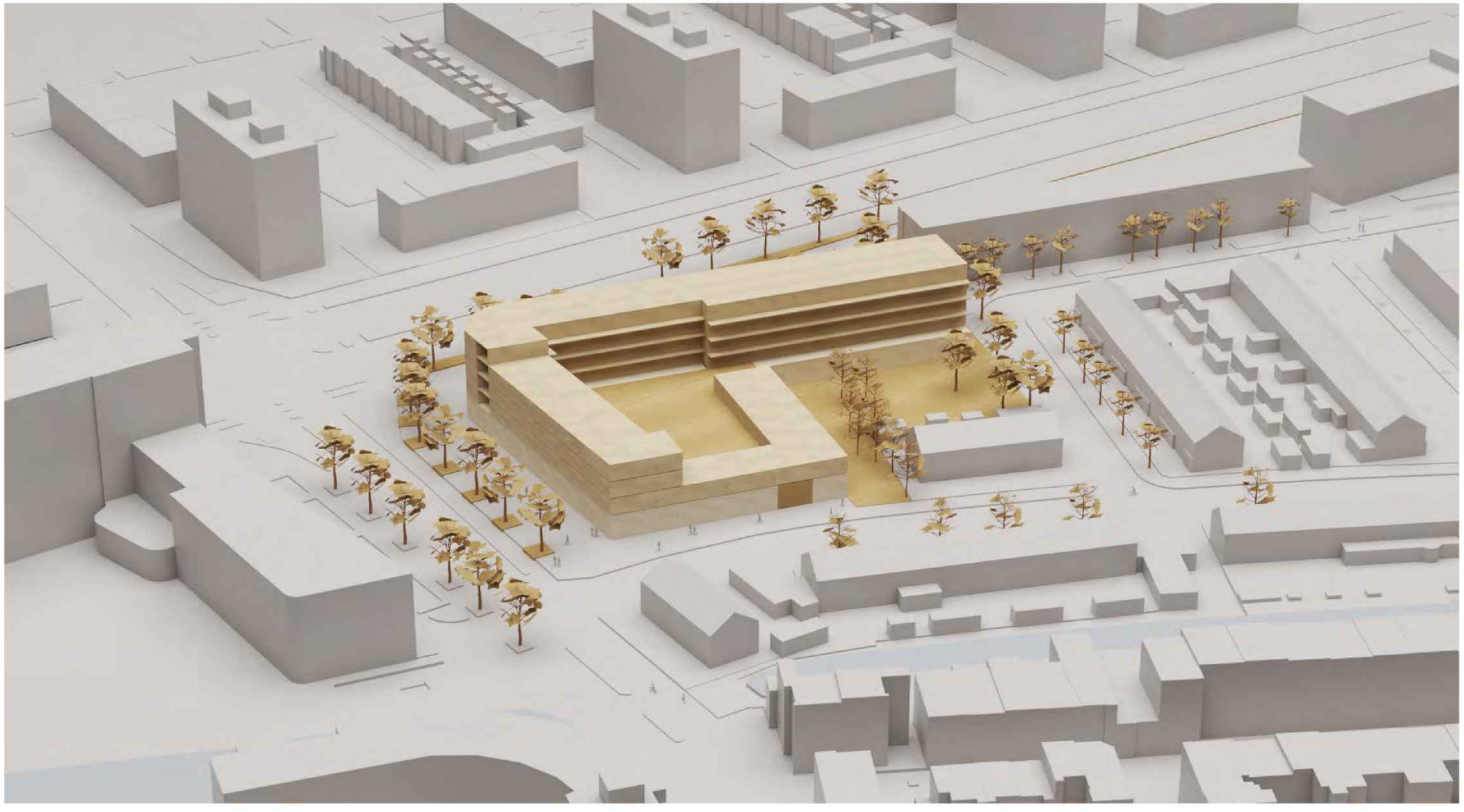
Scenario 2B



Scenario 2B

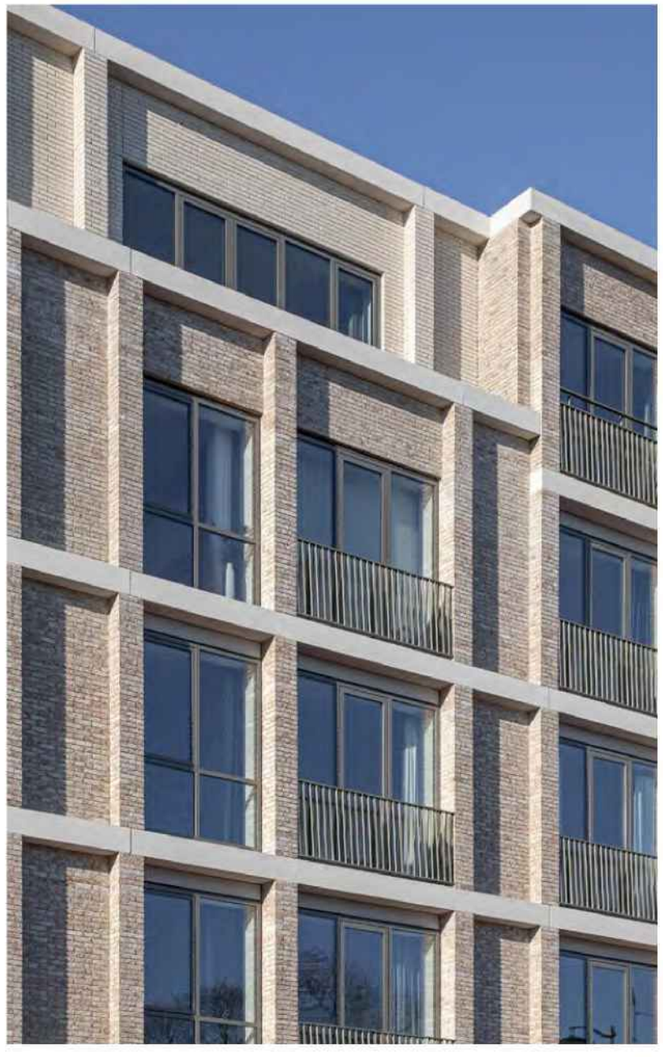


Scenario 2B



Referenties

Identiteit | referenties





stedelijk structuur / identity in the architecture

