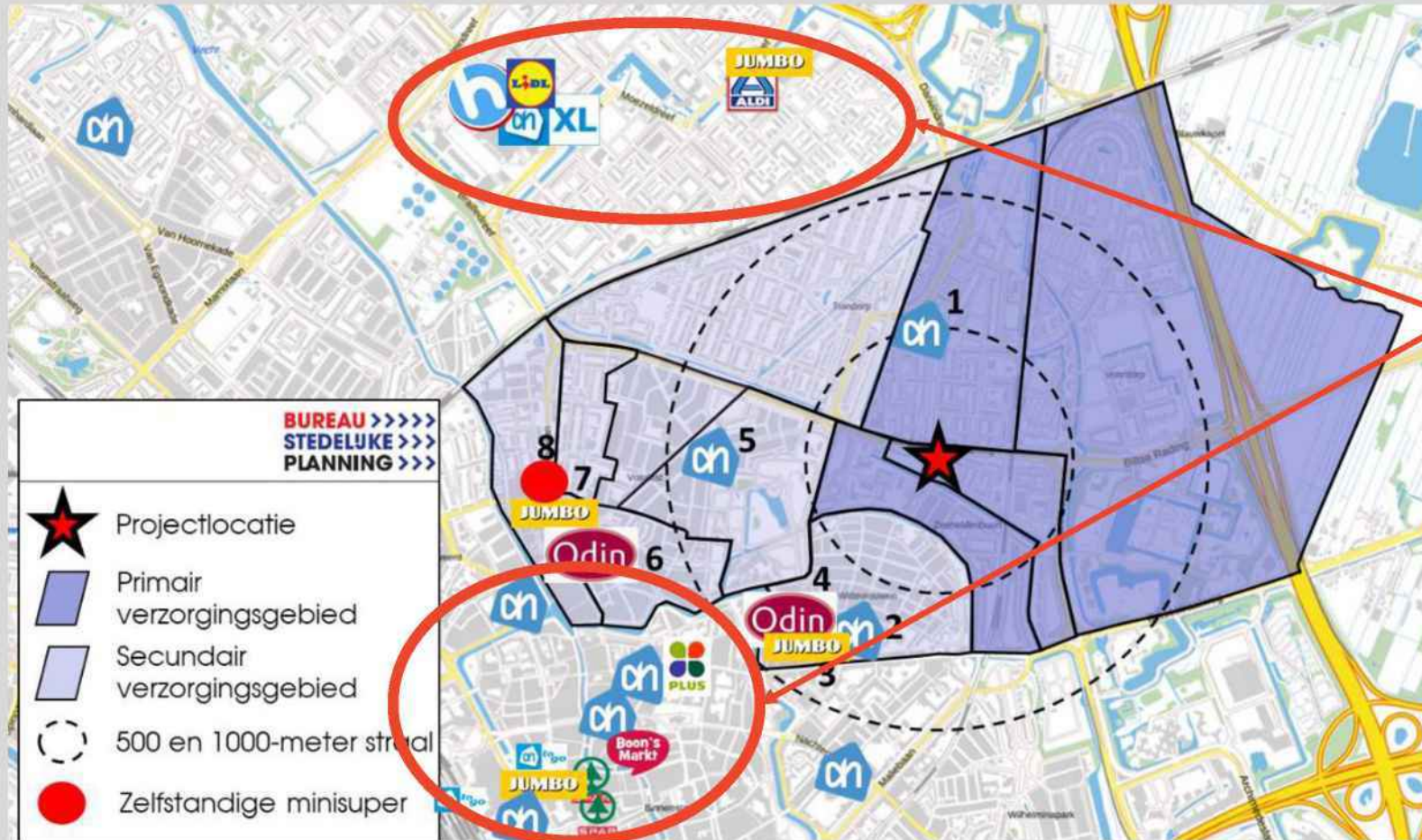
Verzorgingsgebied scenario 1 klopt niet



2 correcties:

1. Odin, Jumbo en Zelfstandige minisuper niet langer in gebied
Bestaand aanbod met 1526 m² verminderd (scenario 1)
2. Ekoplaza, Winkel dichtbij en Uitbeiding AH Biltstraat toegevoegd
Bestaand aanbod met 650 m² vermeerderd voor scenario 1
Bestaand aanbod met 225 m² vermeerderd voor scenario 2

Marktonderzoek - verzorgingsgebied



Hoge concentratie
supermarkt m2 nét
buiten gekozen
verzorgingsgebied

Winkeliers - achteruitgang

Project hinkt op 2 gedachten.

- Aan de ene kant zijn het winkels op 'tijdelijk contract' met 'niet markt-conforme huur' (overigens niet uit eigen keuze, maar omdat Kerckebosch alleen nog zeer tijdelijke contracten aanbiedt)
- Aan de andere kritische winkelstrip die behouden moet blijven en dus een (grote) supermarkt en commerciële schaalvergroting justifyeert die qua formaat een stedenbouwkundige en verkeerskundige inpassing geheel niet in de buurt past

Voordelen project:

- ✓ Supermarkt als trekker (relevant voor slechts een deel van het huidige winkelbestand)
 - Positief voor sigarenwinkel/ postagentschap (goede match met bezoekers supermarkt)
 - Gematigd positief voor bloemenwinkel en pizzeria (kunnen eigen klandizie op dit moment prima trekken)
 - Neutraal voor witgoedzaak, meubelzaak en fietsenwinkel (geen logische match met publiek wat boodschappen gaat doen)
 - Negatief voor zelfstandige mini-super (supermarkt is directe concurrent)

Nadelen project:

- ✗ Laden en lossen en vuilcontainers voor de deur - geen aantrekkelijk winkelfront
- ✗ Laden en lossen niet langer achterom - veel minder praktisch voor indeling kleine winkel
- ✗ Verhoogde 'marktconforme' huur
- ✗ Significant deel bezoekers supermarkt via parkeerkelder (direct van en naar supermarkt via garage) en komt dus niet bij andere winkeliers langs
Als gem Utrecht wil dat supermarkt de winkels versterkt is het effectiever om geen ondergrond parkeren voor een supermarkt te faciliteren
Dit is prima mogelijk (zie slide 42)

Er wordt tot op heden door de gem Utrecht alleen over de winkeliers gepraat, maar niet mét de winkeliers.
(ook niet na herhaaldelijke aansporing werkgroep)

Dat is bijzonder , gezien de pretentie dat de kern van het plan voor hun toekomst is.
(behoud winkelstrip als kritische randvoorwaarde project)

Gezien de verschillende negatieve aspecten van het project ontwerp voor de (huidige) winkeliers is het moeilijk vol te houden dat de randvoorwaarde van behoud vd. winkelstrip daadwerkelijk is gericht op het belang van de winkeliers

Frame rond RSU

Notitie detailhandel (2015):

(Vigerend beleidsstuk ten tijde van opstellen en vaststellen IDOC)

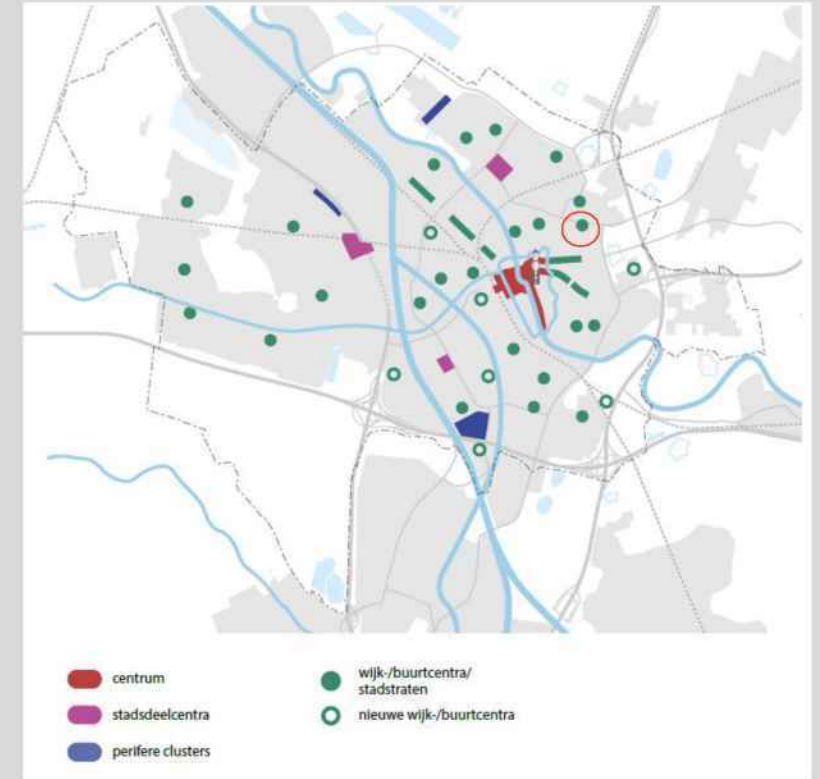
"Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen.

De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

RSU (2021)

(ruim 2 jaar na IDOC)

- Geen tekstuele opmerkingen over winkels Jan van Galenstraat
 - Opname in hoofdwinkelstructuur niet benoemd
 - Wijziging tov Notitie detailhandel (2015) niet benoemd
 - Enige aanwijzing dat winkels Jan van Galenstraat nu bij hoofdwinkelstructuur zou horen is op pagina 105 (stipje op kaart; zie rechts)
-
- Hoe kan RSU, vastgesteld bijna 2,5 jaar na IDOC, input zijn voor dit project?
 - Is het project gestart met een grote supermarkt omdat de strip onderdeel is van de hoofdwinkelstructuur in de RSU, of is de strip onderdeel van de hoofdwinkelstructuur in de RSU om (achteraf) de supermarkt te justifieren?
 - Als het behoud van de winkels de reden voor de supermarkt is, waarom keerden in het IDOC dan maar 2 vd 8 winkels terug?
 - Is er überhaupt gepoogd democratische controle en/of politieke steun te zoeken voor de wijziging van beleid tav de winkelstrip op de JvG straat?



RSU

Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- **Groen tenzij**
- **Circulair tenzij**
- **Utrecht wereldfietsstad en wandelstad**
- **Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer**
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

Plan gaat in tegen meerdere kernprincipes uit de RSU.

Niet benoemd.

Plan komt overeen met 1 nieuw stipje op de kaart op pag 105 in de RSU

Uitgebreid uitgemeten

Frame: Gezondheidscentrum

Frame van de gemeente:

'Gezondheidscentrum opgenomen in plan wegens verzoek van de buurt'

Kijk: wij doen echt wat met de input uit de buurt

Klinkt als een mooi verhaal.

Jammer dat het alleen niet waar is.

Werkelijkheid:

'Kerckebosch doet veel gezondheidscentra.

Oprechte vraag uit de buurt waarom dat hier niet overwogen was ipv grootschalige commercie'

Raadsbrief April 2022

dagwinkels behouden. Een deel van de bewoners ziet een supermarkt nog wel zitten, maar de meeste hebben duidelijk aangegeven niets groters te willen dan een supermarkt met een omvang van 600 – 900 m2 bvo. Overwegingen hierbij zijn dat een grotere supermarkt zorgt voor te veel verkeer, onveilige situaties rond de inrit van de garage en het 'veel te druk wordt in de buurt'. Op de toevoeging van een gezondheidscentrum aan het programma zijn weinig tot geen reacties gegeven.



Gezondheidscentrum

1 bericht

5.1.2E [redacted] > wo 15 dec. 2021 om 18:27
Aan: 5.1.2E <[redacted]>, 5.1.2E [redacted], 5.1.2E [redacted], 5.1.2E [redacted]
Cc: 5.1.2E <[redacted]>, 5.1.2E [redacted], 5.1.2E [redacted], 5.1.2E [redacted]

Beste 5.1.2E en 5.1.2E

Het is mij ter ore gekomen dat in de middagsessie vanmiddag er meermaals is gezegd dat er behoefte was aan/ een verzoek was uit de buurt voor een gezondheidscentrum.

Dat is niet hoe de vork in de steel zit, en ik zou het op prijs stellen dat dat in de avondsessie straks op een manier wordt gepresenteerd die wel recht doet aan hoe het werkelijk is gelopen.

Bij het gesprek wat 5.1.2E en ik met jullie en 5.1.2E hadden heeft 5.1.2E bij zijn introductie over Kerckebosch verteld dat zij normaal helemaal geen supermarkten doen, maar wel gezondheidscentra in hun portfolio/ expertise hadden. Daarop was onze, wat ons betreft logische, vraag: Waarom hebben jullie niet een gezondheidscentrum in plaats van een supermarkt voor dit project overwogen dan?

Dat vonden jullie kennelijk ook een logische vraag, en daar zijn jullie mee aan de slag gegaan. Niet gek dat een projectontwikkelaar ook een optie dichtbij z'n eigen expertise wil onderzoeken. Wij dit willen best ondersteunen (door bijv contact te leggen met potentiële invulling van deze functie) enerzijds omdat wij onze toezegging van een constructieve houding willen nakomen en anderzijds, daar deze optie ook de problematiek (bijv verkeer) waar de buurt zich zorgen over maakt kan verlichten.

Het is echter niet zo dat wij vanuit de buurt hebben gezegd: 'wij hebben behoefte aan een gezondheidscentrum' Ik zou het dan ook op prijs stellen als die suggestie vanavond niet meer wordt gewekt en dat er rectificatie plaatsvindt naar degenen die vanmiddag aanwezig waren.

met vriendelijke groet,
5.1.2E

In 2021 ook poging om gezondheidscentrum als verzoek uit de buurt de framen (middagsessie participatiemoment 15 Dec 2021)
In avondsessie destijds (nav e-mail boven) is dit niet herhaald.
Maar frame nu toch weer terug (bijv in participatiemoment okt 2022)

Alternatieven

“HET OPHEFFEN VAN PARKEERPLAATSEN IS GEEN DOEL OP ZICH, MAAR EEN MIDDEL DAT WE INZETTEN OM DE OPENBARE RUIMTE LEUKER, PRETTIGER EN MOOIER IN TE RICHTEN

WE VINDEN HET BELANGRIJK DAT BEWONERS EN ONDERNEMERS DAAR ZELF OVER MEE DENKEN, HET GAAT IMMERS OM HUN EIGEN STRAAT OF BUURT.”

Mogelijk alternatief groen

(simpel en snel te realiseren; potentieel meer mogelijk)

Netto:

- 15 parkeerplaatsen (-8%)

+500 m² groen/spelen/ontmoeten

Verbeterde veiligheid fietsers



-  Bestaand groen/ spelen/ ontmoeten
-  Nieuw groen/ spelen/ ontmoeten (-30 parkeerplaatsen)
-  Nieuwe parkeerplaatsen (+20 parkeerplaatsen)
-  Groen/spelen/ontmoeten verdwijnt
-  Keerplaats vuilniswagen (-3 parkeerplaatsen)
-  Verkeersveiligheid (-2 parkeerplaatsen)
-  Parkeerplaatsen gelieerd aan huidig pand (Kerckebosch)

Alternatief voor fietsroute Utrecht - Amersfoort



— Huidig plan

— Voorgesteld plan

180m langer, maar wel sneller
(vermijden stoplichten Kard Alfrinkplein)

Vermijdt:

- Oversteek Kard Alfrinkplein (2x)
- Ongelukkige oversteek bij linksafslaan KdJ weg richting JvG straat (verkeer vanuit Amersfoort)
- Kruisen van meerdere fietsstromen en richtingen op kruispunt Huizingalaan en JvG straat

Supermarkten

Bij de gemeente/ ontwikkelaar hebben zich meerdere supermarkten aangemeld.
De locatie is immers interessant voor supermarkten gezien nabijheid doorgaande routes (daarmee nog niet geschikt)

1. Supermarkten gericht op nabijheid Kardinaal de Jongweg en ontsluiting autoverkeer.
Deze supermarkten gebruiken het traditionele/ verouderde model van hogere volumes en klanten die een winkelkarretje volladen.
en willen uit de wijde omgeving klandizie aantrekken.
Deze supermarkten hebben gebruik parkeerkelder voor klanten als voorwaarde vestiging.
2. Supermarkten gericht op ligging aan fietsstraat en verdere ontwikkeling om fietsen in deze omgeving te stimuleren.
Deze supermarkten hebben een vernieuwend model met mandjes en een aanbod gericht op de fietsers.
Deze supermarkten hoeven geen gebruik van de parkeerkelder voor de klanten.

Conclusies:

- Een auto gerichte supermarkt is helemaal niet nodig als trekker voor deze winkelstrip
- Door geen gebruik klandizie in parkeerkelder toe te staan worden passende van niet passende supermarkt concepten gescheiden

From: "5.1.2E"
Sent: Tue, 13 Dec 2022 16:16:03 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@dietz.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

Hoi 5.1.2E

Dank hiervoor. Ik pak het op als ik weer met het ontwerp van de buitenruimte aan de slag ga.

Vriendelijke groet,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@dietz.nl>
Verzonden: vrijdag 9 december 2022 13:18
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Fwd: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk

Hoi 5.1.2E

Onderstaand nog een reactie op de zoekgebieden in de OR van de Jan van Galenstraat.

Groet 5.1.2E



5.1.2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

5.1.2E

5.1.2E

www.dietz.nl

Op de hoogte blijven van het nieuws van Dietz? [Klik hier](#) en ontvang tweemaandelijks interessante updates.



----- Forwarded message -----

Van: 5.1.2E <5.1.2E@gmail.com>
Date: wo 7 dec. 2022 om 17:42
Subject: Re: Terugkoppeling 3e buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk
To: <info@nieuwbouwezelsdijk.nl>

L.S.,

U vroeg in uw mail nog om nadere reacties op de zoekgebieden.

Ik blijf van mening, dat een glascontainer niet verenigbaar is met de functie van kinderspeelplaats en stel voor om die te verhuizen nabij de ingang van de supermarkt. Graag breng ik bovendien onder uw aandacht de persaanblik (onder meer AD eind november 2022) voor de sluiting van een discountsupermarkt in de wijk Doorslag in Nieuwegein als gevolg van de overlast die deze voor de woonwijk met zich meebrengt.

Dit lijkt me een teken aan de muur !

met vriendelijke groet,

5.1.2E

Op di 29 nov. 2022 om 12:19 schreef <info@nieuwbouwezelsdijk.nl>:

Beste omwonende/ondernemer,

Op 1 november geleden bent u aanwezig geweest bij of was u aangemeld voor de buurtbijeenkomst over Nieuwbouw Ezelsdijk, de herontwikkeling van de woonblokken met winkels aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en van Ginnekenlaan. Hierbij ontvangt u een korte terugkoppeling op de bijeenkomst, in de bijlage. Deze terugkoppeling is afgelopen vrijdag verstuurd, maar heeft toen niet iedereen bereikt - vandaar sturen wij u opnieuw dit bericht.

We kijken terug op een bewogen bijeenkomst. De bijeenkomst is anders gelopen dan vooraf bedacht en aangegeven. Er zijn veel vragen gesteld, deze hebben we genotuleerd en gebundeld (zie bijlage). Hieruit blijkt dat de meeste vragen en reacties betrekking hebben op het waarom van de supermarkt, de verkeersveiligheid, het parkeren en de leefbaarheid in de buurt. Om deze zorgen en vragen goed te kunnen beantwoorden komen we binnenkort bij u terug met een reactie. We proberen dat in januari 2023 te doen.

Een onderdeel waar weinig tijd voor was, was de openbare ruimte rondom het gebouw. In een plattegrond zijn zoekgebieden aangegeven voor verschillende functies die hier een plek moeten krijgen. Graag horen we uw reactie op de verschillende zoekgebieden. Daarom vragen we u om uw reactie op de afbeelding van de openbare ruimte rondom het gebouw (in bijlage) nog per mail met ons te delen. De gehele presentatie vindt u tevens in de bijlage, zodat u deze nogmaals kunt doorkijken.

Met vriendelijke groet,

Projectteam initiatief Nieuwbouw Ezelsdijk

--

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E Utrecht

Tel. 5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E [@gmail.com](mailto:info@gmail.com)

The slide features a minimalist design with green decorative elements. A thick vertical line runs down the left side, and a thick horizontal line runs across the top. There are also green squares in the top-left and top-right corners.

Bijeenkomst huidige huurders

Nieuwbouw Ezelsdijk

14 december 2022

Agenda

- Kennismaking
- Terugblik
- Vragen
- Afspraken
- Vooruitblik
- Vervolgafspraken
- Rondvraag

Voorstelronde

- Wie ben je?
- Waar woon je?

Terugblik participatie afgelopen periode

- Start participatie (10-minutengesprekken) – eind 2020
- Enquete buurtvereniging – januari 2021
- Raadsvragen – voorjaar 2021
- Onderzoeken supermarkt/verkeerssituatie – gedurende 2021
- Commissievergadering – oktober 2021
- Buurtbijeenkomst – december 2021
- Raadsbrief bestuurlijke richting – april 2022
- Raadsinformatiebijeenkomst – september 2022
- Buurtbijeenkomst – november 2022

Terugblik participatie afgelopen periode

- Contactmomenten door middel van brieven per post
- Contactmomenten door middel van digitale nieuwsbrieven
- Contactmomenten door middel van bijeenkomsten

Vooruitblik

Sociaal plan versus redelijk voorstel

Sociaal plan

- geldt niet voor privaat eigendom, BW is leidend en niet het Utrechts Participatie Model
- Wel volgen we in grote lijnen het Algemeen Sociaal Plan

Redelijk voorstel geldt voor

- Huurders die te maken hebben met sloop van de huurwoning
- Huurders met een huurovereenkomst voor onbepaalde tijd
- Huurders die wonen en ingeschreven staan bij de gemeente Utrecht op het adres zoals opgenomen in de huurovereenkomst

Vooruitblik

Sociaal plan versus redelijk voorstel

Redelijk voorstel - draagvlak

De wet bepaalt dat als ten minste 70 procent van de huurders binnen een 'bouwkundige eenheid' van minimaal tien woningen vrijwillig instemt met de sloop/nieuwbouw het voorstel geacht wordt redelijk te zijn.

Vooruitblik

Uitgangspunten redelijk voorstel

Procedure bij sloop

- Per complex nemen we een sloopbesluit en stellen de sloopdatum vast
- Wij informeren huurders zo vroeg mogelijk over het sloopbesluit
- Minimaal 12 maanden voor de geplande sloopdatum (peildatum)
- Bewonersbijeenkomst toelichting sloopbesluit en gevolgen
- Individuele afspraken huurders (maatwerk)
 - informeren rechten en plichten
 - procedure woningtoewijzing/inventarisatie woonwensen
 - inventarisatie knelpunten
 - schriftelijke vastlegging
- Redelijk voorstel per individuele huurder (70% draagvlak ophalen)
- 6 maanden voor de geplande sloopdatum ontvangt huurder een huuropzegging
- Huurder dient binnen 6 weken al dan niet in te stemmen met de huuropzegging
- Huurprijs van de te slopen woning wordt vanaf peildatum bevroren

Vooruitblik

Uitgangspunten redelijk voorstel (vervolg)

Herhuisvesting/wisselwoning

- Huurders hebben voorrang bij de toewijzing van permanente woonruimte of van een wisselwoning. Wij vragen voor u de urgentie aan, als huurder kunt u met deze urgentie via Woningnet op zoek naar een andere vergelijkbare woning. Hiervoor heeft u een jaar de tijd, als dit niet lukt kunnen wij als verhuurder hierbij helpen
- Huurders hebben recht op een passende woning die vergelijkbaar is met de huidige woning
- Huurders hebben voorrang bij de toewijzing van vervangende nieuwbouw passend voor het te huisvesten huishouden
- Bij terugkeer geldt de inkomensgrens voor sociale huur. Voor hogere inkomens is terugkeer ook nog steeds mogelijk, binnen de grenzen van redelijkheid om scheefwonen niet te stimuleren.

Vooruitblik

Uitgangspunten redelijk voorstel (vervolg)

Herhuisvesting/wisselwoning

- Huurders die in verband met de sloop zijn woning moet verlaten en wil terugkeren naar de nieuwbouw kan ook gebruik maken van een wisselwoning van Kerckebosch
- De huur van de wisselwoning is nooit hoger dan de huur van de huidige woning
- Als de huurder tijdelijk verhuist naar een wisselwoning, wordt een wisselwoningcontract aangegaan. De huur van de huidige woning wordt te allen tijde beëindigd.
- De verhuiskostenvergoeding is van kracht vanaf peildatum. Het bedrag voor de vergoeding is wettelijk bepaald en is sinds 28 februari 2022 vastgesteld op EUR 6.505. 50% wordt uitgekeerd bij schriftelijke opzegging van de huidige woning en 50% wordt bij vertrek uit de huidige woning uitgekeerd.
- Bij terugkeer naar de nieuwbouw krijgen huidige huurders voorrang op volgorde van woonduur.
- Bij vertrek voor de “peildatum” is verhuurder bereidt om 50% van de verhuiskostenvergoeding te vergoeden, momenteel EUR 3.253.

Vooruitblik

Uitgangspunten redelijk voorstel (vervolg)

Huurgewenning

- Huurders die in verband met de sloop zijn woning moet verlaten en permanent gaan wonen in een woning van Kerckebosch kunnen gebruik maken van een huurgewenningsregeling.
- Huurders die in verband met de sloop zijn woning moet verlaten en terugkeert naar de vervangende nieuwbouw in een woning van Kerckebosch kunnen gebruik maken van een huurgewenningsregeling.
- De huurgewenningsregeling geldt voor een periode van twee jaar voor het verschil tussen de oude en nieuwe (hogere) huur. Korting voor het verschil tussen de oude en nieuwe (hogere) huur bedraagt in het eerste jaar 66% en in het tweede jaar 33%.

Waarom sloop?

Sloop versus renovatie

Om de volgende redenen hebben wij besloten om verder te gaan met een sloop/nieuwbouw scenario:

- Ervaringen met het buurpand aan de Zeemanlaan, is in bewoonde situatie gerenoveerd, om onze doelstellingen te halen is dit niet mogelijk.
- Bij renovatie naar de eisen van deze tijd zijn we bijna op slopershoogte.
- Hierdoor is renovatie t.o.v. sloop/nieuwbouw niet rendabel.
- NB bij renovatie verdwijnen er woningen uit het sociale segment.
- Bij nieuwbouw kunnen we hoger inzetten op duurzaamheid in al haar aspecten (energieverbruik, geluid, levensloopbestendigheid, materialen).
- Toevoegen van extra woningen en meer divers aanbod van woningen.
- Mogelijkheid het hele plangebied inclusief openbare ruimte een impuls te geven.
- Levensvatbaarheid van de winkelstrip in zijn huidige vorm staat onder druk.

Nieuwbouw

Programma

- Momenteel is er nog steeds niet veel duidelijk omtrent de doorgang van het project. Zo moet er nog een vaststelling van het Stedelijk Programma van Eisen komen, een procedure bestemmingsplanwijziging worden doorlopen en een omgevingsvergunning worden verkregen.
- Vooruitlopend zijn wij toch verder gegaan met de planuitwerking en zitten we in een fase die we voorlopig ontwerp noemen.
- In het voorlopig ontwerp zijn globaal de volgende type appartementen opgenomen:
 - 50 m² gebruiksoppervlak, 1 slaapkamer
 - 61 m² gebruiksoppervlak, 1 slaapkamer
 - 75 m² gebruiksoppervlak, 2 slaapkamers
 - 85 m² gebruiksoppervlak, 3 slaapkamers
 - 96 m² gebruiksoppervlak, 4 slaapkamers

Onderhoud

- Onderhoud aan de te slopen woning wordt sober en doelmatig uitgevoerd en geschiedt op basis van reparatieverzoeken van de huurders
- Onafhankelijke partij (EVM Vastgoedmanagement) gevraagd reparatieverzoeken/klachten te inventariseren
- Onderhoud wordt uitgevoerd volgens de richtlijnen van de Rijksoverheid betreffende groot en dagelijks onderhoud
- Indien er klachten/reparatieverzoeken zijn horen wij deze graag
- Mochten de klachten/reparatieverzoeken leiden tot gebreken aan de woning moeten deze worden hersteld.

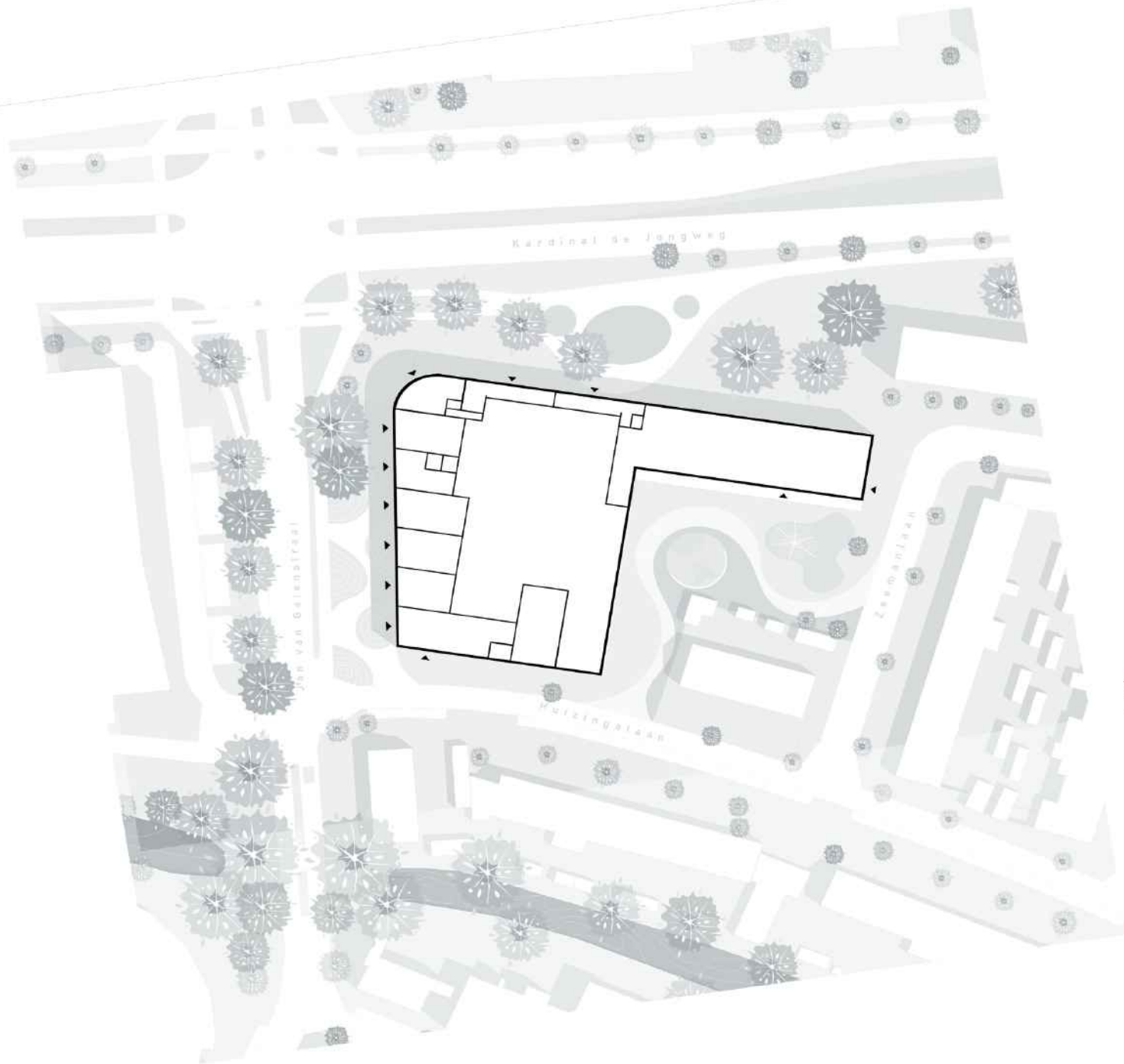
Vragen

(gebundeld)

- Als onze woningen worden gesloopt, waar komen wij dan te wonen? In hoeverre ondersteunt u hierbij dit proces?
- In alle documenten staat dat wij een urgentie krijgen, maar als er geen (of weinig) woningaanbod is, dan heeft dat toch weinig zin?
- Krijgen de huidige bewoners de eerste optie om terug te keren zodra de nieuwbouw gereed is?
- Hoeveel tijd zit er tussen de eerste aanzegging en het daadwerkelijke vertrek uit de woning?
- Als een huurder terug komt in een nieuwe woning, blijven de huren dan gelijk?
- Stel dat er niet gesloopt gaat worden, maar het wordt renovatie, moeten wij dan de woningen uit?
- Op het moment dat de huur wordt beëindigd vanwege sloop, kunt u dan per bewoner een financiële afrekening maken? Zo ja, is het mogelijk om deze eerder in te zien zodat we vooruit kunnen plannen voor onze toekomst? Bijvoorbeeld, kunt u nu al proefberekeningen maken?
- Tot aan het moment van de sloop, bent u van plan om nog onderhoud uit te voeren? De woningen zijn slecht en onderhoud ligt al jaren stil vanwege de nieuwe plannen
- Zowel de gemeente als de Eenhoorn verwijst in stukken die de sloop bekrachtigen naar een onderzoek over de staat van de panden, dit onderzoek is niet gedeeld met de bewoners. Dit kan opgevraagd worden bij de gemeente, maar bent u bereid deze uit eigen overweging met ons te delen voor transparantie?
- De Eenhoorn doet al jaren niks meer aan onderhoud, hierbij verschuilen zij zich achter de nieuwbouwplannen. Bent u bereid om de huren te verlagen tot aan het moment van de sloop. Dit ter compensatie?
- Waarom is gekozen om geen draagvlakmeeting onder de huurders uit te voeren?

Rondvraag

Bedankt voor jullie aanwezigheid!



stand van zaken dd 8-12-2022

tekening

Situatie

Maaiveld

datum

gewijzigd

formaat
A2

schaal
1:500

opdrachtgever

Kerkebosch Groep B.V.

fase
VO

status

nummer
000

project

**Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht**

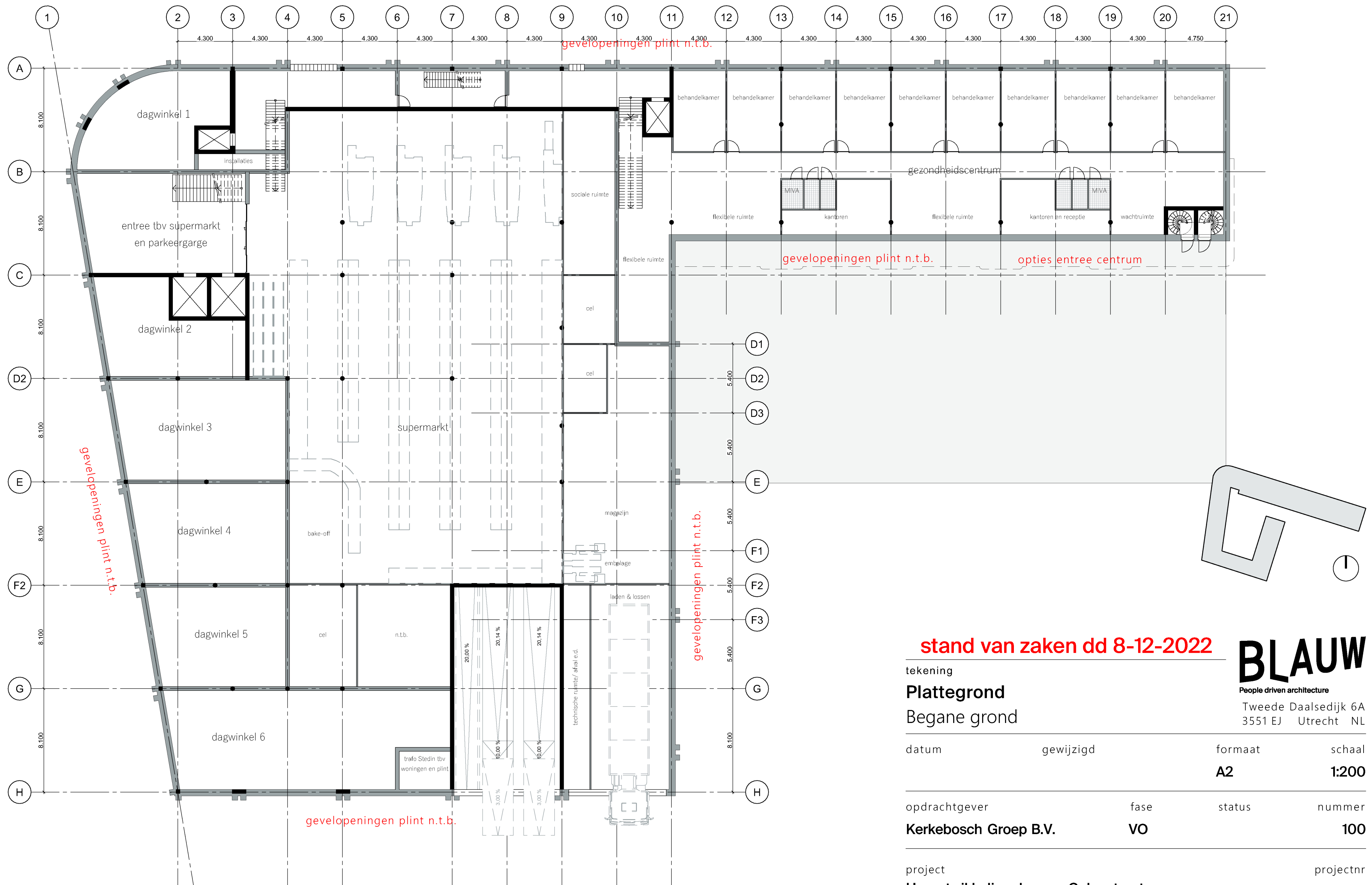
projectnr

006GIN

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 8-12-2022

tekening

Plattegrond

Begane grond

datum

gewijzigd

formaat

schaal

A2

1:200

opdrachtgever

fase

status

nummer

Kerkebosch Groep B.V.

VO

100

project

projectnr

Herontwikkeling Jan van Galenstraat

Utrecht

006GIN

BLAUW
People driven architecture

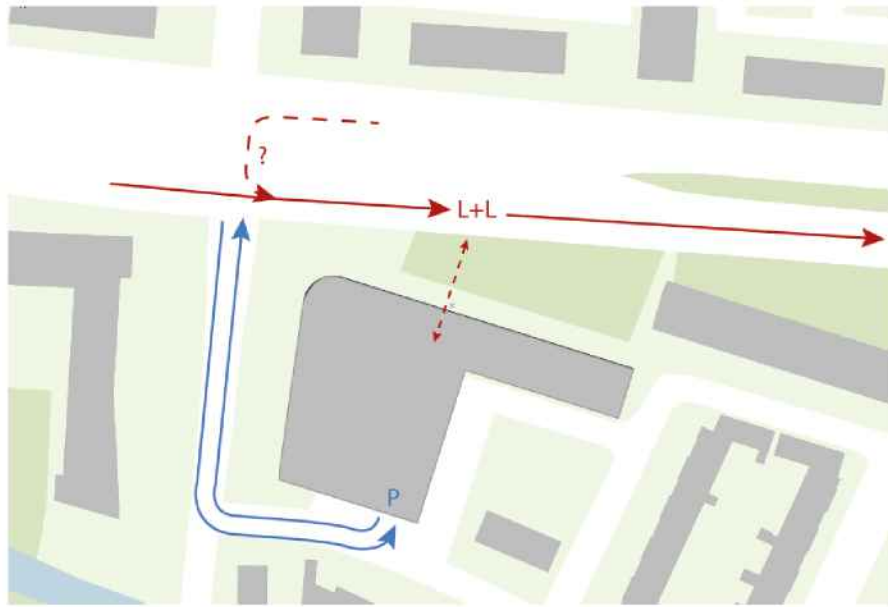
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 19 Dec 2022 13:55:21 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Weth JVG

Hoi 5.1,2E

Dank voor de update.

Als ik het goed begrijp willen ze dit uitzoeken nu? In het rood de verkeersbeweging vrachtwagen, in het blauw de personenauto's.



Lijkt me een interessante optie. Zeker goed om te verkennen. Als het kan binnen de bestaande bushalte : zeker doen. Als het ten koste gaat van het groen (bomen) gaat is het wel de hoofdgroenstructuur en een forse impact op de kwaliteit van de Kardinaal de Jongweg.

Een paar vragen die ik bij dit scenario heb:

- De bushalte lijkt nu afgestemd op 70km/u en is erg lang. Is laden en lossen binnen de bestaande halte mogelijk (geoptimaliseerd en aangepast naar 50km/u). Na 19:00 rijdt de bus overigens niet.
- Zo niet, wat is de impact op het groen als het vak verlengd moet worden? (met name de bomen en de laanstructuur aan de Kardinaal de Jongweg)
- Hoe houden we de karren, rolcontainers etc. van de supermarkt in het pand? En niet buiten op de stoep?
- Wat doet het met de uitstraling van de noordelijke plint (we zijn hier heel erg een voorkant naar de KdJ van aan het maken)
- hoe kan de uitstraling aan de Huizingalaan verbeteren?

Ik denk dat de grote winst hem er in kan zitten dat de vrachtwagen de buurt niet meer in hoeft. Alleen: welke prijs betaal je daar aan de Kardinaal de Jongweg voor (hoofdgroenstructuur, geluid, rommelig beeld, doorsnijding groenzone)? En... Vinden we dat acceptabel of niet? Als het een optie is, vind ik ook dat het pakketpunt voor de bewoners ook gelijk aan die zijde moet komen, zodat de pakketbezorgers ook van de L&L plek daar gebruik kunnen maken.

Groetjes,

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 16 december 2022 09:30

Aan: 5.1,2E 5.1,2E @utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Weth JVG

In een half uurtje rond het project gelopen. Ze hebben hun verhaal weer gedaan. Eelco gaat het 'onder de boom' overdenken en 12/01 is er een Cie waarin hij het met de raad kan bespreken en kijken hoe zij er in zitten.