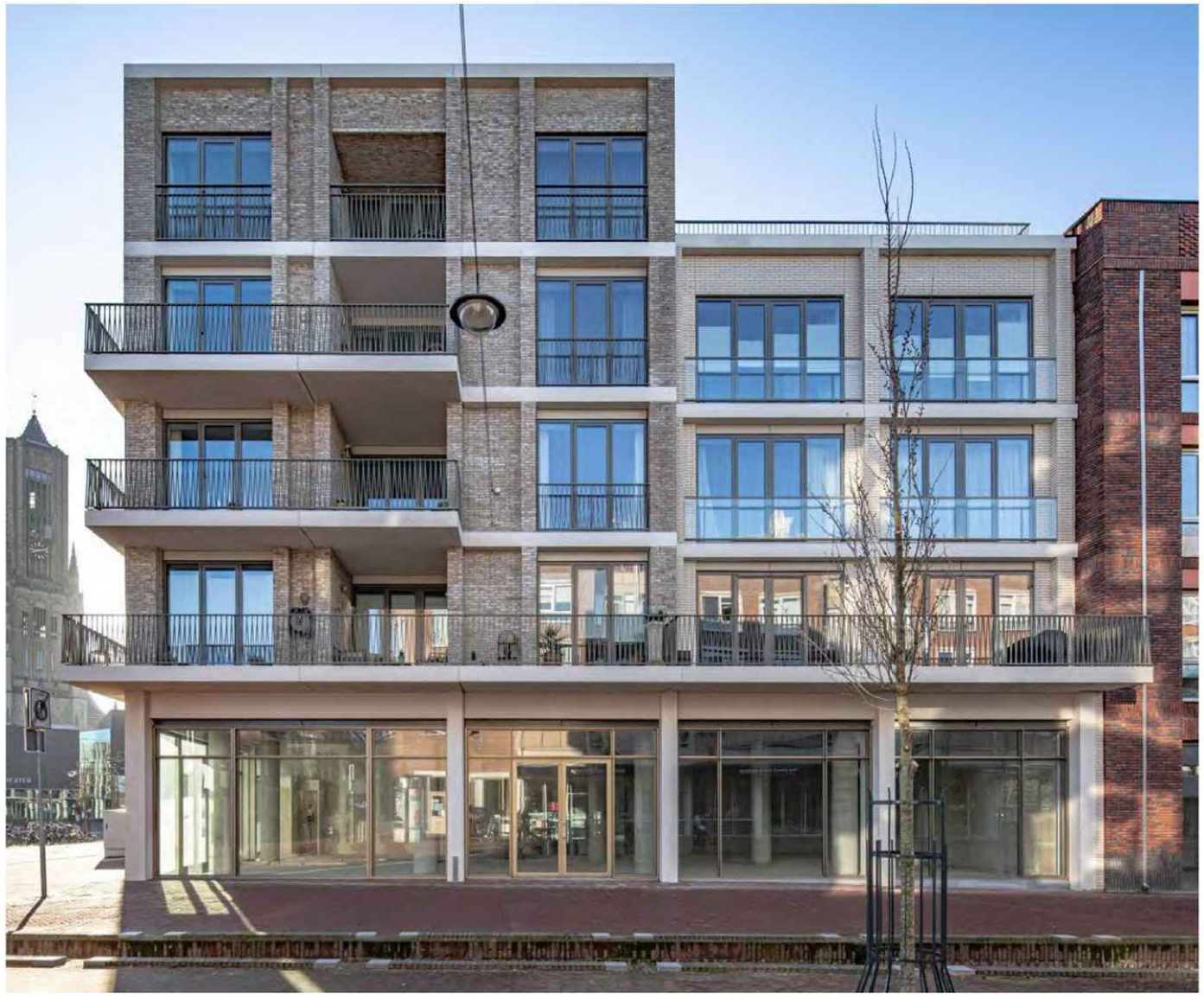
Identiteit | referenties

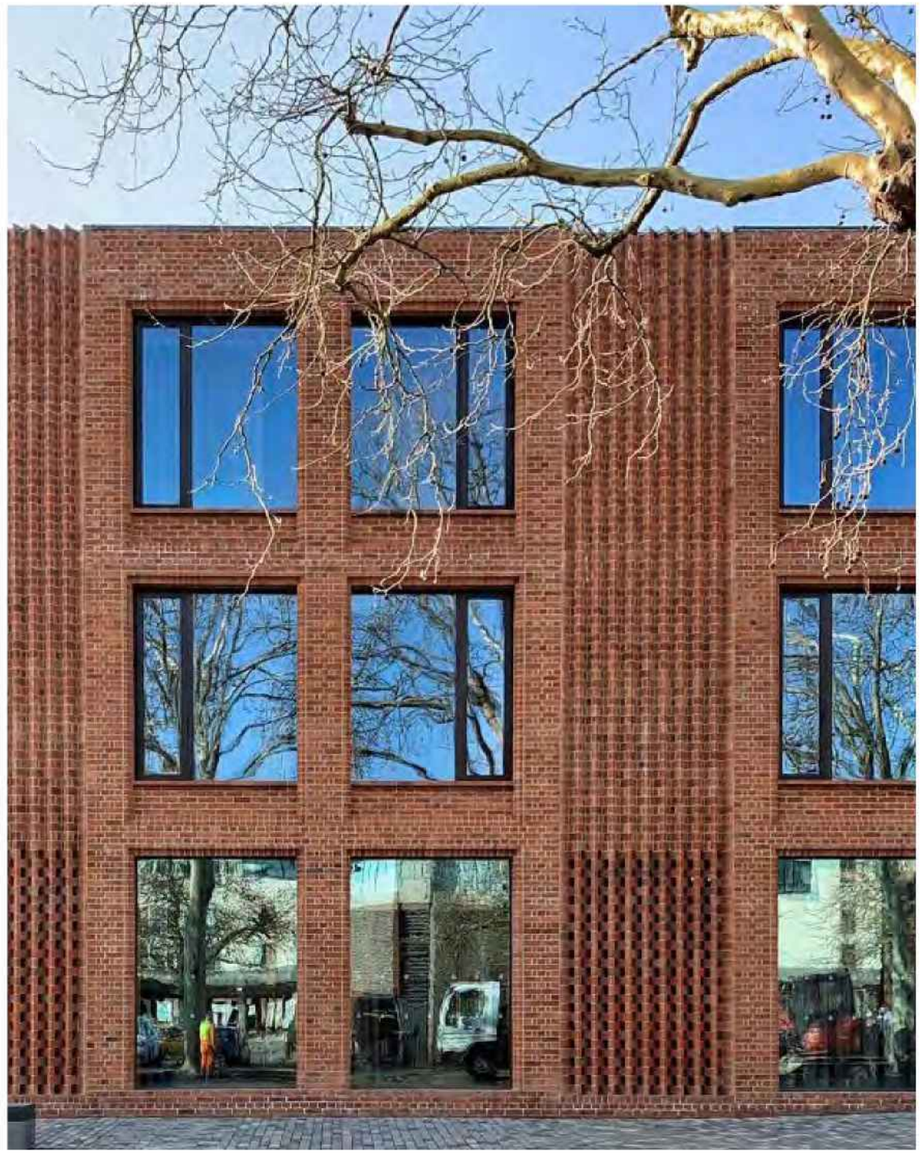




commercial plint / wider public space

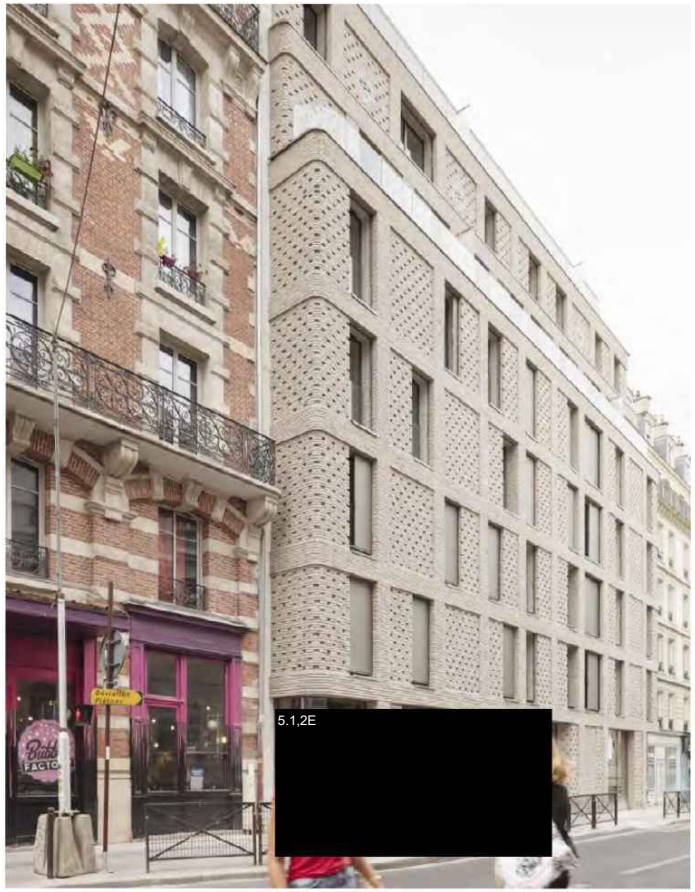