Gister ook 5.1,2E gesproken. Hij en Blauw zijn aan het uitzoeken of de supermarkt ook aan de zijde van de KdJweg bevoorraad kan worden. Vrachtauto op een verlengde plek bij de bushalte en dan de palletwagens via een paadje naar een roldeur aan die zijde van het gebouw. Als het paadje dan het huidige paadje vervangt en we dat weer groen maken is de impact op het groen nihil. Zitten we alleen met het verkeersvraagstuk....

Ik ga met 5.1,2E bespreken of we deze richting op zouden kunnen om de angel er uit te halen en Eelco comfort te geven. Hij kan dan, op aangeven van de buurt, de raad dan vragen of ze het goed vinden een ontsluiting aan deze zijde nader te onderzoeken en te bezien hoe de impact op het groen zoveel mogelijk wordt beperkt en wat dit betekend voor het gebouw en het verkeer.

Jij ideeën, suggesties?

5.1,2E

Van: 5.1,2E 5.1,2E @utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 16 december 2022 08:21

Aan: 5.1,2E 5.1,2E @utrecht.nl>

Onderwerp: Weth JVG

Hoi 5.1,2E

Hoe was t gisteren met de wethouder bij de Jan van Galenstraat? Hebben jullie een goed gesprek kunnen hebben?

Gr 5.1,2E

Verzonden vanuit [Outlook voor iOS](#)

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 19 Dec 2022 14:43:57 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: ontwerp
Attachments: 2022.09.20 - 006GIN_VO_concept.pdf, 100 Begane grond.pdf

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 19 Dec 2022 14:54:14 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Weth JVG

Ha 5.1,2E

Klopt dat dit de bedoeling is. Of we het gaan uitzoeken is nog even de vraag. Vanmorgen hebben 5.1,2E en ik dit onder de aandacht van 5.1,2E gebracht als optie om de bewoners tegemoet te komen. Hij kan dit 12/01 gebruiken tijdens de Cie. Of hij dit gaat doen weten we (nog) niet en ook niet of de raad ermee akkoord gaat het te onderzoeken.

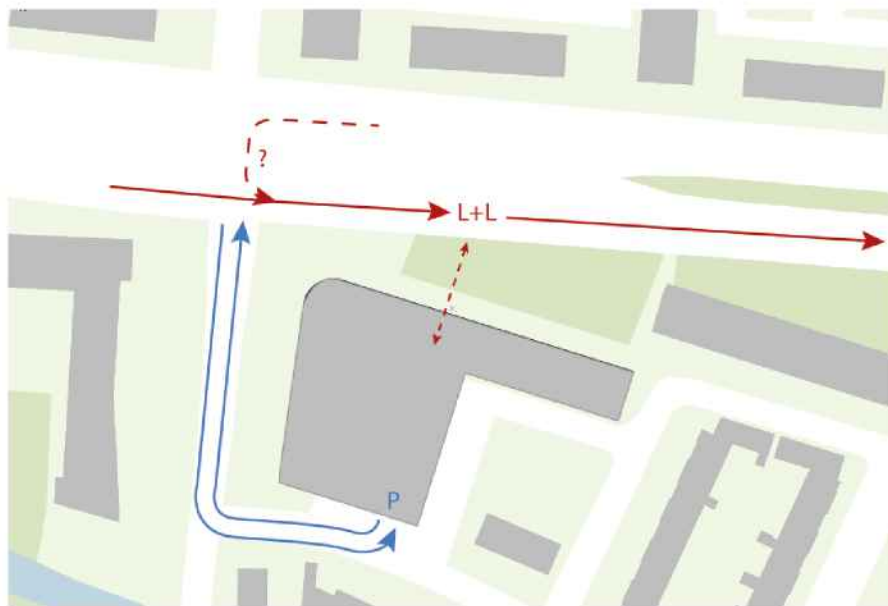
5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 19 december 2022 13:55
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Weth JVG

Hoi 5.1,2E

Dank voor de update.

Als ik het goed begrijp willen ze dit uitzoeken nu? In het rood de verkeersbeweging vrachtwagen, in het blauw de personenauto's.



Lijkt me een interessante optie. Zeker goed om te verkennen. Als het kan binnen de bestaande bushalte : zeker doen. Als het ten koste gaat van het groen (bomen) gaat is het wel de hoofdgroenstructuur en een forse impact op de kwaliteit van de Kardinaal de Jongweg.

Een paar vragen die ik bij dit scenario heb:

- De bushalte lijkt nu afgestemd op 70km/u en is erg lang. Is laden en lossen binnen de bestaande halte mogelijk (geoptimaliseerd en aangepast naar 50km/u). Na 19:00 rijdt de bus overigens niet.
- Zo niet, wat is de impact op het groen als het vak verlengd moet worden? (met name de bomen en de laanstructuur aan de Kardinaal de Jongweg)
- Hoe houden we de karren, rolcontainers etc. van de supermarkt in het pand? En niet buiten op de stoep?

- Wat doet het met de uitstraling van de noordelijke plint (we zijn hier heel erg een voorkant naar de KdJ van aan het maken)
- hoe kan de uitstraling aan de Huizingalaan verbeteren?

Ik denk dat de grote winst hem er in kan zitten dat de vrachtwagen de buurt niet meer in hoeft. Alleen: welke prijs betaal je daar aan de Kardinaal de Jongweg voor (hoofdgroenstructuur, geluid, rommelig beeld, doorsnijding groenzone)? En... Vinden we dat acceptabel of niet? Als het een optie is, vind ik ook dat het pakketpunt voor de bewoners ook gelijk aan die zijde moet komen, zodat de pakketbezorgers ook van de L&L plek daar gebruik kunnen maken.

Groetjes,

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 16 december 2022 09:30

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Weth JVG

In een half uurtje rond het project gelopen. Ze hebben hun verhaal weer gedaan. 5.1,2E gaat het 'onder de boom' overdenken en 12/01 is er een Cie waarin hij het met de raad kan bespreken en kijken hoe zij er in zitten.

Gister ook 5.1,2E gesproken. Hij en Blauw zijn aan het uitzoeken of de supermarkt ook aan de zijde van de KdJweg bevoorraad kan worden. Vrachtauto op een verlengde plek bij de bushalte en dan de palletwagens via een paadje naar een roldeur aan die zijde van het gebouw. Als het paadje dan het huidige paadje vervangt en we dat weer groen maken is de impact op het groen nihil. Zitten we alleen met het verkeersvraagstuk....

Ik ga met 5.1,2E bespreken of we deze richting op zouden kunnen om de angel er uit te halen en 5.1,2E comfort te geven. Hij kan dan, op aangeven van de buurt, de raad dan vragen of ze het goed vinden een ontsluiting aan deze zijde nader te onderzoeken en te bezien hoe de impact op het groen zoveel mogelijk wordt beperkt en wat dit betekend voor het gebouw en het verkeer.

Jij ideeën, suggesties?

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 16 december 2022 08:21

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Weth JVG

Hoi 5.1,2E

Hoe was t gisteren met de wethouder bij de Jan van Galenstraat? Hebben jullie een goed gesprek kunnen hebben?

Gr 5.1,2E

Verzonden vanuit [Outlook voor iOS](#)

VOORBLAD

onderwerp:

Jan van
Galenstraat
d.d. 9 januari
2023

Staf Ruimtelijke Ordening

Onderwerp:	Jan van Galenstraat		
Opgavetrekker:	5.1,2E		
Adviseur bestuurlijke zaken:	5.1,2E / 5.1,2E		
Opsteller:	5.1,2E / 5.1,2E	toegelicht door: 5.1,2E 5.1,2E 5.1,2E / 5.1,2E	
Behandelingsvoorstel:	Ter informatie / bespreking		
Geheim:	Nee		
Product:	-		
Bijzondere procedures			
Bijlagen	-		
Aanleiding voor dit voorstel (context en voorgeschiedenis in enkele woorden, voor zover relevant):			
De raad heeft aangegeven dat zij het project in de Commissie ROVG van 12 januari a.s. wil bespreken voordat het concept SPvE Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan wordt vrijgegeven. Tijdens de staf Gebiedsontwikkeling d.d. 28 november 2022 zijn de wethouders RO en EZ geïnformeerd over de stand van zaken n.a.v. het verloop van de informatieavond d.d. 1 november jl. over het concept SPvE Jan van Galenstraat en het voorstel het SPvE in concept af te ronden voor vrijgave. In de staf van 19 december 2022 zijn de gevolgen van alternatieve herontwikkelingen zonder supermarkt besproken. Tijdens deze staf is gevraagd om een aanvullende notitie te maken ter voorbereiding van de Commissie ROVG van 12 januari 2023.			
Gevraagd besluit:			
• Kennis te nemen van de verschillende (alternatieve) scenario's en gevolgen. • Kennis te nemen van mogelijk voor te leggen keuzes aan de commissie ROVG om richting te geven aan de verdere uitwerking van het plan.			
Onderbouwing (met argumenten pro en contra, eerdere ervaringen en ervaringen elders, afweging en wat verder relevant is):			
Scenario 1: basis scenario – SPvE Het concept SPvE maakt een programma mogelijk van 93 woningen (40 sociaal (43%), 33 middenhuur (35%), 21 vrije sector huur (22%)), in de plint een supermarkt van 1.200 m² bvo (1.000 m² wvo), zes dagwinkels (totaal 630 m² bvo), een gezondheidscentrum (650 m² bvo) en een ondergrondse parkeergarage Gevolgen • Het plan geeft invulling aan de ambities uit de RSU 2040 en het coalitieakkoord en sluit aan bij de Woonvisie 2019. • Het winkelcluster blijft onderdeel van de retailhoofdstructuur. De stad groeit in balans. • Er wordt vormgegeven aan de 10-minutenstad waarbij dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen.			

- Het plan voegt woningen toe in de gewenste segmenten en verhouding en inclusief het aantal sociale huurwoningen dat wordt gesloopt komt terug.
- Ook wordt een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan de openbare ruimte omdat het programma en de footprint ondergronds parkeren mogelijk maakt waardoor de openbare ruimte kan worden vergroend en klimaatadaptief gemaakt.

Keuzes voor de commissie

- Het lijkt erop dat de commissie niet wil vasthouden aan het plan vanwege de geuite bezwaren en zorgen van de buurt omtrent verkeersonveiligheid, omvang en typologie van de supermarkt en de locatie van de in-/uitgang van de logistiek.

Scenario 1a: Aanpassing basis scenario – andere plek logistiek, geen inpandig laden/lossen

Een herontwikkeling conform concept SPvE, met de in-/uitgang van de logistiek voor de supermarkt en het laden/lossen voor de andere winkels aan zijde Kardinaal de Jongweg op het maaiveld, minder (auto) parkeren om nog meer te kunnen sturen op een 'mandjessupermarkt' en venstertijden bezorging supermarkt en winkels.

Gevolgen

- Voor dit scenario zal nader verkeerskundig onderzoek moeten plaatsvinden naar de (verkeerstechnische) voorwaarden van een ontsluiting aan de Kardinaal de Jongweg en er zal nader onderzoek moeten worden gedaan of het (juridisch) mogelijk is af te wijken van de parkeernorm om een 'mandjessupermarkt' mogelijk te maken binnen de ambities vanuit de beleidsvelden wonen/werken/parkeren.
- Met dit alternatief wordt tegemoet gekomen aan de grootste bezwaren van de buurt t.a.v. verkeersveiligheid en overlast van (auto) verkeer. Door het laden/lossen niet meer inpandig in te passen en de bevoorrading via de Kardinaal de Jongweg te doen vermijdt je confrontatie tussen vrachtwagens en fietsstraten.
- Het initiatief voor een mandjesconcept ligt bij de supermarktexploitanten (bijvoorbeeld het Cityconcept van AH aan de Oudenoord). Discounters hebben op dit moment geen dergelijk concept.
- Naar verwachting zullen een aantal maanden extra nodig zijn voor onderzoek en participatie.

Keuzes voor de commissie

- De raad zal een belangen afweging moeten maken of een eventuele aantasting van de hoofdgroenstructuur aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg prevaleert boven behoud ervan.
- De raad zal een integrale belangen afweging moeten maken tussen de beleidsvelden wonen/werken/parkeren.

Scenario 1b: Aanpassing basis scenario – andere plek logistiek, geen inpandig laden/lossen en inzetten op 'mandjessupermarkt'

Een herontwikkeling conform concept SPvE, met de in-/uitgang van de logistiek voor de supermarkt en het laden/lossen voor de andere winkels aan zijde Kardinaal de Jongweg op het maaiveld, minder (auto) parkeren om nog meer te kunnen sturen op een 'mandjessupermarkt' en venstertijden bezorging supermarkt en winkels.

Gevolgen:

- De hierboven beschreven gevolgen van scenario 1a
- Vanuit EZ wordt geadviseerd om een ander segment te realiseren in relatie tot de aanwezige supermarkten in De Gaard om concurrentie tegen te gaan (dus het discountersegment, speciaalzaak, Hoogvliet, Ekoplaza)
- Het initiatief voor een mandjesconcept ligt bij de supermarktexploitanten (bijvoorbeeld het Cityconcept van AH aan de Oudenoord). Discounters hebben op dit moment geen dergelijk concept.
- Mochten we willen sturen op een 'mandjessupermarkt' dan kan dat betekenen dat we de 'discounter' moeten loslaten.
- Als gemeente kunnen we opleggen aan de supermarkt dat de winkelwagens niet naar buiten mogen. Dan ontmoedigt je waarschijnlijk ook dat mensen met de auto naar de supermarkt komen.

Keuzes voor de commissie

- De raad zal een belangen afweging moeten maken of een eventuele aantasting van de hoofdgroenstructuur aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg prevaleert boven behoud ervan.
- De raad zal een integrale belangenafweging moeten maken tussen de beleidsvelden wonen/werken/parkeren

Scenario 2: Aanpassing basis scenario – geen supermarkt wel gezondheidscentrum en andere retailunits

Een herontwikkeling conform het plangebied SPvE met een integraal nieuw programma met wonen, nader te bepalen werkfuncties (niet kantoren) en maatschappelijke voorzieningen (gezondheidscentrum).

Gevolgen

- Er zal een planologische procedure (bestemmingsplanprocedure en/of omgevingsvergunningprocedure) doorlopen moeten worden.
- De planvorming zal langer duren, leidt niet tot versnelling.
- Het SPvE zal opnieuw gestart moeten worden.
- Er is ruimte om de meeste gemeentelijke ambities te verwezenlijken. Behoud van de winkelstrip in de RSU 2040 vastgestelde retailhoofdstructuur is niet mogelijk.
- Het programma en de footprint scheppen mogelijk de condities voor volledig ondergronds parkeren. Indien dit niet kan is de negatieve kwalitatieve impact op de omgeving groot, omdat de oplossing zich naar alle waarschijnlijkheid op maaiveld en in de openbare ruimte bevindt.

Keuzes voor de commissie

- Bij een keuze voor dit scenario worden de ambities van de RSU 2040 losgelaten. De retailhoofdstructuur in dit deel van de stad kan geen vorm worden gegeven en daarmee ook niet aan de 10–minutenstad waarbij de dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen.

Scenario 2: alleen ontwikkelen eigendom Kerckebosch met woningen (geen plint met retail)

Een herontwikkeling met alleen wonen en eventueel een of twee extra bouwlagen.

Gevolgen

- Er zal een nieuw een intentiedocument / intentieplankostenovereenkomst moeten worden opgesteld
- De planvorming zal opnieuw moeten starten.
- Er zal een bouwenvelop opgesteld moeten worden.
- Er zal een planologische procedure (bestemmingsplanprocedure en/of omgevingsvergunningprocedure) doorlopen moeten worden om de functie wonen op de begane grond en een extra laag (extra volume) mogelijk te maken.
- Het programma en de footprint scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/halfverdiept parkeren. Er zijn onvoldoende financiële dragers om de businesscase dan rond te krijgen. Dit heeft een negatieve kwalitatieve impact op de omgeving groot, omdat de oplossing zich op maaiveld en in de openbare ruimte bevindt.
- De plankosten zullen aanzienlijk oplopen. Het is de vraag of de initiatiefnemer wil meewerken aan een nieuw initiatief.

Keuze voor de commissie

- Bij een keuze voor dit scenario worden de ambities van de RSU 2040 losgelaten. De retailhoofdstructuur in dit deel van de stad kan geen vorm worden gegeven en daarmee ook niet aan de 10–minutenstad waarbij de dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen.
- De 820 m2 detailhandel die vervalt zal elders in de wijk ter compensatie moeten worden toegevoegd om werkgelegenheid te behouden. Omdat er momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan. Dit draagt niet bij aan de ambities vanuit EZ.
- De gemeente kan sturen op segmentering maar vermoedelijk is vanwege het geringe volume geen sluitende businesscase te maken. Om een sluitende businesscase te krijgen zullen de appartementen waarschijnlijk in de vrije sector huur aangeboden moeten worden. Hiermee wordt niet voldaan aan het coalitieakkoord om ten minste het aantal gesloopte sociale huurwoningen terug te bouwen en wordt ook niet voldaan aan de Woonvisie om in deze wijk de sociale huur ten minste op peil te houden en of samen met middenhuur te laten groeien.
- Het programma en de footprint scheppen naar alle waarschijnlijkheid niet de condities voor volledig ondergronds parkeren. Ook indien het wel kan worden opgelost in de bebouwing is kwalitatieve impact

op de omgeving (levendige plint) groot, omdat de oplossing zich naar alle waarschijnlijkheid boven maaiveld in de openbare ruimte bevindt.

De beschreven scenario's kunnen nog niet doorgerekend worden op financiële haalbaarheid en kunnen nog niet beoordeeld worden op wenselijkheid volgens de gebruikelijke quick-scan, omdat niet alle relevante gegevens hiervoor voor handen zijn.

Consequenties van het voorstel

Politiek:	–
Financieel:	–
Formatief:	–
Juridisch:	–
Participatie:	–
Communicatie:	eigen organisatie: –
	raad/pers/publiek: –

Betrokkenen:

Portefeuillehouder:	Eelco Eerenberg, wethouder RO
Portefeuillehouders betrokken:	Dennis de Vries, wethouder Wonen Susanne Schilderman, wethouder EZ en wijkwethouder NO
Stakeholders:	

Planning en vervolg:

vervolgstafbespreking	–
Afstemming en akkoord	–
College	–
Raadsinformatieavond	–
Commissie	–
Raad	–

Annotatie

Commissie ROGV – Herontwikkeling Jan van Galenstraat / Huizingalaan d.d.12 januari 2023

Aan	Eelco Eerenberg, wethouder RO	Datum	11 januari 2023
		Van	5.1.2E
			5.1.2E
Onderwerp	Programmering Jan van Galenstraat	Doorkiesnummer	-
		E-mail	-
Kopie	Susanne Schilderman, Wethouder EZ	Bijlagen	-

Geagendeerd door: Rick van der Zweth (PvdA), Lianne Snijder (PvdD), Jantine Zwinkels (CDA), Has Bakker (D66), Meike Hellevoort (GroenLinks), Linda Bode (Volt) en Gert Dijkstra (EENUtrecht).

*Toelichting: Enige tijd geleden heeft de gemeenteraad de Raadsbrief Tussenstand ontwikkeling Jan van Galenstraat ontvangen. Sinds die tijd hebben bewoners meerdere keren contact opgenomen met de raadsleden en is er een (nuttige) raadsinformatiebijeenkomst geweest. Toen is besloten geen commissiedebat te organiseren omdat de plannen snel naar de gemeenteraad zouden komen. Dat blijkt nu rond de zomer te zijn. De fracties hebben daarom de behoefte nu alsnog het debat in de commissie aan te gaan en waar mogelijk richting mee te geven voor de verdere uitwerking van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. **De fracties willen in debat over de nut en noodzaak een het realiseren van een discounter in de plint, de verkeersveiligheid in die situatie en over de sloop/nieuwbouw plannen voor het complex.** We verzoeken het college te wachten met het ter inzage leggen van het SPvE voor het debat is geweest.*

Algemeen

De Jan van Galenstraat maakt onderdeel uit van **de retailhoofdstructuur** die is opgenomen in de door de gemeenteraad **vastgestelde RSU 2040**. Uitgangspunt is dat (bestaande) winkelgebieden transformeren naar voorzieningencusters met voldoende aantrekkingskracht op een breed publiek waardoor het voorzieningenniveau in buurten op peil blijft. Dit draagt bovendien bij aan de werkgelegenheidsambitie uit de RSU 2040 en om te komen tot gemengde wijken, waar mensen wonen, werken en elkaar ontmoeten in een gezonde leefomgeving (gezond stedelijk leven voor iedereen).

Het concept SPvE Jan van Galenstraat geeft vorm aan 'Groeï in balans' en de '10 minutenstad'. Het concept SPvE draagt bij aan de RSU doelen zoals hiervoor verwoord. Behoud en versterking van de retailhoofdstructuur, woningbouwambities (betaalbare woningen), voorzieningen groeien mee, de openbare ruimte krijgt daarnaast een vergroenings- en kwaliteitsimpuls.

Binnen het gebied Noordoost zien wij geen compensatiemogelijkheden voor de bestaande voorzieningenplint, noch voor de werkgelegenheid die daar een plek heeft.

Supermarkt

- In onderstaande afbeelding is de spreiding en dekking van de centra met dagelijkse voorzieningen in noordoost weergegeven (cirkels 500 meter). De locatie van de voorzieningen aan de Jan van Galenstraat is gegeven door de stip met de stippellijn.



Spreiding / dekking van de centra met dagelijkse voorzieningen in Noordoost ('10 minutenstad').

- De komst van een supermarkt is noodzakelijk voor een economisch vitaal voorzieningencluster aan de Jan van Galenstraat. Een supermarkt dient als de hoeksteen en/of de drager van een voorzieningencluster. Zonder supermarkt is de aantrekkingskracht te klein om ook andere voorzieningen voldoende aanloop en zichtbaarheid te bieden, met nadelige effecten op de toekomstbestendigheid voor de buurtvoorzieningen als gevolg. De supermarkt zorgt dagelijks voor een bezoekersstroom voor de andere winkels en voorzieningen. Leegstand is vaak een risico dat zich op het einde van de problemen voordoet. Daarvoor is er ook nog sprake van minder aantrekkelijke type bedrijven (belwinkels, kappers, fast food zaken etc.) of van veel wisselingen van huurders, omdat de aantrekkingskracht van de locatie / het cluster tekort schiet. Met verloederende, zwerfafval, onaantrekkelijk gebied, gevoelens van onveiligheid bij omwonenden etc.). Een alternatief voor een supermarkt als dagelijkse trekker is er niet.
- Het bestaande oppervlak detailhandel (820 m2 bvo) in de plint is onvoldoende voor de vestiging van een supermarkt van moderne omvang (1.200 – 1.500 m2 wvo) die noodzakelijk is voor een economisch vitaal voorzieningencluster.
- Extern marktonderzoek toont aan dat er voldoende marktruimte is voor een supermarkt van 1.800 m2 bruto-vloeroppervlak (bvo). Een supermarkt in het discountsegment is het meest kansrijk omdat deze nog niet in het verzorgingsgebied aanwezig is.
- Uit het aanvullend marktonderzoek van Bureau Stedelijke Planning naar een supermarkt met een omvang van 600-900 m2 wvo blijkt dat het toekomstperspectief van de winkelstrip kwetsbaar is. De kleinere supermarkt biedt te weinig om te kunnen concurreren met het bestaande aanbod in andere omliggende winkelcentra.
- In de uitwerking zoals nu gemaakt en toegelicht in de raadsbrief van 19-4-2022 is een supermarkt opgenomen van 1.000 m2 winkelvloeroppervlak (wvo). Dit is een minimale variant; het gemiddelde oppervlak wvo van een nieuwe supermarkt is 1.200 – 1.500 m2. Een supermarkt met een omvang van 1.000m2 wvo is economisch niet onhaalbaar, maar economisch en met betrekking tot het behoud van een goede functiemix van voorzieningen wel met meer onzekerheid omgeven. Omdat het college het belangrijk vindt om te luisteren naar wat er leeft in de buurt, is de omvang van de supermarkt zo veel als mogelijk teruggebracht.
- In het scenario met behoud van detailhandel maar zonder supermarkt, is het risico dat het een weinig aantrekkelijk winkelcluster blijft, met beperkte aantrekkingskracht. Omdat er een dagelijkse trekker ontbreekt, zal het verloop hoog zijn en grotere kansen op leegstand van de winkelunits. Gezien de werkgelegenheidsopgave in de RSU 2040 (70.000 extra arbeidsplaatsen waarvan 24.000 in de wijken) is een alternatieve invulling van de begane grond met behoud van werkfuncties, niet zijnde kantoren, in een dergelijk scenario van belang. Hiervoor zal een nadere verkenning moeten worden gedaan.
- **Met een scenario zonder supermarkt is de verwachting dat er op termijn geen toekomst is voor de winkelstrip en deze dus niet langer deel zal uitmaken van de in de RSU2040 vastgestelde retailhoofdstructuur. De stad zal in deze wijk dan niet in balans groeien en het principe van de 10 minutenstad wordt losgelaten.**
- Dit houdt een risico in van precedentwerking bij andere ontwikkellocaties in de stad. Groeien in een verdichtende stad zal soms gepaard gaan met groeipijnen, waarbij zorgen over meer druk vanuit de bewoners uiteraard wel in balans moeten zijn met (het behoud van) een goede

leefomgeving. Keuzes maken per locatie heeft het risico in zich dat per ontwikkellocatie bepaald wordt waar er in de stad wel of geen behoefte aan is, waardoor de hard benodigde functies die moeilijker in te passen zijn, omdat mensen overlast kunnen ervaren (van parkeer- of laad-/los-overlast bij een supermarkt tot nachtopvang voor daklozen). Een stadsbrede kijk (visie) op bijvoorbeeld supermarkten en hun uitbreidingsmogelijkheden staat in de RSU2040 retailhoofdstructuur. We benadrukken het belang van groeien in balans en de samenhang en het netwerk van buurtvoorzieningen, inclusief de supermarkten.

- Indien er bij de Jan van Galenstraat alleen woningen worden gerealiseerd, achten we het noodzakelijk om het verlies aan het oppervlak en type werkruimte en het verlies aan werkgelegenheid conform de RSU2040 (blz. 104) elders in de wijk te compenseren. De wijk Noordoost bevat verhoudingsgewijs weinig werkgelegenheid en die situatie zou dan nog verder verslechteren. Daardoor zouden de principes van groei in balans en 10-minuten-stad onevenredig veel geweld aan worden gedaan. Er zijn in Noordoost op korte en middellange termijn geen planontwikkelingen voorzien, waar dergelijke compensatie gerealiseerd kan worden.

NB In de presentatie van de bewoners aan de raadsleden is gedetailleerd commentaar geleverd op het distributieplanologisch onderzoek van Bureau Stedelijke Planning / Sweco. De uitnodiging van de gemeente van zomer 2022 om hen in contact te brengen met Bureau Stedelijke Planning / Sweco om uitleg te krijgen over de gehanteerde rekenmethode is niet door hen opgepakt.

Advies

Herontwikkeling conform concept SPvE. met de in-/uitgang van de logistiek voor de supermarkt en het laden/lossen voor de andere winkels aan zijde Kardinaal de Jongweg op het maaiveld, minder (auto) parkeren om nog meer te kunnen sturen op een 'mandjessupermarkt' en venstertijden bezorging supermarkt en winkels.

Middels aanpassing basis scenario (huidige concept SPvE):

1. Andere plek logistiek: aan de andere kant van het plangebied situeren (Kard. De Jongweg ipv Huizingalaan), waardoor je geen vrachtwagens meer hebt die de fietsstraten kruisen en een draai moeten maken om te kunnen laden/lossen.

2. Geen inpandig laden/lossen: dit is een eis van de gemeente. Als we deze eis loslaten kan het laden/lossen naar de Kard. De Jongweg zoals in 1 voorgesteld (als uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat dit veilig ingepast kan worden); we komen daarmee tegemoet aan de zorgen van bewoners over de verkeersonveiligheid. Dit gaat dan wel ten koste van de hoofdgroenstructuur.

3 niet persé discounter, maar een mandjessupermarkt: een discounter op deze plek is aanvullend op het bestaande supermarktaanbod in de wijk, Om in te kunnen zetten op een mandjessupermarkt, om de verkeersaantrekkende werking te ontmoedigen, zal er een ander type supermarkt moeten komen. Omwonenden maken zich zorgen over de regionale functie van een discountsupermarkt. Bij de keuze voor een mandjessupermarkt zal er sprake zijn van meer concurrentie voor de bestaande supermarkten in de omgeving, waardoor die bij de planologische procedure het distributieplanologisch onderzoek mogelijk ter discussie zullen stellen. Als dit een AH-concept is, zal dat risico kleiner zijn.

Gevolgen

- Voor dit scenario zal nader verkeerskundig onderzoek moeten plaatsvinden naar de (verkeerstechnische) voorwaarden van een ontsluiting aan de Kardinaal de Jongweg en er zal nader onderzoek moeten worden gedaan of het (juridisch) mogelijk is af te wijken van de parkeernorm om een 'mandjessupermarkt' mogelijk te maken binnen de ambities vanuit de beleidsvelden wonen/werken/parkeren.
- Met dit alternatief wordt tegemoet gekomen aan de grootste bezwaren van de buurt t.a.v. verkeersveiligheid en overlast van (auto) verkeer. Door het laden/lossen niet meer inpandig in te passen en de bevoorrading via de Kardinaal de Jongweg te doen en wordt de confrontatie tussen vrachtwagens en fietsstraten vermeden.
- Naar verwachting zullen een aantal maanden extra nodig zijn voor onderzoek en participatie.

Keuzes voor de commissie

- De raad zal een belangenafweging moeten maken of een eventuele aantasting van de hoofdgroenstructuur aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg prevaleert boven behoud ervan.
- De raad zal een integrale belangenafweging moeten maken tussen de beleidsvelden wonen/werken/parkeren.

Alternatief scenario: Herontwikkeling met alleen wonen en eventueel een of twee extra bouwlagen.

Gevolgen

- Er zal een aanpassing moeten komen op het intentiedocument/intentieplankostenovereenkomst
- Er zal een planologische procedure (bestemmingsplanprocedure en/of omgevingsvergunningprocedure) doorlopen moeten worden om de functie wonen op de begane grond en een extra laag (extra volume) mogelijk te maken.
- Het programma en de footprint scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/halfverdiept parkeren. Er zijn onvoldoende financiële dragers om de businesscase dan rond te krijgen. Dit heeft een negatieve kwalitatieve impact op de omgeving, omdat de oplossing zich op maaiveld en in de openbare ruimte bevindt.
- De financiële gevolgen: de tot nu toe gemaakte plankosten zijn 5.1.2B euro, die op businesscase drukken en 5.1.2B euro per jaar gedeelde opbrengsten die naar alle waarschijnlijkheid moeten worden terugverdiend met de huur van de (vrije sector) woningen. De inschatting is dat er ongeveer 36 woningen vrije sector huurwoningen **extra** nodig zijn om dit te compenseren.

Keuzes voor de commissie

- Bij een keuze voor dit scenario worden de ambities van de RSU 2040 losgelaten. De retailhoofdstructuur in dit deel van de stad kan geen vorm worden gegeven en daarmee ook niet aan de 10-minutenstad waarbij de dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen.
- De 820 m2 detailhandel die vervalt zal elders in de wijk ter compensatie moeten worden toegevoegd om werkgelegenheid te behouden. Omdat er momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan. Dit draagt niet bij aan de ambities vanuit EZ.
- De gemeente kan sturen op segmentering maar vermoedelijk is vanwege het geringe volume geen sluitende businesscase te maken. Om een sluitende businesscase te krijgen zullen de appartementen waarschijnlijk in de vrije sector huur aangeboden moeten worden. Hiermee wordt niet voldaan aan het coalitieakkoord om ten minste het aantal gesloopte sociale huurwoningen terug te bouwen en wordt ook niet voldaan aan de Woonvisie om in deze wijk de sociale huur ten minste op peil te houden en of samen met middenhuur te laten groeien.
- Het programma en de footprint scheppen naar alle waarschijnlijkheid niet de condities voor volledig ondergronds parkeren. Ook indien het parkeren wel kan worden opgelost in de omgeving is de kwalitatieve impact op de omgeving (levendige plint) groot, omdat de oplossing zich naar alle waarschijnlijkheid op het maaiveld in de openbare ruimte bevindt.

Sloop/Nieuwbouw

Voor het initiatief Jan van Galenstraat is op 27 augustus 2019 een IDOC door het college vastgesteld met hierin het voornemen voor sloop/nieuwbouw.

Staat van de woningen

Het pand aan de Van Galenstraat is gebouwd in de jaren 70 en verouderd. De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Uit het onderzoek kwam 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 (o.a. een lift) te kunnen maken van de nieuwbouwwoningen en dat de woningen kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen.

Uitgangspunt is dat de sociale woningvoorraad in absoluut aantal gelijk blijft. Hiermee voldoet het IDOC aan het coalitieakkoord Investeren in Utrecht 2022-2026.

Sociaal plan huurder

De panden en de grond zijn in vol eigendom van Kerckebosch. Het Burgerlijk Wetboek is hiermee leidend en niet het Utrechts Participatie Model met hierin opgenomen het Algemeen Sociaal Plan zoals dat leidend is voor de Utrechtse woningcorporaties.

Bij een complexgewijze renovatie/sloop (10 of meer woningen) moet de private verhuurder een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel' doen aan de huurders met een gereguleerd contract en uit draagvlak onder deze huurders moet blijken dat minimaal 70% van de huurders met een vast contract het voorstel accepteert. Momenteel hebben 25 huishoudens een gereguleerde huurovereenkomst. De overige huishoudens hebben een tijdelijke huurovereenkomst. In het intentiedocument is expliciet aandacht gevraagd aan de initiatiefnemer dit redelijk schriftelijk voorstel te doen.

In de anterieure overeenkomst leggen we vast dat "Het Utrechts Participatie Model & Algemeen Sociaal Plan (ASP)" ten grondslag ligt aan het redelijk schriftelijk voorstel dat de initiatiefnemer de huurders doet. Wanneer de nieuwbouw klaar is, krijgen de huurders voorrang om opnieuw een woning te huren. Er komen verschillende sociale huurwoningen in de nieuwbouw terug. De huurders zijn niet verplicht om terug te keren naar de nieuwbouw. De verhuurder zal de nieuwe huurprijzen zijn conform de regels voor sociale huisvesting hanteren.

Ondernemers

De initiatiefnemer biedt de ondernemers die graag op deze locatie willen blijven de mogelijkheid terug te keren naar de nieuwbouw. In het huidige plan is hiermee rekening gehouden. De bestaande huurders hebben een huurcontract met een beperkte huur (zogenaamd 'sloopcontract'), vanwege het voornemen tot sloop. In de nieuwe situatie zullen de huurcontracten een marktconforme huur bevatten. Dit is noodzakelijk om het vastgoed toekomstbestendig te kunnen onderhouden.

Verkeersveiligheid

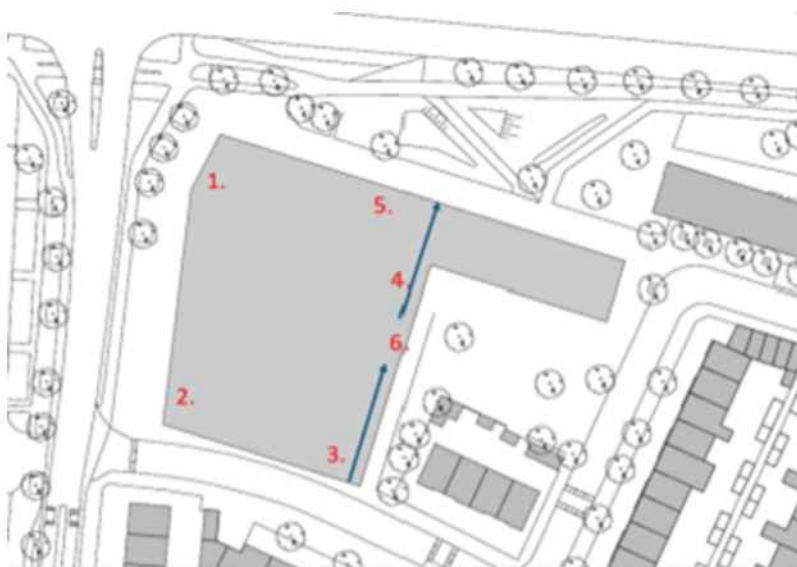
Verkeersveiligheid en fietsstraten

DHV Royal Haskoning heeft in opdracht van de initiatiefnemer een extra onderzoek naar verkeersveiligheid verricht. Om de toekomstige intensiteiten van het autoverkeer te bepalen is de verkeersgeneratie door de ontwikkeling bepaald op basis van "Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk" van de gemeente Utrecht. De etmaalintensiteiten op de omliggende wegen worden door de ontwikkeling hoger maar blijven binnen de bandbreedte van de toegestane etmaalintensiteiten voor de huidige wegcategorie.

Om de verkeersveiligheid van de fietsers op de Huizingalaan en Jan van Galenstraat te beoordelen is gebruik gemaakt van het Keuzeschema fietsvoorzieningen op erftoegangswegen (CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer, par. 5.4.1). Uit de analyse volgt dat de Jan van Galenstraat een fietspad of fietsstrook (met voorrang) dient te hebben. Het ontwerp voor de nieuwe snelfietsroute op de Jan van Galenstraat voorziet hierin. Uit de analyse volgt ook dat de huidige inrichting van de Huizingalaan voldoet.

In/uitgang van de parkeergarage en de in/uitgang van de in pandige bevoorrading supermarkt

DHV Royal Haskoning heeft zes mogelijke locaties onderzocht voor de in/uitgang van de parkeergarage en de in/uitgang van de in pandige bevoorrading van de supermarkt. De locaties zijn op een aantal criteria beoordeeld en onderling afgewogen. De voorkeur gaat uit naar de locatie (3) aan de Huizingalaan.



Overzicht onderzochte locaties in/uitgang garage en logistiek

- Locatie 1 valt af omdat deze te dicht bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg ligt en een terugslag effect op deze weg veroorzaakt.
- Locatie 2 valt af omdat deze te dicht bij de kruising met de Huizingalaan ligt en een terugslag effect op de Kardinaal de Jongweg geeft.
- Locatie 3 kan volgens de normen van de CROW verkeersveilig worden vormgegeven.
- Locatie 4 valt af vanwege het verlies aan ruimte voor de speeltuin en de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer door de wijk de Zeemanlaan en Ginnekenlaan in.
- Locatie 5 en 6 vallen af omdat de groenstructuur aan de Kardinaal de Jongweg onderdeel uitmaakt van de beschermde stedelijke hoofdgroenstructuur.

NB

Naar aanleiding van de RIB van 13 september 2022 waarbij de voorzitter van de Fietzersbond op uitnodiging van de bewoners aanwezig was, is het volgende in haar nieuwsbrief geplaatst:

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 (begrijpelijk) 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.

Utrecht 5-1-2023

Aan: de leden van de Gemeenteraad van Utrecht

Van: de bewoners van de huurwoningen aan de Huizingalaan en de Van Ginnekenlaan

Geachte Gemeenteraadsleden,

Zoals u weet, wil de eigenaar, Kerckebosch Beleggingen, onze flats aan de Van Ginnekenlaan (flatwoningen) en de Huizingalaan (flatwoningen en winkels) slopen. Tegen deze plannen zijn door de omwonenden al veel bezwaren aangevoerd. Wij zijn de bewoners van de betreffende woningen. Graag informeren ook wij u over onze situatie. En vragen we om uw steun.

Als bewoners maken wij ons grote zorgen. De belangrijkste zijn:

- Onzekerheid over de toekomst en over hoe lang het allemaal gaat duren.
- Onzekerheid over onze rechten: Waar komen we terecht en wat gaan we betalen.
- Onvrede met het gebrek aan onderhoud aan ons complex. De laatste 7 jaar wordt niets meer aan onze woningen gedaan.
- Hoge energiekosten doordat onze woningen nog steeds niet zijn geïsoleerd en elke woning (gedeeltelijk) enkel glas heeft. Door de slechte isolatie komen we dit jaar al snel boven het energieplafond.
- Het afbrokkelen van de sociale cohesie, want alle woningen die vrijkomen worden verhuurd op tijdelijke basis, veelal aan studenten.

Onze grootste zorg blijft de duur van het proces. We doen een beroep op alle partijen snel resultaten te bereiken. Naar onze bescheiden mening duurt het proces zolang doordat (1) Kerckebosch niet wil renoveren, maar nieuwbouw wil, en tegelijkertijd (2) de Gemeente een grote supermarkt wil. Maar tegen de inpassing van die supermarkt is veel verzet vanuit de omwonenden, omdat deze veel extra verkeer, onveilige situaties op de fietsstraat en minder groen en open ruimte betekent. Vanwege de supermarkt wordt het plan ook veel complexer, doordat er een wijziging nodig is van het bestemmingsplan. Dat betekent waarschijnlijk een jarenlang proces met bezwaar en beroepsschriften en nog veel meer vertraging voor het project. Dat komt nog bovenop het langzame werk van het projectteam zelf. Ondertussen wordt onze ellende niet opgelost.

Is er daarom een overweging mogelijk, om op de oorspronkelijke bouwplannen van Kerckebosch terug te grijpen en de te slopen panden als nieuwbouw in dezelfde vorm terug te laten komen met 1 of 2 lagen erbovenop? Dit ontwerp blijft netjes binnen het huidige bestemmingsplan en veel bezwaren uit de buut zijn dan ook niet meer van toepassing.