Identiteit | referenties

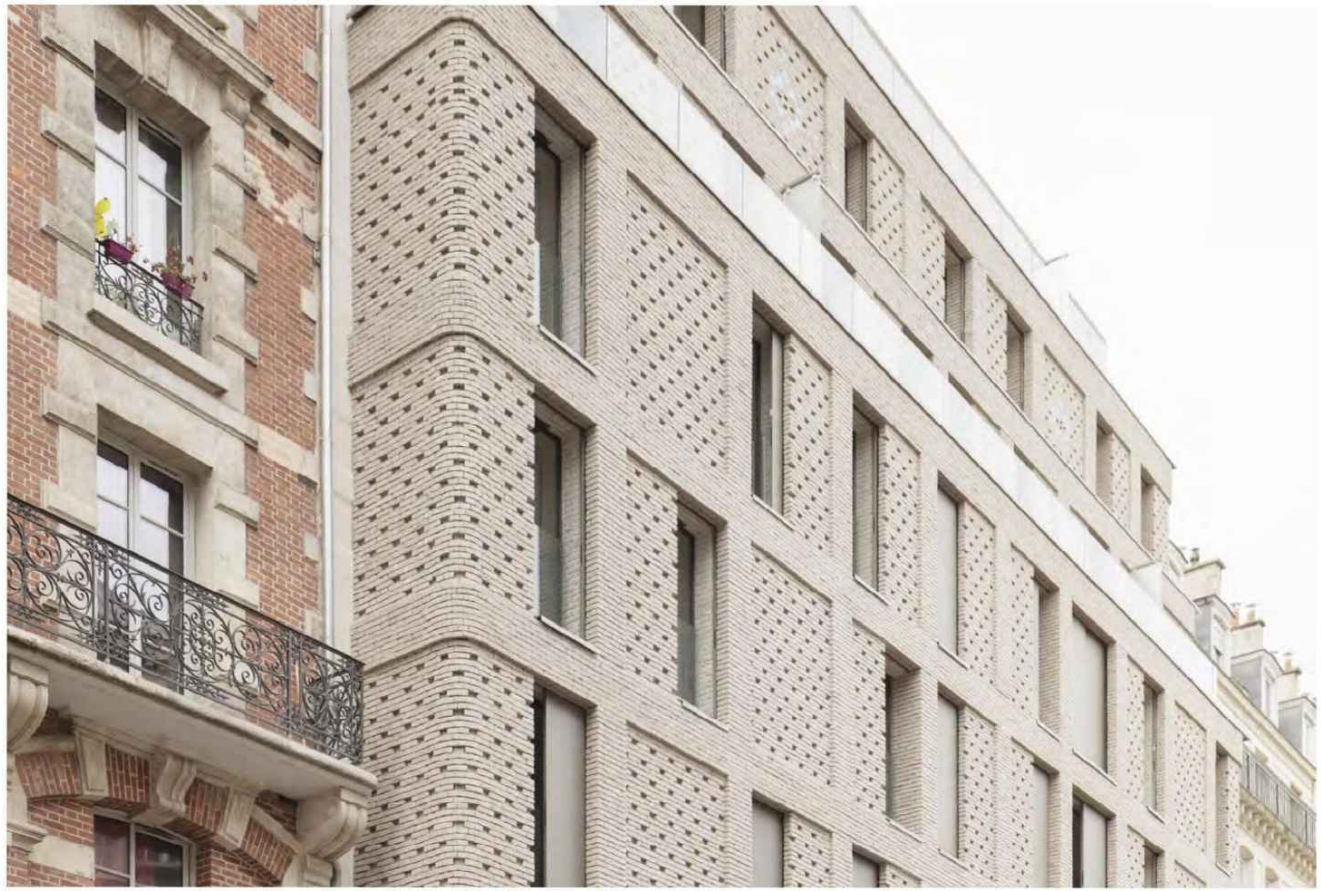




research combination of horizontal plint and verticality on the

Identiteit | referenties





research materialization, nuances, athmosphere

Identiteit | referenties











research for quality spaces on the gallery



Woongebouwen Huizingabuurt

Van Ginnekenlaan - Utrecht

Verdere toelichting - reactie werkgroep nieuwbouw op beantwoording raadsvragen.