Als huurder van de te slopen woningen hebben wij geen mening over of het sloop of renovatie moet worden, of dat er wel of geen supermarkt moet komen. Wij willen nogmaals zo snel mogelijk een oplossing en om snelheid in het proces te krijgen, moet de Gemeente op korte termijn beslissingen nemen. Dat kan zijn (1) de beslissing om de eigenaar van het complex ertoe te bewegen snel over te gaan op renovatie.. of dat kan zijn (2) af te zien van de supermarkt, want dan komt er wellicht veel sneller sloop/nieuwbouw.

Renovatie

Wat betreft het idee van renovatie kijken wij met een schuin oog en ook zeker enige jaloezie naar de flats aan de Zeemanlaan. Dit flatgebouw staat pal naast onze flats en is van dezelfde eigenaar. Deze

flats zijn in 2018 gerenoveerd. Dit is gebeurd onder stevige druk van de Gemeente Utrecht, nadat de eigenaar de woningen lange tijd zwaar had verwaarloosd. Onze flats waren in 2018 (en zijn nog steeds!) in vergelijkbare staat, maar bij ons is niet ingegrepen. Dit is iets dat wij nog steeds niet begrijpen.

De gerenoveerde flats zien er nu weer goed uit, zijn duurzaam, en de bewoners zijn erg tevreden. Onze flat aan de Van Ginnekenlaan is bouwkundig identiek aan die van de Zeemanlaan. Renovatie van de flat aan de Ginnekenlaan is dus mogelijk. Renovatie van de flat aan de Huizingalaan (woningen + winkels) zou volgens de eigenaar niet mogelijk zijn, om bouwkundige redenen. Wij denken dat renovatie wel degelijk mogelijk is. Het grootste voordeel voor ons als bewoners van renovatie is, dat renovatie veel minder onzekerheid met zich meebrengt. Bij renovatie weet je immers precies wat je krijgt. Namelijk onze eigen (grootte) woningen. Renovatie sluit aan bij het coalitieakkoord uit 2022-2026 waarin staat:

‘We zijn zeer terughoudend met sloop/nieuwbouw van sociale huurwoningen. Bij projecten waarbij ook woningen verdwijnen, borgen we dat de voorraad sociale huurwoningen ten minste gelijk blijft in absolute aantallen. Bewoners hebben recht op terugkeer en we streven naar behoud van dezelfde woonlasten.’

Sloop/nieuwbouw

Wat betreft sloop/nieuwbouw: Voor Kerckebosch is sloop/nieuwbouw aantrekkelijk omdat er dan meer verhuurbare eenheden kunnen worden gerealiseerd, die bovendien per stuk meer huur opbrengen. Met sloop/nieuwbouw komt Kerckebosch onder haar onderhoudsplicht uit! Nogmaals, wij zijn niet voor of tegen sloop, maar zonder supermarkt kan sloop/nieuwbouw waarschijnlijk veel sneller worden gerealiseerd.

Voor ons als bewoners is vervolgens belangrijk wat voor woningen er terugkomen. De eerste berichten daarover stemmen niet vrolijk. Er komen woningen van allerlei grootte, maar de sociale huurwoningen lijken niet groter te worden dan 50-60 m² met 1 slaapkamer. Dat is in veel gevallen kleiner dan de woningen die we nu hebben. De iets grotere woningen van 75 m² met 2 slaapkamers zijn in principe bedoeld voor de middenhuur. Voor verschillende huurders met kinderen is het van belang om de huidige 3 slaapkamers te behouden. Ook voor huurders zonder kinderen is de stap van 3 slaapkamers terug naar 1 slaapkamer onwenselijk. Daarom sluit dit niet goed aan bij de wensen van de huurders. We willen de Gemeente vragen om ervoor te zorgen dat de 2 en 3 slaapkamers blijven behouden voor de sociale huur, het zij middels sloop of renovatie.

In het coalitieakkoord is opgenomen:

‘Bij nog op te starten nieuwbouwprojecten werken we met een norm voor een gemiddelde minimale woonoppervlakte per project. We stellen deze norm vast op minimaal gemiddeld 65m² voor sociale en middenwoningen.’

Wat vragen wij van de gemeenteraad c.q. de gemeente Utrecht:

- Zorg voor versnelling van dit project. Versnellen kan door de supermarkt te schrappen of door te kiezen voor renovatie.
- Zorgt voor een stevige positie voor ons als bewoners in het proces. Laat ons participeren in de processen binnen de gemeente (UPP) en binnen nieuwbouwplannen.

- Bepaal dat het ASP dient als de ondergrens voor de rechten van de bewoners.
- Stop de tijdelijke verhuur. Kerckebosch plaatst in alle woningen die vrijkomen huurders met een tijdelijk huurcontract. Dit zou volgens Kerckebosch mogen op grond van de Crisis- en herstelwet. De Gemeente moet onderzoeken of tijdelijke verhuur in dit complex mag en of dit kan worden tegengehouden.
- Goed onderhoud van de woningen tot aan de renovatie of de sloop/nieuwbouw. In het ASP staat hierover:

III. Beheer voorafgaand aan en tijdens de uitvoering van maatregelen

Bij het beheer van de woningen en de woonomgeving is het uitgangspunt de kwaliteit zo goed mogelijk te borgen. Dit betekent dat gevaarlijke situaties vermeden worden en dat extra aandacht is voor het voorkomen van gebreken.

1 Onderhoud van woningen

- 1.1 De verhuurder verplicht zich om tot het moment van renovatie of sloop zorg te dragen voor goed bewoonbare woningen en een uitstraling van het complex die geen verloedering in de hand werkt;
- 1.2 de verhuurder zal in de aanloop tot de aanpak geregeld overleg voeren met de bewonerscommissie over te nemen maatregelen om de leefbaarheid van de woningen en het complex te garanderen.

- Als Kerckebosch tijdens het proces gaat verkopen, dan gaan de eisen van de overeenkomst over op de nieuwe eigenaar.
- Leg de rechten voor de bewoners vast in de anterieure overeenkomst. Denk daarbij aan:
 - ASP (o.a. draagvlakmeting)
 - Stoppen met tijdelijke verhuur (conform ASP)
 - Participatie van de bewonerscommissie bij de anterieure overeenkomst
 - Recht op terugkeer naar woningen met eenzelfde oppervlak en gelijkblijvende woonlasten
 - Een draagvlakmeting onder de bewoners.
Een draagvlakmeting heeft echter alleen zin als het ontbreken van voldoende draagvlak leidt tot een ander plan.
- Volgens het coalitieakkoord is sociale huur bij voorkeur corporatiehuur. Wat kan de Gemeente doen, om ervoor te zorgen dat de sociale huurwoningen (bij renovatie of bij sloop/nieuwbouw) in bezit komen van één van de Utrechtse Woningbouwcorporaties.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

From: "Reageren Jan van Galenstraat Huizingalaan" <galenhuizingalaan@utrecht.nl>
Sent: Tue, 31 Jan 2023 13:31:05 +0100
To: "nieuwbouw@ezelsdijk.nl" <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>
Subject: RE: Gesprek met de wethouder Eelco Eerenberg 8 februari 13.00 - 13.45 uur

Beste heer 5.1.2E en overige leden van de buurtwerkgroep,

Goed te horen dat jullie aanwezig kunnen zijn bij het overleg. Helemaal prima als jullie met 3 of 4 mensen komen, dan houden we daar rekening mee. Ik neem aan dat mijn onderstaande mail voldoende informatie verschaft voor het gesprek, de wethouder is op de hoogte van het project en wat er speelt maar inhoudelijk wil hij graag de stemming meten voor de mogelijke plannen. Er zijn geen specifieke agendapunten maar een open gesprek met de intentie om elkaar goed te begrijpen.

Zelf ben ik woensdag niet op kantoor aanwezig maar we komen elkaar zeker nog wel een keer tegen bij een bijeenkomst. Ik wens jullie volgende week alvast een prettig gesprek toe.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectteam Jan van Galenstraat

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Van: nieuwbouw@ezelsdijk.nl <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>
Verzonden: maandag 30 januari 2023 21:55
Aan: Reageren Jan van Galenstraat Huizingalaan <galenhuizingalaan@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Gesprek met de wethouder Eelco Eerenberg 8 februari 13.00 - 13.45 uur

Dag 5.1.2E

Het lukt ons om woensdag 8 februari aanwezig te zijn. Naast ik zelf, komen met 2 of 3 buurtbewoners mee. Ik neem aan dat dat geen probleem is?

Zijn er wellicht specifieke onderwerpen/vragen van de kant van de wethouder waarop we ons kunnen voorbereiden?

Vriendelijke groet,

Namens de buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat

Van: Reageren Jan van Galenstraat Huizingalaan <galenhuizingalaan@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 27 januari 2023 12:33
Aan: nieuwbouw@ezelsdijk.nl
Onderwerp: Gesprek met de wethouder Eelco Eerenberg 8 februari 13.00 - 13.45 uur

Beste heer 5.1.2E

Bedankt voor het telefonische gesprek wat we zojuist samen hadden. Daarin gaf ik u aan dat u en de bewoners uitgenodigd worden om op woensdag 8 februari a.s. van 13.00 tot 13.45 uur op het Stadskantoor in gesprek te gaan met wethouder Eelco Eerenberg. Het gesprek heeft de insteek om bespreken wat de standpunten zijn omtrent de herontwikkeling omtrent de hoek van

de Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg. De wethouder is eerder in gesprek gegaan maar wil graag nog in een 1 op 1 overleg aanvullend hierover spreken om goed te begrijpen wat er voor de bewoners in de omgeving het meest van belang vinden.

Voor het gesprek kunt u zich melden op bij de receptie op de 6^{de} verdieping, u zult daar opgehaald worden. We vernemen graag wie we mogen ontvangen op 8 februari. Telefonisch gaf u mij aan dat u komende maandag een gesprek heeft met de buurtvereniging en dit ter tafel zult brengen om te kijken wie hierbij aanwezig kan. Bedankt alvast voor uw reactie hierop.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectteam Jan van Galenstraat

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Notulen buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk – 1 november 2022

31-01-2023

Op 1 november 2022 heeft de derde buurtbijeenkomst plaatsgevonden over Nieuwbouw Ezelsdijk, de herontwikkeling van de woonblokken met winkels aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en van Ginnekenlaan. In totaal waren er 53 mensen uit de buurt aanwezig. De bijeenkomst was opgezet met twee programmaonderdelen: een plenaire presentatie en gesprekstafels om persoonlijk vragen te kunnen stellen. Het plenaire deel nam meer tijd in beslag dan gepland omdat veel aanwezigen aangaven behoefte te hebben aan verlenging. Hierdoor heeft het geplande tweede deel van de bijeenkomst, bij de gesprekstafels, niet of nauwelijks plaatsgevonden. Na afloop van de bijeenkomst zijn alle aanwezigen gevraagd per mail vragen door te geven die nog niet gesteld waren. Alle vragen en reacties van aanwezigen zijn verzameld en gebundeld per onderwerp. Bij overlap zijn vragen samengevoegd. Mocht u vragen of opmerkingen hebben over dit verslag kunt u deze stellen via info@nieubouwezelsdijk.nl. Kijk voor algemene informatie over het initiatief op www.nieubouwezelsdijk.nl.

Reacties op de bijeenkomst

Wij kijken terug op een bewogen bijeenkomst. Er waren verschillende huidige huurders van de appartementenblokken aanwezig. Zij gaven aan onzeker te zijn over hun toekomst en in de tussentijd in slecht onderhouden woningen te wonen. Zij willen in gesprek met de eigenaar over hun situatie. Andere buurtbewoners zijn kritisch op de opzet van de bijeenkomst omdat zij in gesprek willen gaan over het wel/niet komen van een supermarkt, de betrouwbaarheid van de verkeerskundige onderzoeken en het informatie- en participatieproces tot nu toe. Er is behoefte aan het plenair stellen van vragen in plaats van persoonlijk in gesprek aan de voorbereide gesprekstafels. Een aantal aanwezigen spreekt na afloop van de bijeenkomst uit het een onprettige sfeer te vinden op het onfatsoenlijke af. Ze vinden het jammer dat het plenaire deel van de presentatie is uitgelopen en in vooral in het teken stond van de onvrede van een deel van de aanwezigen. Onderstaand vindt u een gebundelde weergave van reacties en vragen per thema. Sommige vragen zijn beantwoord, andere nog niet.

Planproces & participatie

Reacties en vragen

Aanwezigen geven aan geïrriteerd te zijn dat ze niet zijn meegenomen in het proces. Ook wordt aangegeven dat niet alle opmerkingen terug te vinden zijn in de verslaglegging van bijeenkomsten. De gemeente wordt opgeroepen kritisch te kijken naar het proces aan de hand van de participatieleidraad van Utrecht.

- Zijn er na de zomer van 2024 nog andere manieren om bezwaar te maken?
 - In 2023 wordt Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden een reactie indienen. Al deze reacties worden van een antwoord voorzien, voordat het wordt voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Tegen het raadsbesluit over het SPvE kan geen bezwaar worden gemaakt en er is ook geen beroep mogelijk. Bij een positief besluit wordt na de zomer 2024 een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Tijdens deze procedure kan een zogenaamde zienswijze worden ingediend. Na besluitvorming door de raad is bewaar en beroep mogelijk. Ditzelfde (zienswijze, beroep/bezwaar) geldt voor de Omgevingsvergunning ('bouwvergunning') die de initiatiefnemer daarna aanvraagt. *Let op: deze vraag is beantwoord op basis van de planning gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomst. Als de gemeenteraad besluit de kaders voor het plan bij te stellen, zal een nieuw plan uitgewerkt moeten worden met een aangepaste planning.*
- Wat is het proces na 2024?
 - Als de bestemming gewijzigd is wordt er een omgevingsvergunning aangevraagd. Hiertegen kan bezwaar en beroep worden aangetekend.
- Waarom moet het bestemmingsplan gewijzigd worden?
 - Het bestemmingsplan wordt gewijzigd omdat de oppervlakte, de hoogte en de functies van de nieuwe bebouwing groter zijn en afwijken van dat wat volgens het huidige bestemmingsplan kan.

- Lijkt het u niet handig als er een vertegenwoordiging van bewoners met de Raad in gesprek gaat?
 - Vertegenwoordiging van de buurtvereniging Ezelsdijk geeft aan dat zij namens de buurt contact hebben met verschillende raadsleden en hen hebben uitgenodigd voor een rondleiding en toelichting.
Daarnaast is recent, afgelopen september, een Raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd waar buurtbewoners, ambtenaren en eigenaar een toelichting hebben gegeven op de plannen.
- Waarom geven de sprekers bij het plenaire deel geen antwoord op alle inhoudelijke vragen?
 - Sommige vragen kunnen de aanwezige sprekers niet beantwoorden. Deze moeten voorgelegd worden aan de betrokken deskundigen.
- Wanneer kunnen wij participeren? Waarom gaat de dialoog zo moeilijk, wat kunnen wij eigenlijk nog inbrengen?
 - Sinds 2019 is er op verschillende momenten bij de buurt reactie opgehaald over de plannen – als gevolg hiervan zijn deze in omvang verminderd en is er een ander programma gekomen. We vragen u de komende tijd mee te denken over de inrichting van de openbare ruimte. We leggen mogelijkheden aan u voor, uw reactie nemen we mee in de uiteindelijke besluitvorming over een keuze. Die keuze lichten we toe. Er volgen nog verschillende formele momenten waarop u uw reactie kunt geven. Bijvoorbeeld wanneer het Stedenbouwkundig Programma van Eisen gereed is (reactie), het bestemmingsplan (zienswijze/bezwaar/beroep) en/of de Omgevingsvergunning (zienswijze/bezwaar/beroep).
- Laten jullie hier gedane toezeggingen wel terugkomen in uw ontwerp?
 - Op dit moment staat de uitwerking van het programma en het gebouw niet meer ter discussie. Het programma betekent dat we werken aan een uitwerking waarin de gepresenteerde supermarkt, dagwinkels, gezondheidscentrum, woningen en parkeergarage een plek krijgen. We nemen uw input met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte mee in de verdere uitwerking. Hiertoe willen we een aparte sessie organiseren.

Huidige huurders

Tijdens de bijeenkomst zijn veel vragen gesteld door huidige huurders van de appartementen in de woonblokken. Aan het eind van de bijeenkomst hebben eigenaar van de panden en de huurders in klein comité doorgesproken over hun vragen en zorgen. Er was niet voldoende tijd om alles goed te behandelen. Er is afgesproken dat er een apart moment georganiseerd wordt om antwoord te geven op alle vragen en huidige huurders mee te nemen in wat hen te wachten staat. Tijdens deze sessie worden de vragen uit de buurtbijeenkomst meegenomen.

Reacties en vragen

Er wordt aangegeven dat er nog op geen enkele manier met bewoners gesproken is over de plannen. Er is behoefte aan duidelijkheid over wat de plannen voor hen betekenen.

- Waarom is ons niet gevraagd naar onze voorkeur voor onderhoud en renovatie van de huidige bebouwing i.p.v. sloop/nieuwbouw?
 - Voor de herontwikkeling zijn twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Renovatie bleek geen realistische optie en is daarom niet besproken als optie met huidige huurders.
- Hebben de huidige huurders boven het centrum wel invloed op de plannen? En vindt de gemeente dit belangrijk?
 - De huidige huurders kunnen op dezelfde manier hun reactie geven op de nieuwbouwplannen als andere omwonenden.
De gemeente vindt het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met het specifieke belang van de huidige huurders. De gemeente wil daarom in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer vastleggen dat "Het Utrechts Participatie Model & Algemeen Sociaal Plan (ASP)" leidend zal zijn. Dit betekent dat de afspraken die hierin staan ten grondslag liggen aan het redelijk schriftelijk voorstel dat de initiatiefnemer de huurders moet doen voor een nieuwe woning.
- Is er bewijs dat alle bewoners uit de flats meegenomen worden?

- Alle huurders met een vast contract krijgen een 'redelijk schriftelijk voorstel'. Dit betekent dat ze met de eigenaar in gesprek gaan over de procedure bij sloop en herhuisvesting.
- Wat zijn de consequenties van het gesprek tussen bewoners van de flats boven de winkels en beheerder?
 - Hier zal invulling gegeven gaan worden aan de basis voor een 'redelijk schriftelijk voorstel'.
- Er is bij ons voor onderhoudsklachten een aannemer langs geweest die van niks wist en niks van ons heeft laten horen.
 - Hierover gaan we in de bijeenkomst voor huurders, met Kerckebosch en gemeente in gesprek.
- Het woord van Kerckebosch blijkt altijd dominant over het verloop van het proces – hoe wordt gecontroleerd dat dat klopt?
 - De gemeente is nauw betrokken bij het proces. De gemeente kijkt mee in het planproces voor de ontwikkeling van de nieuwbouwplannen en bij het participatieproces. In het participatieproces tot nu toe heeft de gemeente zich gericht op de terugkoppeling van de buurtvereniging Ezelsdijk in haar de rol als vertegenwoordiger van het buurtbelang, waaronder dat van de huidige huurders. Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 1 november 2022 wordt er regulier overleg opgestart tussen de huurders (bewonerscommissie) en Kerckebosch. Op verzoek van zowel de huurders als Kerckebosch zal de gemeente bij de gesprekken aanwezig zijn.
- Wat komt er op mij af? Welke plannen komen er?
 - Bij een renovatie of sloop van 10 of meer woningen moet de private verhuurder een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel' voor een andere woning doen aan de huurders met een gereguleerd contract. Uit draagvlak onder deze huurders moet blijken dat minimaal 70% van de huurders met een vast contract het voorstel accepteert. De uitgangspunten van het zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel' is met de huurders gedeeld.
- Komen er driekamerappartementen terug in het nieuwe gebouw?
 - Ja.

Programma (begane grond en woningen)

Aan het definitieve programma wordt op dit moment nog hard gewerkt. We verwachten eind van het eerste kwartaal van volgend jaar een voorlopig ontwerp gereed te hebben, tegelijk met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Met het SPvE is het plaatje compleet en kunnen we de vragen over aantallen en omvang van de typen woningen beantwoorden.

Let op: de onderstaande vragen zijn beantwoord op basis van de plannen zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomst. Als de gemeenteraad besluit de kaders voor het plan bij te stellen, zal een nieuw plan uitgewerkt moeten worden met een aangepast programma.

Reacties en vragen

Herhaaldelijk wordt aangegeven dat aanwezigen een supermarkt van deze omvang op deze plek niet zien zitten. Het zet de leefbaarheid van de buurt onder druk en zorgt voor verkeersonveilige situaties. Er wordt aangegeven: haal de supermarkt uit de plannen en dan zijn de grootste zorgen weg.

- Ik heb nog steeds veel moeite met hoe dit proces is opgezet – waarom meer m2 voor winkels? Terwijl de buurt dit niet wil.
 - In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is de hoofdwinkelstructuur vastgesteld. Deze structuur beschrijft de inzet voor het stadsbrede behoud van vitale winkelgebieden en een fijnmazig niveau van voorzieningen in een groeiende stad. Het voorzieningenaanbod moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners in de stad. Daarom willen we op deze plek de winkelstrip behouden. Op deze manier geven we ook vorm aan de '10 minuten stad' waarbij dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen. Zo zorgen we ervoor dat voorzieningen voor iedereen dichtbij en bereikbaar zijn. En wordt het gebruik van de auto ontmoedigd. In de huidige vorm, met enkel kleine dagwinkels, heeft de winkelstrip onvoldoende economisch perspectief. Op dit moment zit de helft van de winkeliers op leegstandsverhuur. Om een toekomstbestendig winkelstrip te realiseren is een trekker voor dagelijkse publiek nodig. Een supermarkt leent zich hier goed voor.

Het plan maakt een bijdrage aan verschillende beleidsdoelstellingen mogelijk. Het biedt de mogelijkheid om woningen toe te voegen, een gezondheidscentrum toe te voegen, de openbare ruimte te vergroenen en klimaatadaptief te maken en de m2 werken/detailhandel te laten groeien.

- Waarom houdt de gemeente zo halsstarrig vast aan de supermarkt op deze plek?
 - Zie bovenstaande antwoord.
 - We hebben het nu al de hele avond over een supermarkt terwijl niemand dat wil, waarom?
 - De winkelstrip is opgenomen in de hoofdwinkelstructuur. Dit is beleid vastgesteld door de gemeenteraad in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). De gemeente onderzoekt hoe hier zo goed mogelijk uitvoering aan kan worden gegeven. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om te beslissen over de plannen. Alleen de raad kan besluiten om van het vastgestelde beleid af te wijken en de winkelstrip geen onderdeel meer uit te laten maken van de hoofdwinkelstructuur.
In januari 2023 heeft de raad de plannen besproken met de wethouder. Veel raadsleden hebben aangegeven liever een alternatief te willen voor de supermarkt. De wethouder heeft toegezegd enkele varianten van het plan op hoofdlijnen te beschrijven. Om zo helder te krijgen welke impact aanpassingen van het plan hebben het andere onderdelen. Deze varianten zijn voor de voorjaarsvakantie van 2023 gereed.
 - Zijn er verder nog functies naast de winkels?
 - Er wordt op suggestie van de buurt ook een maatschappelijke functie, een gezondheidscentrum toegevoegd aan het gebouw.
 - Zijn jullie ook in gesprek gegaan met de gebruikers van de bedrijfsruimtes aan de overkant bij Nieuw Bleyenburg?
 - Ja, die hebben we gesproken. De geïnteresseerde partijen voor het gezondheidscentrum bij een aanvulling op de organisaties in Nieuw Bleyenburg.
 - Komen de huidige winkels terug?
 - Er is voor hen allemaal ruimte om terug te komen, de keuze is aan de winkeliers zelf. Daarover wordt met hen gesproken.
 - Er zijn destijds twee onderzoeken gedaan naar de supermarkt en het verkeer, wordt er nog teruggekomen op de bestaande bezwaren van toen?
 - Wij menen dat de onderzoeksfase afgerond is, en wij hebben op het vlak van verkeer nog samen met de buurtvereniging naar uitstaande vragen gekeken.
 - Hoe hoog wordt het gebouw?
 - Aan de Jan van Galenstraat 4 lagen: 3 lagen met woningen en de plint. Aan de Kardinaal de Jongeweg komt een extra laag woningen, dus 5 lagen in totaal. En aan de Huizingalaan zijn het 2 lagen, 1 laag woningen bovenop de plint.
 - Hoeveel sociale huurwoningen komen er terug?
 - Er komen evenveel sociale huurwoningen terug, dit zijn er 40.
 - Verschillende vragen over oppervlakte en aantallen nieuwe woningen worden samengevoegd:
Wat is het gemiddelde oppervlak van de sociale huurwoningen die terug komen?
Wat is het gemiddelde oppervlak van de sociale huurwoningen die verdwijnen?
Hoeveel middenhuurwoningen komen er?
Wat is het gemiddelde oppervlak van de middenhuurwoningen?
Hoeveel vrije sector woningen komen er?
Wat is het gemiddelde oppervlak van de vrije sector woningen?
 - In het gepresenteerde voorlopig ontwerp zijn 94 appartementen opgenomen. Deze zijn globaal te verdelen in de volgende type appartementen:
 - 50 m² gebruiksoppervlak, 1 slaapkamer
 - 61 m² gebruiksoppervlak, 1 slaapkamer
 - 75 m² gebruiksoppervlak, 2 slaapkamers
 - 85 m² gebruiksoppervlak, 3 slaapkamers
 - 96 m² gebruiksoppervlak, 4 slaapkamers
- De verdeling hiervan is 40 in het sociale segment, 33 in het middensegment en 21 in de vrije sector. De toewijzing van typen aan een bepaald segment is nog niet duidelijk te maken, dit is mede afhankelijk van afspraken over de terugkeer van de huidige bewoners. In het algemeen kan gesteld worden dat de kleinere woningen vooral in het sociale segment zullen vallen.

Verkeer & parkeren

Let op: de onderstaande vragen zijn beantwoord op basis van de plannen zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomst. Als de gemeenteraad besluit de kaders voor het plan bij te stellen, zal een nieuw plan uitgewerkt moeten worden met een aangepast programma.

Reacties en vragen

Er bestaat een angst voor overlast van verkeerstromen, hoe valt dat te rijmen met de huidige plannen? Aanwezigen geven aan dat de kruising Jan van Galenstraat en Huizingalaan nu al erg druk is. Ook uitlaatgassen vormen ook een probleem. De bewoners van Nieuw Bleyenburg aan deze kant van het gebouw hebben enkel ramen aan de Jan van Galenstraat. De meeste aanwezige buurtbewoners verwachten dat het beleid van de gemeente om autoverkeer in de stad terug te dringen niet zal werken, dat zal hier tot problemen zorgen met parkeren. Als alternatief wordt ook de nieuwe supermarkt op de Neude genoemd, waar je enkel met de fiets kan komen.

Er komen meer nieuwe woningen. En bezoekers van de supermarkt zoeken een plek. Aanwezigen geven aan dat met de nieuwe parkeernorm er niet genoeg parkeerplaatsen terug komen.

- Hoe wordt laden en lossen van vrachtverkeer van de winkels in het nieuwe complex opgelost?
 - Laden en lossen van de supermarkt gebeurt inpandig. Met de dagwinkels wordt nog gesproken over een geschikte locatie.
- Waarom kan laden en lossen niet in Kardinaal de Jongweg? De bushalte is geen excuus.
 - De verkeerskundige onderzoeken naar de verschillende locaties voor de in-/uitgang van de garage en logistiek laten zien dat de optie op de Huizingalaan verkeerskundig het beste uitkomt én vanwege ons groenbeleid de voorkeur heeft.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Kardinaal de Jongweg aangegeven als een 'te versterken groene verbinding'. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Er is ruimte om hierin een afweging te maken. Maar uit de verkeersonderzoeken blijkt dat de ontsluiting met toepassing van overdekt laden en lossen op de Kardinaal de Jongweg verkeerstechnisch niet veilig in te passen is omdat deze te dicht op het kruispunt Kardinaal de Jongweg / Jan van Galenstraat komt te liggen. Ook kan een ontsluiting op deze plek de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg beïnvloeden. Daarnaast is het nog onduidelijk hoe de nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg in de toekomst zal worden ingepast. Daarom is niet gekozen voor de Kardinaal de Jongweg als locatie.
De locaties aan de Jan van Galenstraat voor de inrit van de garage en logistiek vallen af vanwege de kans op filevorming (terugslageneffect) op de Kardinaal de Jongweg. De locatie aan de Van Ginnekenlaan valt af vanwege het verlies aan ruimte en veiligheid bij de speeltuin en omdat dit ten koste gaat van de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer dan de Zeemanlaan én de Van Ginnekenlaan in.
Al deze factoren bij elkaar nemend, komt de locatie aan de Huizingalaan als gunstigste naar voren, ondanks de draaibeweging die vrachtauto's op het fietspad moeten maken. Volgens de CROW richtlijnen die de gemeente hanteert kunnen de in- en uitgang van de garage en de logistiek (laden en lossen) verkeersveilig worden ingepast. Om de in-uitgang van de parkeergarage en logistiek goed zichtbaar te maken voor voorbijgangers en goed uitzicht te geven aan de gebruikers kunnen borden, spiegels en signalering worden geplaatst.
- Kunnen laden en lossen en de route die de vrachtwagen moet gaan afleggen in de tekeningen getekend worden? Daarnaast komt er een heleboel extra autoverkeer op die wegen uit de omgeving – kan dit meegenomen worden in de planning?
 - Dat is een goede suggestie en nemen we mee in zowel de tekeningen als de planning.
- Is de bevoorrading nu zo ingetekend zoals bij de supermarkt in Winkelcentrum de Gaard nu realiteit is?
 - Bij Winkelcentrum de Gaard is sprake van een inpandige bevoorrading van de supermarkt. In de buitenruimte zijn geen aparte plekken opgenomen voor het laden en lossen van de andere winkels in het winkelcentrum.
- De Jan van Galenstraat is autoluw geworden en een stuk veiliger geworden voor kinderen. Waarom wil de gemeente iets wat autoluw was bombarderen tot iets wat autorijk is?
 - Utrecht groeit. Het woning- en voorzieningenaanbod moet meegroeien met de groei van het aantal inwoners in de stad. Daarom willen we op deze plek het aantal woningen laten

groeien en de winkelstrip behouden. We voegen meer woningen toe, maar houden hierbij oog voor voorzieningen en bereikbaarheid. Op deze manier geven we vorm aan de '10 minuten stad' waarbij dagelijkse voorzieningen bij voorkeur binnen 10 minuten lopen van huis liggen. Dan is het steeds minder nodig om de auto te pakken.

Het plan maakt een bijdrage aan verschillende beleidsdoelstellingen mogelijk. Het biedt de mogelijkheid om woningen toe te voegen, een gezondheidscentrum toe te voegen, de openbare ruimte te vergroenen en klimaatadaptief te maken en de m2 werken/detailhandel te laten groeien. Dit brengt extra (auto)verkeer met zich mee. De gemeente probeert dit zoveel mogelijk te ontmoedigen door o.a. fietsverkeer, het openbaar vervoer en het gebruik van deelauto's te stimuleren en betaald parkeren in heel Utrecht in te voeren.

- Waarom wordt ontsluiting van het nieuwe complex, de woningen en winkels geselecteerd op basis van de zoekgebieden die zijn aangegeven in de presentatie?
 - Het is juist andersom. De buitenruimte wordt ingericht, rekening houdend met de ontsluiting van het nieuwe complex, de woningen en winkels.
- Is er ook rekening gehouden met het gebied aan de andere kant van de Kardinaal de Jongweg? Anders gaat iedereen daar parkeren.
 - Aan de andere kant van de Kardinaal de Jongweg is sprake van betaald parkeren. Het is niet waarschijnlijk dat automobilisten hier gaan parkeren.
- Komt er een inpandige fietsenstalling?
 - Ja, voor de bewoners van het complex. Voor bezoekers worden in de openbare ruimte plekken voor fietsparkeren gemaakt.
- De achterzijde van het nieuwe complex is toch een hele onlogische plek voor entree van auto's?
 - De verkeerskundige onderzoeken naar de verschillende locaties voor de in-/uitgang van de garage en logistiek laten zien dat de optie op de Huizingalaan verkeerskundig het beste uitkomt én vanwege ons groenbeleid de voorkeur heeft. Zie voor de onderbouwing het bovenstaande antwoord.
- Hoeveel lagen komen er in de ondergrondse parkeergarage?
 - Er komt 1 laag.
- Gaan de bezoekers van de supermarkt in de wijk parkeren?
 - Er komt plek voor bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage. Op staat kan alleen door vergunninghouders geparkeerd worden.
- Hoeveel parkeerplaatsen komen er onder/bij het nieuwe complex?
 - Dat is afhankelijk van het definitieve programma, waar nu nog aan gewerkt wordt. De verwachting op dit moment is rond de 65 plekken.
- Hoe werkt het dubbel parkeren in het weekend, als bewoners thuis zijn maar ook bezoekers van de supermarkt gebruik willen maken van de parkeerplekken?
 - Het weekend en de koopavond zijn de maatgevende momenten voor het dubbelgebruik. Maatgevend betekent dat dubbelgebruik op deze momenten is berekend. De berekeningen laten zien dat op deze momenten het aantal plekken voldoende is.
- Ingeval er een parkeerkelder komt worden er dan tijdens de bouw maatregelen genomen om de grondwaterstand in de omgeving niet te laten dalen?
 - Het voorkomen van hinder en overlast zijn onderdelen van het bouwbesluit, waar de gemeente op toeziet. De gemeente toetst de plannen bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

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 bouwputafschieding 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.

Voor meer informatie zie de site van de gemeente: [Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht](#)

- Wordt er overwogen om parkeerplaatsen te laten vervallen aan de Huizingalaan? Zo ja, om hoeveel parkeerplaatsen zou het gaan?
 - Er vervallen geen parkeerplaatsen in de Huizingalaan. Uit verkeerskundig onderzoek leek dit eerder wel nodig. Maar door het terugleggen van de gevel van de nieuwbouw aan de Huizingalaan is ruimte gemaakt voor de draaiende vrachtauto's naar de inrit van het laden en lossen. Zo kunnen de parkeerplekken worden behouden.
- Wordt er overwogen om parkeerplaatsen te laten vervallen aan de Zeemanlaan? Zo ja, om hoeveel parkeerplaatsen zou het gaan?
 - Er vervallen geen parkeerplaatsen in de Zeemanlaan.
- Wordt er overwogen om ergens anders buiten het plangebied nog parkeerplaatsen te laten vervallen? Zo ja, waar zou dit zijn en om hoeveel parkeerplaatsen zou het gaan?
 - Nee, niet in de nabije omgeving.
- Zouden jullie met mij de precieze(s) passage kunnen delen uit het verkeersrapport waaruit blijkt dat de manoeuvres waarbij de vrachtwagen voor de bevoorrading van de supermarkt in- en uitparkeert veilig zijn?
 - Deze staat in paragraaf 4.5 van het verkeerskundig onderzoek van DHV van 15 september 2021 en het onderzoek van 29 september 2021: "Verder is gekeken naar de locatie van de ontsluiting van de parkeergarage en de logistiek. Dit blijft plek 3 aan de Huizingalaan. Er zijn wel voorwaarden waaronder dit kan om de ontsluiting goed zichtbaar te houden en goed uitzicht te waarborgen. Hierbij moet gedacht worden aan borden, spiegels, signalering, maatregelen in openbare ruimte, ontwerp in/uitgangen en het laten meekijken van een supermarktmédewerker tijdens in- en uitrijden."

Openbare ruimte

De gepresenteerde plattegrond is een weergave van zoekgebieden. Een verdere uitwerking wordt weer aan omwonende voorgelegd voor reactie. Dan worden de onderstaande gestelde vragen meegenomen voor een toelichting.

Let op: de onderstaande vragen zijn beantwoord op basis van de plannen zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomst. Als de gemeenteraad besluit de kaders voor het plan bij te stellen, zal een nieuw plan uitgewerkt moeten worden met een aangepast programma.

Reacties en vragen

Er zijn verschillende functies die een plek moeten krijgen. Aanwezigen vinden dat het veel functies zijn voor een kleine stukje openbare ruimte. Het wordt niet realistisch gevonden.

- Wat zijn de groene gebieden op de kaart met zoekgebieden die tijdens de presentatie wordt getoond?
 - Dat zijn gebieden waar wij streven om groen te creëren.
- De langwerpige strook aan de Jan van Galenstraat die op de kaart met zoekgebieden staat betekent niet dat die daar daadwerkelijk komt als groen?
 - Nee, want er is nog geen ontwerp. Het zijn gebieden waar mogelijk groen komt.
- Blijven in de toekomst de huidige bomen hetzelfde als nu?
 - Daar streven wij naar. Een platan moest helaas gerooid worden.
- Zijn de uitkomsten van het verkeerskundig onderzoek vertaald naar de discussie over de openbare ruimte of komt daar een aparte sessie voor?
 - Er moet nog gecontroleerd worden of en hoe dit effect heeft, dat is nog niet verwerkt in deze eerste weergave met zoekgebieden. De doorvertaling van de nieuwste onderzoeken naar de huidige plannen gebeurt nog. Wij hebben genoteerd dat er heel veel zorgen zijn over de verkeersveiligheid van het gebied na de herontwikkeling.
- Waarom is er een glasbak naast een kindergebied getekend in het ontwerp?
 - De plek is een mogelijke locatie voor de containers. Verschillende reacties van omwonenden tijdens de informatieavond geven aan dat zij deze plek daarvoor ongeschikt vinden.
- Wat zijn de gevolgen van laden en lossen in de openbare ruimte?
 - Er zijn een aantal mogelijke plekken in beeld gebracht waar parkeerplekken kunnen worden gemaakt voor het laden en lossen voor de winkels. Het laden/lossen voor de supermarkt vindt inpandig plaats.

- In het verhaal van de architect afgelopen dinsdag werd genoemd dat aan de Jan van Galenstraat een plek voor verblijven en ontmoeten wordt ontworpen. Maar in het verhaal van de planoloog was daar een plek voor een significant aantal ondergrondse afvalcontainers, plek om te laden en lossen voor de winkels en evt fietsenstalling. Deze twee verhalen lijken mij niet consistent met elkaar. Welke versie is waar?
 - Het ontwerp voor de openbare ruimte is net gestart en nog niet af. De plattegrond is een weergave van zoekgebieden voor de verschillende functies. We zijn aan het onderzoeken hoe we de verschillende functies een plek kunnen geven en nemen daar de reacties van de buurt in mee.

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 6 Feb 2023 21:05:59 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Ha 5.1,2E en 5.1,2E,

Dank voor jullie advies. Onderstaand mijn reactie

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 6 februari 2023 18:01
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Goederenvervoer Jan van Galenstraat

Dag 5.1,2E en 5.1,2E,

In navolging van ons overleg vanmiddag heb ik input opgehaald bij 5.1,2E 5.1,2E een ervaren kracht in het team Goederenvervoer. Op basis daarvan heb ik onderstaand advies van Team GV opgesteld met daarin enkele kanttekeningen en vragen:

- Allereerst is het goed om te benoemen dat de basis van de weerstand ons inziens vooral NIMBY betreft. Mensen willen nu eenmaal liever in een rustige woonbuurt wonen, zonder al te veel voorzieningen en (vracht)verkeer. Dus de wens om dit soort functies 'weg te duwen' is dat begrijpelijk maar niet altijd realistisch in de dynamiek van de stad. **Mee eens maar de raad gaat er waarschijnlijk wel in mee.**
- Verder is het afdwingen van gebruik kleinere voertuigen niet af te dwingen. Bovendien heb je dan in plaats van 9, tot 18 of zelfs 27 kleinere leveringen. Dus dat verbetert de situatie niet. **Mee eens**
- **Ons uitgangspunt is dat een supermarkt zijn 'eigen' laad- en losplek moet realiseren, liefst inpandig. Zodat de openbare ruimte hier niet mee belast wordt. Dat betekent dus dat de variant met een laad- en losplaats aan de Huizingalaan onze voorkeur heeft boven de variant van een locatie in de openbare ruimte aan de Kardinaal de Jongweg. Zo is het in het huidige plan**
- Achteruit inrijden naar het laad- en losdock via de Huizingalaan is niet ideaal, maar acceptabel. En gemeengoed bij alle nieuwe supermarkt-ontwikkelingen in de stad. Bij Team GV zijn geen voorbeelden bekend van ongevallen met laad- en losverkeer bij dockstations van supermarkten. Supermarkten sturen in veel gevallen medewerkers mee om manoeuvreren te begeleiden, en dat gaat doorgaans prima. **Is geadviseerd.**
- Ideaalbeeld vanuit team GV zou zijn als vrachtverkeer door het gebouw heen kan rijden via een laad- en losstraat tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg. Maar blijkbaar is deze variant niet meer in beeld. Waarom niet? Je zou, net als bijvoorbeeld in Leidsche Rijn, een deel van de parkeergarage tot 4,00 meter kunnen ophogen zodat er vrachtwagens doorheen kunnen. **Viel af omdat de groenstrook aan de KdJ hoofdgroenstructuur is.**
- Een supermarkt wordt tot wel 9 keer per dag **Supermarkt gaf aan zo'n 4 maal** bevoorraad (bakker, vis, vers, koeling, lang houdbaar, etc) met een 16,5 meter trekker oplegger. Laden en lossen altijd lang duurt (gemiddeld 45 minuten **dat lijkt me lang. Bij de AH in Oog in Al staan ze naar mijn idee de helft van de tijd. Zou ik eens moeten klokken**, en dus tot wel 6 uur per dag). Hierom:
 - Is delen van een laad- en losplaats met andere voertuigen niet wenselijk. De supermarkt heeft altijd een vrije plek nodig. Als er ander voertuig staat, en die kans is aannemelijk, dan moet de vrachtwagen voor de supermarkt een verkeersonveilig alternatief zoeken (bijv. op de rijbaan/busbaan Kardinaal de Jongweg). **Dit is wel een knelpunt, ook als de tijd veel korter is.**
 - Vindt het laden- en lossen bij voorkeur inpandig plaats. Want anders tot 6 uur per dag een vrachtwagen in de openbare ruimte
 - Moet laden- en lossen op zo kort mogelijke afstand, bij voorkeur inpandig, van de supermarkt plaatsvinden. Op die manier is de overlast voor de omgeving minst groot (bijv. rollende containers incl. geluidsoverlast). Maar ook omdat koelproducten niet over te lange afstand vervoerd mogen worden van voedsel- en warenautoriteit (hoe zit dat hier?) **Zie tekeningen, meter of 40-50?**

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 7 Feb 2023 15:48:17 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: overleg 8-2 iedereen afgezegd + vergaderruimtes geannuleerd
Importance: High

Hallo 5.1,2E

We bellen zo ook nog even maar hierbij de lijst van mensen die zijn gebeld en iedereen weet dat morgen niet doorgaat:

Winkeliers

Unipart Utrecht

Mangi Amore

Tabakszaak Vroon v.o.f.