	Vraag	Is vraag beantwoord?	Korte toelichting
1	Is renovatie ook een optie?	Antwoord mist serieuze onderbouwing	De argumentatie is onjuist en er wordt geen inzage gegeven in de aannames van de haalbaarheidsstudie. Het argument over gebrek aan ruimte voor een CV installatie is onjuist, deze is in de meeste woningen reeds aanwezig. Ook wordt het behouden van de huidige materialen (gebouwen) niet meegenomen.
2	Afspraken voor de huurders	Er zijn nog een aantal onduidelijkheden	Is het inderdaad een toezegging dat de urgentieverklaring door de verhuurder zal worden aangevraagd en dat hierbij geen inkomenseis speelt? Daarnaast moeten deze afspraken duidelijk worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.
3	Aantal sociale huurwoningen	Ja	De buurt staat achter de functie wonen voor verschillende inkomensgroepen, dus ook sociale huur.
4	Handelswijze eigenaar/beheerder (onderhoudsgebreken etc.)	Nee	Het vermelden van de eerder gerealiseerde projecten zonder het benoemen van de ervaringen van de toenmalige en huidige huurders en ook van de buurt, is voor het beantwoorden van deze vraag niet voldoende. Daarnaast is de bedrijfsopzet van Kerkebosch (de eigenaar) eind 2019 drastisch aangepast, waardoor deze voorbeelden niet meer representatief zijn. Het bedrijf is opgesplitst in 33 verschillende BV's, waardoor het zowel praktisch als juridisch veel ingewikkelder wordt om de initiatiefnemer effectief aansprakelijk te stellen voor evt. fysieke en planschade waarvoor deze verantwoordelijk is. *Zie hieronder.*
5	(Verkeers) overlast en haalbaarheidsstudie / noodzakelijkheid grote supermarkt	Nee	Het antwoord is niet anders dan 'we zijn ernaar aan het kijken, maar als de voorkeursoptie niet lukt zal het toch anders moeten'. Dit schept bij ons geen vertrouwen in een goede oplossing. De grote supermarkt past niet binnen het geldende beleid van de gemeente en lijkt niet specifiek voor deze locatie te zijn uitgevoerd. Ook wordt er alleen gekeken naar economische haalbaarheid voor de eigenaar en niet naar praktische inpasbaarheid en geëxternaliseerde kosten. *Zie hieronder.*
6	Onvoldoende parkeerruimte	Nee	Het benoemen van de reeds bekende en niet verder gespecificeerde parkeergarage is geen antwoord op de vraag. De bewoners kunnen geen gebruik maken van de garage, terwijl er voor hen wel 65 parkeerplekken verdwijnen. Het plan lijkt - in tegenstelling van wat in de reactie staat vermeld - juist niet te voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht. *Zie hieronder.*
7	Toestroom extra verkeer	Nee	Zie antwoord vraag 5. *Zie hieronder.*
8	Overlast door laden en lossen	Nee	Er wordt geen echte oplossing voor dit probleem benoemd. Graag ontvangen

			wij verdere informatie over welke afspraken er hier bedoeld worden, hoe deze zullen worden geborgd en welke mogelijkheden voor alternatieven er nog zijn als deze niet worden gevolgd of niet afdoende blijken te zijn. *Zie hieronder.*
9	Enquête, kans voor kleinere supermarkt.	Nee	Er worden een aantal redenen genoemd waarom een (grote) supermarkt in het Veemarkt project niet mogelijk was die allemaal in nog sterkere mate gelden voor de Ezelsdijkbuurt. Ook is de voorgestelde supermarkt 1.5 keer zo groot. Het is volledig onduidelijk waarom een grote supermarkt hier wel passend zou zijn. *Zie hieronder.*
10	In-/uitgang parkeergarage aan Kardinaal de Jongweg	Ja	Wij vragen ons af waarom deze optie niet vooraf als randvoorwaarde is geformuleerd, gezien de grote impact van toename verkeer en laden en lossen op de leefbaarheid van de buurt.
11	Verdwijnen open ruimte en groen	Deels	Het plan van aanpak is duidelijk, helaas zien wij het verwijderen van groen met een functie en toegankelijkheid voor de buurt door groen op een onbereikbaar dak, dat ook nog de open zichtlijnen verstoort en geen fijnstof regulerende functie heeft, niet als een goede optie dan wel gelijkwaardige vervanging. *Zie hieronder.*
12	Behoud van de speeltuin	Ja	Wij zijn blij te horen dat de speeltuin op de huidige plek behouden zal blijven.
13	Voorkomen dan wel vergoeden van bouwschade.	Nee	Er wordt niets gezegd over het voorkomen van bouwschade en verantwoordelijkheid wordt afgewend op de verzekering van de aannemer. Er is duidelijk geen aandacht voor de enorme impact die bouwschade heeft op omwonenden en het belang van het voorkomen van de schade, ellenlange procedures en herstelwerkzaamheden. *Zie hieronder.*
14	Klachten doorlopen participatieproces	Onvolledig	Het belangrijkste aspect van deze vraag, het verkeerd voorlichten van de buurt voorafgaand en tijdens de 10 min gesprekken, wordt in het antwoord niet benoemd. Ook wordt er niet benoemd hoe de buurt in de toekomst wel goed en tijdig geïnformeerd gaat worden. *Zie hieronder.*
15	Vervolgproces	Ja, maar antwoord roept nieuwe vragen op	Het is belangrijk dat het participatieproces goed wordt geborgd en uitgevoerd. Dat is op dit moment niet het geval. Graag zien wij een plan voor verbetering. Wij zouden de raad willen vragen of jullie in de uitvoering van de controlerende taak in dit project (onder UPP-1) met ons ruggespraak zouden willen blijven houden, net zoals jullie dat nu doen. *Zie hieronder.*
16	Inzet bij huurcommissie	Ja	Wij begrijpen dat de behandeling door de huurcommissie valt onder het rijk en niet onder de gemeente. Het is goed te horen dat de gemeente regelmatig overlegt met de huurcommissie om dit probleem op te lossen.