Tweewielers van Meerten VOF

Bloembinderij de Korenschoof

Kunstgalerij

Winkel Dichtbij

Tel.

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

(5.1,2E)

Onbekend

Concactpersoon

5.1,2E

5.1,2E

Dhr. 5.1,2E

dhr. 5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

Mailadres 1

5.1,2E@gmail.com

5.1,2E@live.nl

5.1,2E@hotmail.com

info@tweewielersvanmeerten.nl

info@dekorenschoofutrecht.nl

5.1,2E@gmail.com

5.1,2E@hotmail.com

Mailadres 2

5.1,2E@gmail.com

Omwonende

Buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat

Buurtvereniging huurder

Tel.

5.1,2E

5.1,2E

Concact

5.1,2E

5.1,2E

nieuwbouw@ezelsdijk.nl

5.1,2E@hotmail.com

5.1,2E@xs4all.nl

Ik heb alleen van de Winkel Dichtbij een mailadres dus die hebben alleen een mail ontvangen. Vooral 5.1,2E was niet te spreken over de gang van zaken en gaat nog kijken of hij volgende week wel aan kan haken. De overige mensen waren er wel oké mee.

De vergaderruimtes zijn geannuleerd niet meer beschikbaar. Wellicht kun je deze lijst delen met het secretariaat van Eelco en kunnen zij voor volgende week de organisatie op zich nemen en een zaal vinden. Ik heb al even gekeken maar een grote zaal wordt toch weer moeilijk....

Van iedereen hebben we nu een mailadres, men verwacht komende dagen een nieuwe uitnodiging via de mail + de stukken ter voorbereiding. Verwachtingsmanagement is wel belangrijk in deze 😊. We bellen zo nog even.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

T. 06-5.1,2E
5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stadsplateau 1

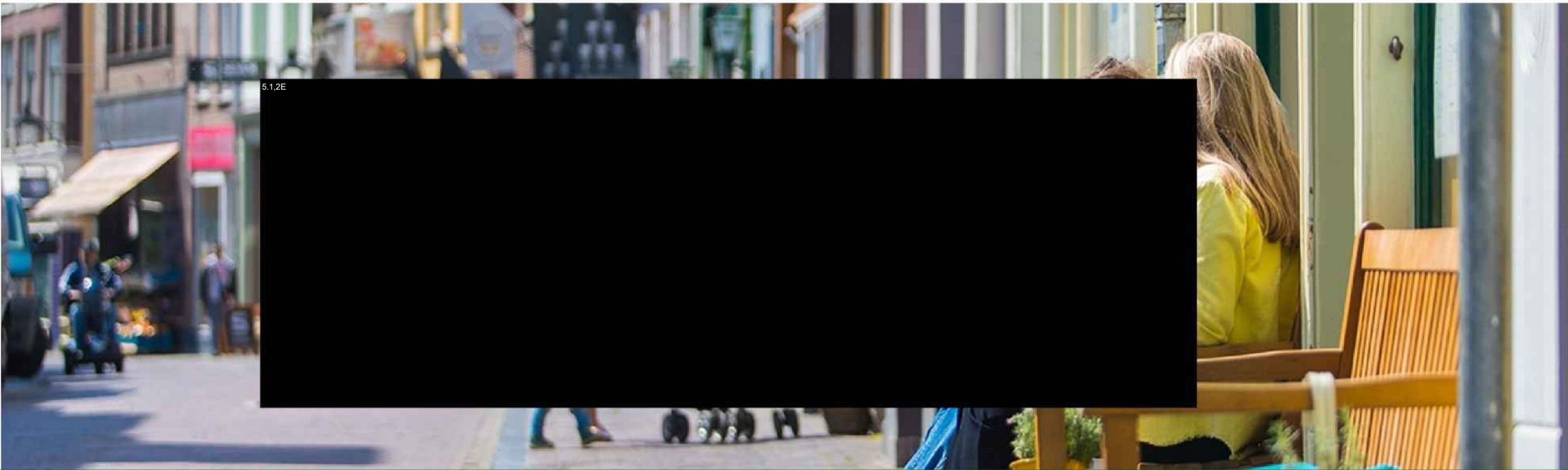
9e etage

Maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag ochtend



Herontwikkeling Jan van Galenstraat

Ronde tafel gesprek



17 februari 2023
Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht

Planvorming tot nu toe



- 94 woningen waarvan 40 sociale huur en 33 middenhuur
 - 6 winkelunits (totaal 630 m² bvo)
 - Gezondheidscentrum (650 m² bvo)
 - Supermarkt (1.200 m² bvo / 1.000 m² wvo)
 - Ondergrondsparkeren 65 plekken
 - Vergroening openbare ruimte en dak supermarkt
 - Ingang parkeergarage en logistiek aan Huizingalaan
-
- Het Intentedocument gaat uit van een richtinggevend programma met circa 104 woningen, een supermarkt van 1.800 m² bvo, twee tot vijf dagwinkels, ondergrond parkeren een verbetering van de openbare ruimte. Een gezondheidscentrum was geen onderdeel van de planvorming.
 - Na participatie met de buurt is het programma aangepast. Er zijn echter nog steeds zorgen over de verkeerssituatie en de omvang en het type supermarkt.



Scenario's voor het vervolg



- **Scenario 1** : nieuw plan met wonen, diverse functies geen supermarkt
 - 1a inclusief parkeerterrein gemeente
 - 1b exclusief parkeerterrein gemeente
- **Scenario 2** : nieuw plan met alleen wonen
 - 2a inclusief parkeerterrein gemeente
 - 2b exclusief parkeerterrein gemeente
- **Scenario 3** : renovatie
- **Scenario 4** : aanpassing huidige plan met logistiek supermarkt aan Kardinaal de Jongweg

Scenario 1a: nieuw plan met wonen, diverse functies, geen supermarkt (inclusief parkeerterrein gemeente)

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** Onderzocht moet worden welke detailhandel en commerciële voorzieningen, al dan niet in combinatie met maatschappelijke functies (zoals een gezondheidscentrum), kunnen zorgen voor een aantrekkelijk en toekomstbestendig voorzieningencluster.
- Huidige winkeliers kunnen terugkeren.
- **Businesscase:** Onderzocht moet worden of de businesscase voor dit nieuwe plan zonder supermarkt sluitend gemaakt kan worden. Er moeten woningen aan het programma worden toegevoegd en de segmentering van het woonprogramma moet worden aangepast (meer vrije sector).
- Huidige huurders kunnen terugkeren.
- **Omvang gebouw:** Bij toevoeging van woonprogramma moet het extra volume stedenbouwkundig in de hoogte worden ingepast om voldoende ruimte te houden voor vergroening en klimaatadaptie.
- **Parkeren:** Om een negatieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen is behoud van een gebouwde parkeeroplossing gewenst.
- **Planning:** Dit scenario vraagt meer tijd vanwege het nieuw ontwerpend onderzoek, onderzoek met betrekking tot het alternatief programma, aanpassing van het SPvE en een verlengde participatie. De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure te doorlopen.



Scenario 1b: nieuw plan met wonen, diverse functies, geen supermarkt (exclusief parkeerterrein gemeente) (binnen beheersverordening)

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** Als er geen 'dagelijkse trekker', c.q. een supermarkt onderdeel gaat worden van de winkelstrip, dan is de kans klein dat deze toekomstigbestendig gemaakt kan worden.
- Huidige winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- Geen gezondheidscentrum
- **Businesscase:** De businesscase voor dit nieuwe plan staat onder druk. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan is een betaalbaar woonprogramma met sociale huur niet mogelijk.
- Huidige bewoners kunnen niet/zeer moeilijk terugkeren.
- **Parkeren:** Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren. Dit betekent dat er geen kwaliteitsslag mogelijk is in de openbare ruimte.
- **Planning:** De extra doorlooptijd voor het maken van een nieuw ontwerp en het participatieproces is naar verwachting een jaar.



Scenario 2a: nieuw plan met alleen wonen (inclusief parkeerterrein gemeente)

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** Gezien de werkgelegenheidsopgave in de RSU 2040 moet elders in de wijk 820 m² detailhandel worden gecompenseerd om het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de wijk op peil te houden. Omdat hiervoor momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan en dat er geen ruimte is om de huidige winkeliers in de wijk te herhuisvesten.
- Huidige winkeliers kunnen niet terugkeren.
- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** De businesscase voor dit nieuwe plan staat onder druk. Vanwege het ontbreken van een supermarkt, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan zullen er woningen in de vrije sector huur aan het plan moeten worden toegevoegd.
- **Omvang gebouw:** Bij toevoeging van woonprogramma moet het extra volume stedenbouwkundig in de hoogte worden ingepast om voldoende ruimte te houden voor vergroening en klimaatadaptie in de openbare ruimte van het plangebied.
- Huidige bewoners kunnen terugkeren.
- **Parkeren:** Om een negatieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen is behoud van een bebouwde parkeeroplossing gewenst.
- **Planning:** Dit scenario vraagt meer tijd vanwege het nieuw ontwerpend onderzoek, onderzoek met betrekking tot het alternatief programma, aanpassing van het SPvE en een verlengde participatie. De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure te doorlopen.



Scenario 2b: nieuw plan met alleen wonen (exclusief parkeerterrein gemeente)

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** Gezien de werkgelegenheidsopgave in de RSU 2040 moet elders in de wijk 820 m² detailhandel worden gecompenseerd om het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de wijk op peil te houden. Omdat hiervoor momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan en dat er geen ruimte is om de huidige winkeliers in de wijk te herhuisvesten.
- Huidige winkeliers kunnen niet terugkeren.
- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** De businesscase voor dit nieuwe plan staat onder druk. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan zullen extra bouwlagen moeten worden toegevoegd en is een betaalbaar woonprogramma met sociale huur niet mogelijk.
- Huidige bewoners kunnen niet/zeer moeilijk terugkeren.
- **Parkeren:** Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren. Dit betekent dat er geen kwaliteitsslag mogelijk is in de openbare ruimte.
- **Planning:** De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen. Vervolgens moet de planologische procedure worden doorlopen.



Scenario 3: renoveren

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** Waarschijnlijk blijft de winkelstrip weinig aantrekkelijk en zal er veel verloop zijn en een grote kans op leegstand van winkelunits.
- Winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** Vanwege de grootte van de woningen, de locatie en kwalitatieve verbetering kunnen de woningen op basis van het puntensysteem bij wederverhuur uit het sociale segment verdwijnen. Omdat de woningen particulier bezit zijn heeft de gemeente hier geen invloed op.
- Huidige bewoners kunnen terugkeren maar wel andere huren.
- **Parkeren:** Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren. Dit betekent dat er geen kwaliteitsslag mogelijk is in de openbare ruimte
- **Planning:** Voor de uitwerking van het renovatieplan zal naar verwachting een jaar nodig zijn. Voor de uitvoering zal naar verwachting ook een jaar nodig zijn.



Scenario 4: aangepast plan met logistiek supermarkt aan Kardinaal de Jongweg en 'mandjessupermarkt'

Gevolgen

- **Ambities:** Met dit alternatief wordt tegemoetgekomen aan de grootste bezwaren van de buurt t.a.v. verkeersveiligheid met betrekking tot laden en lossen en overlast van (auto) verkeer in relatie tot de aanwezige fietsstraten en blijft het tegelijkertijd mogelijk de verschillende (gemeentelijke) ambities ten aanzien van werken, wonen en openbare ruimte te realiseren.
- **Groen:** Er wordt in dit scenario gekozen voor (een beperkte) aantasting van de hoofdgroenstructuur ten behoeve van het laden en lossen. Onderzocht moet worden hoe het laden/lossen kan worden ingepast en hoe zo veel als mogelijk groen kan worden behouden.
- **Verkeer en parkeren:** Voor dit scenario zal nader verkeerskundig onderzoek moeten plaatsvinden naar de (verkeerstechnische) voorwaarden van een ontsluiting aan de Kardinaal de Jongweg. Ook zal nader onderzoek moeten worden gedaan of het juridisch mogelijk is af te wijken van de parkeernorm om een 'mandjessupermarkt' mogelijk te maken.
- **Planning:** Het aanpassen van het ontwerp en het SPvE en het extra participatieproces duren naar verwachting een half jaar extra. Hierna is naar verwachting nog anderhalf jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure te doorlopen.



Zijn er nog meer scenario's denkbaar?



Reacties

	Nieuw plan zonder supermarkt (scenario 1a en 1b)		Nieuw plan met alleen wonen (scenario 2a en 2b)		Renoveren (scenario 3)	Aanpassen logistiek supermarkt in huidige plan (scenario 4)
Buurtvereniging						
Huurders						
Winkeliers						
Initiatiefnemer						

From: "5.1.2E"
Sent: Wed, 15 Feb 2023 11:51:14 +0100
To: "5.1.2E@gmail.com" <5.1.2E@gmail.com>; "5.1.2E@5.1.2E" <5.1.2E@5.1.2E>; "info@5.1.2E" <info@5.1.2E>; "nieuwbouw@ezelsdijk.nl" <nieuwbouw@ezelsdijk.nl>; "5.1.2E@xs4all.nl" <5.1.2E@xs4all.nl>; "5.1.2E@hotmail.com" <5.1.2E@hotmail.com>; "5.1.2E@kerckeboschgroep.nl" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E@utrecht.nl" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Rondetafelgesprek nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat-Kardinaal de Jongweg
Attachments: 14022023 Jan van Galenstraat Ronde tafelgesprek.pptx

Geachte heer, mevrouw,

Afgelopen vrijdag heeft u een uitnodiging ontvangen van Eelco Eerenberg - Wethouder Ruimtelijke Ordening voor een gezamenlijk ronde-tafel-gesprek om open met elkaar van gedachten te wisselen over de nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg. In de uitnodiging is aangegeven dat u, ter voorbereiding van het gesprek, deze week nadere informatie toegestuurd wordt met de scenario's die we onderzoeken. Bijgesloten treft u deze informatie aan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: nieuwbouw@ezelsdijk.nl
Sent: Wed, 15 Feb 2023 23:07:13 +0100
To: "Eerenberg, Eelco" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: inbreng vooraf bij gesprek a.s. vrijdag 17 februari over nieuwbouw Jan van Galenstraat/van Ginnekenlaan

Geachte heer Eerenberg,

Bedankt voor de uitnodiging om a.s. vrijdag door te praten over alternatieve scenario's voor de invulling van de plannen voor de Jan van Galenstraat/van Ginnekenlaan.

U heeft ons gevraagd om ook eventuele alternatieve scenario's aan te geven.

De buurtwerkgroep en de bewonerscommissie Huizingalaan-van Ginnekenlaan hebben naar aanleiding van deze vraag hier samen naar gekeken en willen het volgende inbrengen in het overleg vrijdag.

De twee scenario's die u heeft genoemd naar de raadscommissie Ruimtelijke ordening en Grondzaken op 12 januari hebben betrekking op

- wel of niet een supermarkt
- indien wel een supermarkt, invulling geven aan de twee hoofdbezwaren vanuit de buurt, namelijk de autoverkeer-aantrekkende werking van een supermarkt en de verkeersonveiligheid/overlast op de Huizingalaan in verband met laden/lossen.

Wij zien graag dat bij de twee alternatieve scenario's ook het perspectief van de huidige huurders expliciet wordt betrokken.

Voor hen is het belangrijkste dat

- zij zo kort mogelijk nog moeten wonen in appartementen met ernstig achterstallig onderhoud en teruglopende sociale cohesie vanwege de huidige situatie met ook toenemende tijdelijke verhuur
- de periode dat men niet in de buurt kan wonen gedurende de sloop-nieuwbouw en/of renovatie zo kort mogelijk is
- en zij kunnen terugkomen in woningen met dezelfde functionaliteit (d.w.z. benodigd aantal kamers en een betaalbare huurprijs)

Vanuit de hierboven genoemde belangen van de huidige huurders, verzoeken wij om ook de twee volgende opties mee te nemen:

- gedeeltelijk renoveren en gedeeltelijk sloop/nieuwbouw
- de nieuwbouwplannen zoveel mogelijk te beperken tot het grondgebied dat nu in eigendom is bij de projectontwikkelaar (deze optie zagen we inmiddels terug komen in één van de scenario's in powerpointpresentatie die wij vandaag kregen van 5.1.2E)

Beide opties kunnen in principe in beide scenario's die u aan de raad heeft toegezegd, worden verwerkt.

De ratio achter beide opties is als volgt

- Door uit te gaan van gedeeltelijke renovatie van appartementen, is het tevens gemakkelijker om tijdens renovatie en sloop/nieuwbouw (tijdelijke) woonruimte in het complex zelf aan te bieden aan huidige bewoners die willen blijven in het complex.
Tevens is de kans dan groter dat de appartementen betaalbaar kunnen blijven. Tegelijkertijd kan de projectontwikkelaar 'verdienvermogen' ontwikkelen via nieuwbouw.
- Het (vrijwel geheel) beperken van nieuwbouw tot het grondgebied dat nu eigendom is van de projectontwikkelaar betekent minder uitgebreide procedures en naar verwachting minder bezwaren van omwonenden tegen de bestemmingswijziging van gemeentelijk eigendom.
Dit zal de snelheid van de realisatie van een project bevorderen.
- Ook is er bij beperking tot grondgebied van de projectontwikkelaar meer ruimte om uitwerking te geven aan de wens van de buurt om verdere vergroening van het gebied te realiseren (namelijk op het huidige parkeerterrein achter winkels en appartementen).

Met vriendelijke groet,

Namens de buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat en de bewonerscommissie Huizingalaan/Van Ginnekenlaan

5.1.2E

Van: Eerenberg, Eelco <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 10 februari 2023 15:33

Aan: 5.1.2E@gmail.com; 5.1.2E@live.nl; 5.1.2E@hotmail.com; info@tweewielersvanmeerten.nl; info@dekorenschoofutrecht.nl; 5.1.2E@gmail.com; 5.1.2E@gmail.com; 5.1.2E@hotmail.com; nieuwbouw@ezelsdijk.nl; 5.1.2E@xs4all.nl; 5.1.2E@hotmail.com; 5.1.2E@kerckeboschgroep.nl

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Rondetafelgesprek nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat-Kardinaal de Jongweg

Geachte heer, mevrouw,

U bent nauw betrokken bij de nieuwbouwplannen op de hoek van de Jan van Galenstraat en de Kardinaal de Jongweg. De planvorming zoals die nu voorligt is 12 januari jl. besproken in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed en Grondzaken. Daarin zijn verschillende voorstellen gedaan voor de invulling van die planontwikkeling. De gemeenteraad zal zich vervolgens tijdens een raadsvergadering uitspreken door een richting aan te geven over deze ontwikkeling.

Om te zorgen dat de gemeenteraad bij deze raadsbehandeling goed inzicht heeft over de plussen en minnen van de verschillende voorstellen, heb ik toegezegd om dat in beeld te brengen. Dat doe ik door een aantal scenario's voor de ontwikkeling van dit gebied op een rij te zetten en daarbij aan te geven wat de plussen en minnen daarvan zijn. Dat zal ik op korte termijn in een brief aan de gemeenteraad sturen.

Uitnodiging

U bent eerder bij de planvorming betrokken. We vinden het belangrijk dat we ook uw wensen, ideeën en zorgen bij de verschillende scenario's horen. Daarom heb ik de raad toegezegd om met u (bewoners, winkeliers en initiatiefnemer) over deze scenario's in gesprek te gaan.

Graag nodig ik u uit voor een gezamenlijk ronde-tafel-gesprek om open met elkaar van gedachten te wisselen over wat u belangrijk vindt bij de verschillende scenario's. Zodat u uw wensen, ideeën en zorgen hierover kunt geven en mij ook uw voorkeur voor een scenario kunt meegeven. Mogelijk is er zelfs een scenario dat we nog niet in beeld hebben, dat hoor ik dan ook graag van u.

De uitkomsten van ons gesprek zal ik meenemen in de brief aan de gemeenteraad.

Het gesprek vindt plaats op vrijdag 17 februari aanstaande van 11.00 – 12.30 uur op het Stadskantoor van de gemeente Utrecht (Stadsplateau 1). U kunt zich melden bij de receptie op de 6e verdieping waar u wordt opgehaald.