Vraag 1

De huidige huurders boven de winkels en naastliggend woonblok (Van Ginnekenlaan) vragen zich af waarom hun woningen per se gesloopt moeten worden, terwijl het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan van dezelfde eigenaar recentelijk is gerenoveerd. Is renovatie (in plaats van sloop) een optie? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is hier onderzoek naar gedaan door de eigenaar en de gemeente?

Antwoord B&W

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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Men geeft aan dat er 2 scenario's zijn onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Wij zouden graag nog iets meer weten over de uitgangspunten die in deze scenario's zijn gebruikt, aangezien deze een zeer grote invloed hebben op de uiteindelijke resultaten. Ook zijn wij benieuwd wat er precies wordt bedoeld met het levensloopbestendig maken en waarom dit bij renovatie niet mogelijk zou zijn

Reactie: *Met de M3H Werkwijzer Renovatie of sloop-nieuwbouw zijn de uitgangspunten benoemd voor de twee scenario's. Deze is te vinden op het internet. Voor het levensloopgeschikt maken van de panden zijn liften een eis. In de huidige panden is geen mogelijkheid tot het plaatsen van liften.*

Het argument over het gebrek aan ruimte voor een CV installatie is onjuist. Op dit moment hebben al 7 van de 9 woningen aan de Huizingalaan een CV installatie en ook bij de meeste woningen aan de van Ginnekenlaan is deze reeds aanwezig. (Deze zijn geplaatst door de huurder). Dit zou bij de renovatie dus geen enkel probleem moeten zijn. Zoals eerder aangegeven is er geen ruimte voor het plaatsen van een CV installatie. Daarnaast is er in de wijk een warmtenet aanwezig waarop het gebouw aangesloten kan worden, waardoor een CV installatie niet nodig is.

Reactie*: Dit is onjuist. De verwarming in de panden is middels blokverwarming aangesloten op het warmtenet. Voor warm water zijn elektraboilers geïnstalleerd, door Eneco, niet door de huurders. Eerder waren er geisers geïnstalleerd*
De initiatiefnemer en de huurders willen juist van de blokverwarming af omdat de huurders niet individueel bemeterd kunnen worden. De kosten voor verwarming van het blok worden met een kostenverdeelsleutel met een vaste en variabele component naar de woningen omgerekend. De positie van de woning in het blok en het stookgedrag van andere huurders heeft hiermee invloed op de stookkosten van de woning.

Ook wordt er aangegeven dat de huidige kelders in slechte staat verkeren door zettingen. Hieruit blijkt dat verzakkingen in deze buurt een bekend risico is/zijn, ook bij de eigenaar/ beheerder.

Reactie: *Het pand aan de Van Galenstraat is gebouwd in de jaren 70. De kwaliteit van de bouw van de kelder is indertijd vanaf het begin niet goed geweest. Er zijn o.a. grote grindnesten in het beton geconstateerd en door zettingen zijn niet goed af te sluiten doorvoeringen en lekkages tussen vloeren/wanden ontstaan. Omdat de kelder de fundering van het erboven gelegen pand vormt, vertonen de gebouwen ook zettingsschade. Dit probleem doet zich al meer dan 30 jaar voor. Om de problemen te verhelpen is meerdere malen geïnjecteerd met mortels. Helaas bleek dit maar tijdelijk de problemen te verhelpen. De eerdere pogingen om de problemen te verhelpen hebben niet gewerkt. Hieruit concluderen we dat sloop/nieuwbouw de beste mogelijkheid biedt voor het structureel oplossen van de problemen.*

Hoe stelt de projectontwikkelaar voor om dit in de toekomst te voorkomen, zeker ook tijdens / na de bouwwerkzaamheden bij de omliggende bebouwing? Dit baart ons vooral zorgen omdat in het project ook een grote parkeergarage is opgenomen waarvoor een grote afgraving noodzakelijk is, maar die ook de huidige waterhuishouding in de buurt zal verstoren.

Reactie*: Vooraf aan de sloop zal een onderzoeksbureau namens de ontwikkelaar/aannemer onderzoek naar de bouwkundige staat van de omliggende belendingen (o-meting). Dit is verplicht en bedoeld om de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen zodat er geen schade aan omliggende bebouwing optreedt. In het onverhoopte geval dat dit toch gebeurt kan met het onderzoek aangetoond worden of en welke schade er aan de belendingen is opgetreden na sloop dan wel nieuwbouw.*

Zie ook het antwoord bij Vraag 13

Het voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen wordt benoemd als belangrijk aspect. Het hergebruik van bestaande gebouwen heeft ook een groot positief effect op de duurzaamheid van het project (gebruik van bestaande materialen, geen of lagere belasting door sloop- en bouwwerkzaamheden). Hierdoor kan de behaalde duurzaamheidswinst gelijk zijn aan nieuwbouw of zelfs beter uitkomen (o.a. onderzocht aan de TU Delft). Is dit ook meegenomen in het onderzoek en zo ja, waarom is de conclusie getrokken dat in dit geval nieuwbouw een duurzamere oplossing is?

***Reactie**: Nee, op basis van de kwaliteit van het gebouw (staat van de kelder/fundatie) en de mogelijkheden de panden aan de huidige eisen aan te passen (levensloopbestendig, verschillende woningtypen, energiesysteem) bleek al dat renovatie voor de toekomst geen duurzame oplossing zou bieden.*

Vraag 2

Als de sloop-nieuwbouw toch doorgaat, is het college bereid om concreet voor de huurder de volgende afspraken te maken met de ontwikkelaar/verhuurder:

a. *Terugkeer van de huidige huurders naar de nieuwe huurwoningen die straks in hetzelfde gebied worden gebouwd. Wat kan het college doen om te zorgen dat huurders die momenteel een inkomen (beperkt) boven de sociale huurgrens hebben, het recht behouden van terugkeer naar een woning die binnen de sociale huurgrens valt?*
b. *Bij de terugkeer de huurprijs niet meer zal zijn dan de huidige huurprijs + 50 euro?*
c. *Kan het college helpen bij doorstroming naar andere woningen met vergelijkbare m2 en vergelijkbare huurprijs?*
d. *Verhuiskostenvergoeding?*
e. *Bij een sloop- en nieuwbouw is er sprake van een stadsvernieuwingsurgentie. Dat moet verhuurder altijd bij het Vierde Huis aanvragen. Is het college bereid om toe te zien dat de verhuurder deze aanvraag tijdig bij Het Vierdehuis indient? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunnen de zaken in een juridisch document en in een sociaal plan vast worden gelegd?*

Antwoord B&W

a. *Woningcorporaties zijn bij sloop en renovatie wettelijk verplicht een sociaal plan op te stellen. Voor een particuliere initiatiefnemer geldt deze wettelijke plicht niet. In het intentiedocument is hier expliciet aandacht voor gevraagd aan de initiatiefnemer en daarom gaan we de afspraak om een eigenstandig sociaal plan op te stellen vastleggen in de anterieure overeenkomst. Het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd kan hiervoor als voorbeeld dienen. In het door de initiatiefnemer nog op te stellen plan komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw. Bij terugkeer geldt de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening, wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren.*
b. *De nieuwe huurprijzen zijn conform de regels voor sociale huisvesting. Huurgewenning is één van de opties voor de initiatiefnemer om mee te nemen in `het redelijk schriftelijk voorstel' aan de desbetreffende huurder.*
c. *Zoals bij 2a is aangegeven kunnen de huurders met een urgentie aanspraak maken op vervangende huisvesting. Hiermee helpen we de huurders om een vergelijkbare woning te kunnen vinden.*
d. *De huurders van de woningen krijgen op basis van het sociaal plan van de initiatiefnemer een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer'. In dat plan dat wettelijk is verplicht, moet rekening worden gehouden met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten.*
e. *Zie antwoord 2a.*

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Er is nog veel onduidelijk bij deze vraag: Wordt hier inderdaad toegezegd dat de verhuurder een stadsvernieuwingsurgentie zal aanvragen voor de huurders en dat hierbij geen inkomenseis zal zijn? (zoals vermeld op de website van woningnet). Voor terugkeer naar de nieuwbouwwoningen wordt namelijk wel een inkomenseis tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) genoemd.

***Reactie**: In de brief van 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat hij urgentie voor hen aanvraagt. De huurders kunnen met de urgentieverklaring via Woningnet op zoek naar een andere vergelijkbare woning en krijgen zij voorrang op andere woningzoekenden. Hiervoor hebben de huurders minimaal een jaar de tijd. Mocht de huurder binnen een half jaar geen vervangende woning hebben gevonden dan kan de initiatiefnemer hierbij helpen. De kosten van de verhuizing worden door de initiatiefnemer vergoed. Het bedrag voor de vergoeding is wettelijk bepaald en is sinds 28 februari 2021 vastgesteld op € 6.334,00. Deze bijdrage wijzigt jaarlijks voor 1 maart. Wanneer de nieuwbouw klaar is, krijgen de huurders voorrang om opnieuw een woning te huren. Er komen verschillende sociale huurwoningen in de nieuwbouw terug. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe die woningen er precies uit gaan zien, dat wordt duidelijk bij het definitieve ontwerp. Er is op dit moment nog niet te zeggen over de grootte van de nieuwe woningen. Zodra hier meer informatie over beschikbaar is, worden de huurders hierover door de initiatiefnemer*

geïnformeerd. De huurders zijn niet verplicht om terug te keren naar de nieuwbouw. Als zij liever blijven wonen in hun vervangende woning, kan dat ook.