Om u in de gelegenheid te stellen zich voor te bereiden, ontvangt u volgende week nadere informatie met de scenario's die we onderzoeken. In geval van vragen kunt u zich richten tot 5.1.2E 5.1.2E zie mailadres in cc.

Ik hoop op uw komst en zie u graag 17 februari.

Met vriendelijke groet,

Eelco Eerenberg
Wethouder Ruimtelijke Ordening



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 20 Feb 2023 10:52:31 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hoi 5.1.2E

De afspraak is ingepland voor begin maart.

5.1.2E Ik heb jou optioneel uitgenodigd, zodat je op de hoogte bent van de afspraak. Je bent welkom, maar voel je niet verplicht.

Groet 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 16 februari 2023 16:36
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hi 5.1.2E Ja goed idee. De sloop nieuwbouw staat momenteel even stil dus goed om nu alvast ons huiswerk te doen. Plan jij wat in dan? Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 16 februari 2023 15:34
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hallo 5.1.2E en 5.1.2E

Kan ik binnenkort met jullie om tafel om het over de groenstructuur van de Jan van Galenstraat te hebben? Ik denk dat het belangrijk is dat we hier een visie/ambitie op hebben vanuit de Doorfietsroute Amersfoort en de sloop-nieuwbouw aan de Huizingalaan/Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Beleidsadviseur/Landschapontwerper

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 20 Feb 2023 11:28:03 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Re: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Ik kan helaas niet...

Verzonden vanuit [Outlook voor iOS](#)

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: Monday, February 20, 2023 10:52:31 AM
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hoi 5.1,2E

De afspraak is ingepland voor begin maart.

5.1,2E Ik heb jou optioneel uitgenodigd, zodat je op de hoogte bent van de afspraak. Je bent welkom, maar voel je niet verplicht.

Groet 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 16 februari 2023 16:36
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hi 5.1,2E Ja goed idee. De sloop nieuwbouw staat momenteel even stil dus goed om nu alvast ons huiswerk te doen. Plan jij wat in dan? 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 16 februari 2023 15:34
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Groenstructuur Jan van Galenstraat

Hallo 5.1,2E en 5.1,2E

Kan ik binnenkort met jullie om tafel om het over de groenstructuur van de Jan van Galenstraat te hebben? Ik denk dat het belangrijk is dat we hier een visie/ambitie op hebben vanuit de Doorfietsroute Amersfoort en de sloop-nieuwbouw aan de Huizingalaan/Jan van Galenstraat/Kardinaal de Jongweg.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Beleidsadviseur/Landschapontwerper

5.1,2E
5.1,2E@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte





Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	Weinig hinder verwacht Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	Weinig hinder verwacht Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	Enige hinder verwacht Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	Hinder verwacht Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	Hinder verwacht Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	Veel hinder verwacht Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	Veel hinder verwacht Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken.

Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.

Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
 - a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
 - b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
 - c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
 - d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/ sport/recreatieve doeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke. Bij additionele horeca gaat het erom dat:

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m² worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.

Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.

Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1000 m²) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m² bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.

Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1.000 m²) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

From: "5.1.2E"
Sent: Tue, 21 Feb 2023 11:53:50 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@gmail.com>; "5.1.2E" <5.1.2E@gmail.com>; "5.1.2E" <5.1.2E@live.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@live.nl>; "info@tweewielersvanmeerten.nl" <info@tweewielersvanmeerten.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@hotmail.com>; "5.1.2E" <5.1.2E@hotmail.com>; "nieuwbouw@5.1.2E" <nieuwbouw@5.1.2E>; "5.1.2E" <5.1.2E@xs4all.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@xs4all.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Ronde tafelgesprek herontwikkeling Jan van Galenstraat: geldende beheersverordening
Attachments: b_NL.IMRO.0344.BPCHWWITTEVROUWEN-ON01_rb2.pdf

Beste allemaal,

Tijdens het ronde tafelgesprek, afgelopen vrijdag, is o.a. afgesproken dat ik zou nagaan wat er in de geldende beheersverordening is opgenomen over de winkelplint in de bebouwing aan de Jan van Galenstraat, met name over de horeca. Hierbij de informatie. De aangepaste powerpoint presentatie volgt.

Ter plaatse van de herontwikkeling is de beheersverordening 'De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen' van toepassing. Deze beheersverordening regelt dat de bestaande gebouwen (en overige bouwwerken) gebruikt mogen worden overeenkomstig het bestaande gebruik. Daarbij geldt dat de bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.

In aanvulling op het vastleggen van de bestaande situatie regelt de beheersverordening ter plaatse van de bebouwing die georiënteerd is op de Jan van Galenstraat dat het is toegestaan om tevens de volgende functies uit te oefenen:

- Detailhandel;
- Dienstverlening;
- Nutsvoorzieningen;
- Uitsluitend op de verdieping(en) wonen;
- En uitsluitend op de begane grond detailhandel ondersteunende voorzieningen in categorie C en D van de bij de beheersverordening behorende Lijst van Horeca activiteiten.

In de geldende beheersverordening is het onderstaande onderscheid gemaakt.

Bijlage 4 Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkerendruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 18 juni 2012 in werking getreden Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2012 en overgenomen in onderstaande Lijst van Horeca-activiteiten.

In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

categorie A1	discoteek, bar-dancing
categorie A2	zaalverhuur
categorie B	café, bar, brasserie
categorie C	cafeteria, snackbar, grill-ruim, fastfood-restaurant, automatisch, snelbuffet
categorie D1	restaurant, bistro, creperie
categorie D2	lunchroom, ijssalon, koffiebar, koffie/theehuis

Bijgesloten is de Lijst met Horeca activiteiten. De volledige bijlage is te raadplegen via de volgende link: [De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen: Bijlagen regels \(ropubliceer.nl\)](#)

Ik hoop dat jullie hiermee voldoende zijn geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 22 Feb 2023 11:41:12 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: update

Ha allemaal,

In navolging van onderstaande.

Vanmorgen gesproken met 5.1.2E Hij had al gesproken met 5.1.2E en overleg gehad met het retailteam. EZ ziet – net als de vorige keer - de integrale voordelen voor de stad en zal ook meebewegen in de richting die het nu op gaat.

Vanmorgen ook gesproken met de initiatiefnemer. In het ontwerp (VO niveau) heeft de supermarkt uiteindelijk nu een omvang van zo'n 950 m2 wvo gekregen. De parkeerbak ligt nu onder het gebouw en vormt de fundering ervan. Een kleiner gebouw bij een kleinere supermarkt geeft extra bouwkosten aan de fundatie. De parkeerbak ook kleiner maken is geen optie omdat we dan plekken te kort komen.

10 maart hebben 5.1.2E en ik een ontwerp sessie bij de architect samen met de initiatiefnemer en de ontwikkelaar die hij heeft aangetrokken. We gaan dan kijken naar de m2 supermarkt (nog iets kleiner), of dit ruimte geeft voor inpandig afval verzamelen voor de winkels (minder containers in de openbare ruimte), het parkeren en in hoofdlijn naar de openbare ruimte (logistiek, deelauto's).

Deze sessie komt voor het tweede ronde tafelgesprek. In het proces loopt het dan goed.

@5.1.2E was jou bij de eerste mail vergeten, sorry. De 10-de zitten we ook voor de openbare ruimte. Ik zal de uitnodiging ook naar jou doorzetten.

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E
Verzonden: dinsdag 21 februari 2023 16:50
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: update

Ha allemaal,

Een update n.a.v. het ronde tafelgesprek van 5.1.2E met de huurders bewonerscommissie, enkele winkeliers, de buurtvereniging en de initiatiefnemer dat afgelopen vrijdag is geweest. Gister 10 minuten in de staf met 5.1.2E gespart over de volgende stappen.

Het gesprek was bedoeld om de mening van de diverse belanghebbenden over de verschillende alternatieve scenario's te horen en te kijken of er een gemeenschappelijke deler te vinden is. 5.1.2E gaf aan dat, als deze er is, hij die aan de raad zal voorleggen en zo niet dan dit aan de raad vertellen en zelf een voorstel doen. Tijdens het gesprek zijn de verschillende scenario's besproken en aangevuld. Men kwam er nog niet helemaal uit. Er wordt daarom half/eind maart een 2^e gesprek gepland om er een klap op te geven. De raadsbrief volgt daarna. De commissie ROG van 9 maart is daarmee niet gehaald. We schuiven dus door naar vermoedelijk april.

Uit het gesprek kwam naar voren dat er vermoedelijk ruimte is voor overeenstemming over het scenario van het aangepaste SPvE (winkels + sociale huur + fin haalbaar) waarbij de logistiek naar de KdJ verschuift én de supermarkt echt een 'mandjes' supermarkt wordt (verkeer) en kleiner is (groen). De supermarkt moet er dan een zijn die een dergelijk concept in huis heeft en dit op minder m2 zou kunnen doen. De initiatiefnemer gaf aan dat hij met vijf supermarktketens in gesprek is en dat één van hen een dergelijk concept zou kunnen realiseren op 850 m2 wvo. Wellicht kan het gebouw dan wat kleiner en zou er meer ruimte kunnen zijn voor groen.

De vraag is of de initiatiefnemer die kant ook echt op wil en wat dit betekent voor het ontwerp. Ik ga hem dus bellen. Ook is de vraag hoe EZ dit ziet.

@5.1.2E ik zal een overleg plannen / bellen om het door te nemen. Via de mail werkt niet zo goed.

Ter info bijgesloten de concept presentatie voor het tweede overleg. Hierin alle scenario's en de plussen en minnen. Aan het eind een door de vergadering gevraagde scoringstabel op de belangen van de diverse partijen. M.b.v. deze tabel kan de zoektocht naar de gemene deler worden ondersteund.

@5.1.2E hoe dit uitpakt voor de net geoptimaliseerde parkeerbak (die nu onder de bebouwing ligt en niet meer uitsteekt onder de speeltuin) en de openbare ruimte is ook een vraag. 5.1.2E heeft vandaag met de architect contact gehad en er wordt een afspraak gepland om het over het parkeren, logistiek, nood en hulpdiensten en plekken voor deelauto's te hebben. Ik zal jou er ook bij laten aansluiten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 23 Feb 2023 09:44:50 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@provincie-utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP
Attachments: Offerte Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP (014288.20230214.B1.02).pdf
Importance: High

Dag Allen,

Offerte voor de VRU en VISIM is aangepast. Willen jullie hier nog een keer naar kijken of het zo wel akkoord is? Graag weer uiterlijk vrijdag reageren, dan kunnen we maandag akkoord geven op de offerte. Het onderzoek heeft een goede doorlooptijd van 8 weken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Verzonden: donderdag 23 februari 2023 09:06
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Dag 5.1.2E

We hebben onze offerte aan de hand van jullie opmerkingen aangepast. Onze aangepaste offerte is bij deze mail bijgevoegd.

Graag hoor ik of jullie akkoord zijn met de offerte. Als jullie nog vragen of opmerkingen hebben, dan hoor ik dat natuurlijk ook graag.

Indien akkoord dan stel ik voor om op korte termijn een startoverleg in te plannen waarin we gezamenlijk stil staan bij de uitgangspunten en het proces.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

M 5.1.2E
T 5.1.2E (algemeen)

www.goudappel.nl



[Blijf op de hoogte van het laatste mobiliteitsnieuws.](#)
[Schrijf u in voor onze nieuwsbrief.](#)

Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland

Van: 5.1.2E
Verzonden: maandag 20 februari 2023 13:01
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Dag 5.1.2E

Dank voor jullie opmerkingen op onze offerte. Wij zullen onze offerte aan de hand van jullie opmerkingen concreter formuleren zodat deze nog beter bij jullie vraagstellingen en behoeften aansluit. Bij vragen ten aanzien van jullie opmerkingen zal ik contact opnemen met 5.1.2E en/of 5.1.2E

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

M 5.1.2E
T 5.1.2E (algemeen)

www.goudappel.nl



[Blijf op de hoogte van het laatste mobiliteitsnieuws.](#)
[Schrijf u in voor onze nieuwsbrief.](#)

Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 20 februari 2023 11:17
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>; 5.1.2E 5.1.2E @goudappel.nl>
Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Dag 5.1.2E

In de bijlage is de offerte te vinden voorzien van onze opmerkingen/aanvullingen. Zoals tijdens de intake al aan de orde kwam ligt dit vraagstuk best gevoelig bij ons en moeten we de opdracht vooraf zo concreet mogelijk formuleren. Verder is dit een prima eerste opzet van de offerte.

Bij verhelderende vragen wil ik je verzoeken om direct contact op te nemen met de persoon die de opmerking heeft geplaatst.

5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl, 5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E @provincie-utrecht.nl, 5.1.2E

5.1.2E heb ik weggelaten uit de CC omdat ze bij mij eerder heeft aangegeven niet meer betrokken te zijn bij dit vraagstuk.

Ik zie de aangepaste offerte graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E @goudappel.nl>

Verzonden: dinsdag 14 februari 2023 12:55

Aan: 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E @goudappel.nl>; 5.1.2E <dnieuwenhuis@goudappel.nl>; 5.1.2E
<5.1.2E @goudappel.nl>

Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Beste 5.1.2E

Bij deze ontvang je onze offerte voor het onderzoek naar de OV-verbinding Overvecht-USP.

Mijn collega 5.1.2E is de beoogde 5.1.2E van dit onderzoek. Maar omdat 5.1.2E deze week met verlof is, heb ik de afronding en verzending van deze offerte van hem overgenomen.

Mocht je nog vragen of opmerkingen hebben naar aanleiding van deze offerte, dan kun je deze week bij mij terecht. Vanaf volgende week kun je 5.1.2E of eventueel mij hiervoor benaderen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

M 5.1.2E
T 5.1.2E (algemeen)
www.goudappel.nl



[Blijf op de hoogte van het laatste mobiliteitsnieuws.](#)
[Schrijf u in voor onze nieuwsbrief.](#)

Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland

Van: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Verzonden: donderdag 2 februari 2023 16:12
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Dag 5.1.2E

Hartelijk dank voor het toesturen van de aanvullende informatie.

Omdat we na het gesprek concludeerden dat deze vraag inderdaad het beste door onze afdeling verkeersmanagement en -prognoses (en niet door het specialistenteam) kan worden opgepakt, zullen 5.1.2E en 5.1.2E vanaf nu jullie aanspreekpunt zijn. Wellicht dat er later in het proces nog wel een OV-specialist meekijkt met de interpretatie, maar ik zal zelf niet langer bij dit vraagstuk betrokken zijn.

Ik wens jullie in elk geval een succesvol project toe.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

M 5.1.2E
T 5.1.2E (algemeen)
www.goudappel.nl



[Blijf op de hoogte van het laatste mobiliteitsnieuws.](#)
[Schrijf u in voor onze nieuwsbrief.](#)

Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland

Afwezig op woensdag

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 2 februari 2023 14:51
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@goudappel.nl>
Onderwerp: RE: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

5.1.2E en 5.1.2E

In de bijlage zijn de gevraagde ontwerpen te vinden, in het word bestand is ook toelichting toegevoegd.

Voor de visim simulatie stel ik de volgende twee locaties voor:

- Tussen bushalte Van Everdingenlaan en Utrecht Sartreweg (Perron A)
- Tussen Utrecht Sartreweg (Perron B) en Utrecht Sartreweg (Perron C)

Ik hoor graag welke informatie jullie nog meer nodig hebben, dan link ik jullie met de juiste personen binnen de gemeente.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2E

Verzonden: donderdag 26 januari 2023 13:28

Aan: 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E, 5.1.2E @goudappel.nl

Onderwerp: Afstemmen onderzoeksvraag OV-verbinding Overvecht-USP

Tijd: donderdag 2 februari 2023 12:00-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

Dag allen,

Bij deze het agendaverzoek om met Goudappel de onderstaande onderzoeksvraag voor de OV-verbinding Overvecht-USP te bespreken en samen te concretiseren.

Concept onderzoeksvraag:

We willen graag een kwantitatieve reistijdanalyse (Visim simulatie) waarmee we de reistijdwinst ten opzicht van de huidige situatie inzichtelijk krijgen voor een nieuwe OV verbinding tussen Overvecht station en het USP. Hiervoor hebben wij al twee varianten ontworpen.

Daarnaast willen wij (VRU analyse) de herkomst en het gedrag van reizigers inzichtelijk krijgen nav de nieuwe reistijd. Het uiteindelijke doel van het project is om met een snellere en betrouwbare busverbinding tussen Overvecht en het USP, centraal station te ontlasten. Met de VRU analyse en nieuwe reistijd willen dus verifiëren dat we inderdaad Utrecht centraal ontlasten.

In de bijlage is ook het functioneel ontwerp te vinden.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
Projectmanager

5.1,2E
5.1,2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Microsoft Teams-vergadering

Neem deel vanaf uw computer, mobiele app of apparaat voor vergaderruimte
[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

Vergadering-id: 362 172 967 620

Wachtwoordcode: 5.1,2E

[Teams downloaden](#) | [Deelnemen op het web](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

Gemeente Utrecht

T.a.v. de heer 5.1.2E

Stadsplateau 1

3521 AZ UTRECHT

Datum	23 februari 2023
Onderwerp	Offerte Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP
Kenmerk	014288.20230214.B1.02
Status	Offerte
Pagina	1/8

Geachte heer 5.1.2E beste 5.1.2E

Als reactie op ons gesprek op 2 februari 2023, sturen we u graag onze offerte voor 'Effectonderzoek OV-verbinding Overvecht-USP'. In deze offerte doen wij u een voorstel voor de besproken werkzaamheden en omschrijven wij welke stappen wij hierbinnen voorzien.

Aanleiding

Vanuit het Programma U Ned is een pakket No Regret maatregelen benoemd voor OV en fiets. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), het ontlasten van Utrecht Centraal en/of het mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties.

Eén van de maatregelen om de bovenstaande doelstellingen te halen is het verbeteren van de openbaar vervoer (OV)-verbinding tussen station Overvecht en USP door de reistijd te verkorten en de betrouwbaarheid te verhogen. Voor deze OV-verbinding is een 'no-regret' maatregelenpakket bestaande uit een vijftal maatregelen vastgesteld. Hierbinnen wordt op een deel van de OV-verbinding extra OV-infrastructuur voorzien en worden regeltechnische maatregelen genomen ten behoeve van een verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer.

Het vastgestelde 'no-regret' maatregelenpakket 'wringt' echter op enkele plekken onder meer met de ruimtelijke inpassing en het bestemmingsplan. Ook dient ten aanzien van grote groepen overstekende voetgangers (veelal scholieren vanuit de bus) voldoende opstelruimte op de middenberm te worden behouden. Daarom is naast dit vastgestelde maatregelenpakket

tevens een geoptimaliseerde variant op het maatregelenpakket opgesteld waarmee hierin beter wordt voorzien.

Uw vraag

Uw vraag aan ons is tweeledig:

- Enerzijds heeft u behoefte aan meer inzicht in het potentieel van maatregelen ten aanzien van een lagere reistijd en een hogere reistijdbetrouwbaarheid. In welke mate dragen dergelijke maatregelen bij aan de doelen vanuit het programma U Ned: *'het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en het ontlasten van Utrecht Centraal'*? Wat is het potentieel van een verlaagde reistijd, een betere betrouwbaarheid en/of een verhoogde frequentie op het gebruik van de OV-verbinding Overvecht-USP en op het ontlasten van Utrecht Centraal? Waar ligt het omslagpunt om deze busverbinding een serieus alternatief te laten zijn voor de route via Utrecht centraal station?
- Anderzijds heeft u behoefte aan een beoordeling van het verkeerskundige effect van het geoptimaliseerde maatregelenpakket ten opzichte van het vastgestelde maatregelenpakket. Wat zijn de verschillen tussen beiden ten aanzien van de reistijd en reistijdbetrouwbaarheid voor het OV en de reistijdeffecten voor overige weggebruikers? En hoe verhouden deze reistijd en reistijdbetrouwbaarheid zich tot de 'benodigde' waarden die vanuit de eerste vraag volgen?

In deze offerte doen wij u een voorstel om u antwoord te geven op deze beide vragen.

Omschrijving werkzaamheden

Wij stellen voor om uw vragen middels twee elkaar aanvullende analyses te beantwoorden. Allereerst bieden wij u aan een VRU-analyse uit te voeren naar de gevoeligheid van reistijdverschillen op de aantrekkende werking op reizigers op deze OV-verbinding. Hiermee maken wij het potentieel ten aanzien van OV-reizigers inzichtelijk als gevolg van verbetering van de reistijd, reistijdbetrouwbaarheid en/of de frequentie van de OV-verbinding.

Naast deze VRU-analyse bieden wij aan om het verkeerskundige verschil tussen het vastgestelde en geoptimaliseerde maatregelenpakket te kwantificeren middels een VISSIM-analyse. Hiermee brengen wij het verschil in reistijd, reistijdbetrouwbaarheid en vertraging voor het overige verkeer in detail en kwantitatief in beeld. Hierna lichten wij onze aanpak en het beoogde eindresultaat voor beide analyses verder toe.