Voor de inkomenseis i.v.m. terugkeer is de initiatiefnemer voornemes dezelfde handelwijze te hanteren als bij de Woningnet. Zie hiervoor https://www.woningnetregioutrecht.nl/nl-NL/Paginas/Maximaal%20jaarinkomen. Hier is aangegeven dat mensen die vanwege sloop of ingrijpende renovatie hun woning moeten verlaten (stadsvernieuwingsurgenten) ook met een hoger inkomen dan maximaal € 51.198 (het zogeheten middeninkomen) kunnen reageren op sociale huurwoningen met een rekenhuur vanaf € 678,66. Initiatiefnemer wil hier met maatwerk wel de principes van redelijkheid en billijkheid hanteren om scheefwonen tegen te gaan. Het kan niet de bedoeling zijn om iemand met bijvoorbeeld een jaarinkomen van € 80.000 een nieuwe sociale huurwoning te laten betrekken.

Graag zien wij deze afspraken helder en duidelijk opgenomen worden in de anterieure overeenkomst. Hierin bij zouden de volgende punten benoemd moeten worden:

- Dat het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd als basis dient voor het plan dat opgesteld wordt door de initiatiefnemers in samenspraak met de huurders.

***Reactie**: Aan het schriftelijk redelijk voorstel wat in de toekomst gedaan zal worden, ligt het "Het Utrechts Participatie Model & Algemeen Sociaal Plan (ASP)" ten grondslag. Dit voorstel doet de initiatiefnemer wanneer het definitieve besluit tot sloop is genomen. Een schriftelijk redelijk voorstel wordt samen met de (nog op te richten) bewonerscommissie van mensen met een gereguleerde huurovereenkomst overeengekomen. Momenteel hebben 25 huishoudens een gereguleerde huurovereenkomst. De overige huishoudens hebben een tijdelijke huurovereenkomst. De initiatiefnemer heeft verzoeken van enkele bewoners gekregen om vooruitlopend op de toekomstige plannen tegen een redelijke vergoeding eerder te gaan verhuizen.*

- Dat het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw.

***Reactie**: Dat is het uitgangspunt.*

- Dat de Huisvestingsverordening van toepassing is voor huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting zonder inkomenseis.

***Reactie:** Zie eerder gegeven antwoord hierboven.*

- Dat de bovenstaande urgentie inderdaad een stadsvernieuwingsurgentie betreft en dat deze nu officieel is toegezegd. Dit betekent dat de huidige sociale huurders naar een sociale huurwoning kunnen terugkeren.

***Reactie**: Zie eerder gegeven antwoord hierboven.*

- Dat huurgewenning wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst en niet slechts als optie wordt benoemd.

***Reactie**: Huurgewenning is geen onderdeel van de afspraken die de gemeente en de corporaties hebben gemaakt ten aanzien van het ASP. Het verzoek gaat hiermee verder dan de gebruikelijke afspraken. De gemeente wil hier met één private partij middels een anterieure overeenkomst niet verder in gaan. Initiatiefnemer heeft aangegeven dat de afspraken over huurgewenning onderdeel zijn van het schriftelijk redelijk voorstel dat hij samen met de (nog op te richten) bewonerscommissie overeenkomt.*

Vraag 3

In dit gebied is een laag percentage aan sociale huurwoningen. Wat is de inzet van het college m.b.t. sociale huurwoningen in dit gebied? Is het college bereid om in het gebied voldoende sociale huurwoningen te realiseren zodat het tekort ingelopen kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord B&W

Samen met de initiatiefnemer is gekozen voor een programma met overwegend betaalbare en levensloopgeschikte woningen. Het richtinggevend programma bestaat uit 104 appartementen, waarvan het bestaande aantal woningen in de sociale huur gelijk blijft (40 woningen) en 54% in het middenhuursegment en 11% in het vrije sector segment wordt gerealiseerd. Hiermee wordt een gemengd woonprogramma gerealiseerd. Dit draagt bij de ambitie uit de Woonvisie 2019 om in 2040 een woningvoorraad te hebben met een aandeel van 35% sociale huurwoningen en een aandeel van 25% in het middenhuursegment. Ook bij andere ontwikkelingen in de wijk kijken we naar kansen om het aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen: in het sloop/nieuwbouwproject Nieuw Buurland komen bijvoorbeeld meer sociale huurwoningen terug dan het huidige aantal.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
De buurt is een voorstander van de functie wonen voor verschillende inkomensgroepen.

Vraag 4

De fracties maken zich zorgen over de handelwijze van deze eigenaar/ontwikkelaar. Bijvoorbeeld: niet herstellen van onderhoudsgebreken aan de huurpanden. Men heeft in andere delen van het land geen positieve ervaring. Is het college bekend met de reportages (zie bijlage hieronder) over de behandeling van de huurders in de Ezelsdijk Buurt door pandeigenaar Kerckebosch en diens uitvoerders (Eenhoorn en voorheen Elf Provinciën) in het verleden? Begrijpt het college dat bewoners op basis van deze ervaringen zich zorgen maken over de handelswijze van de eigenaar/ontwikkelaar en hun positie als huurder? Op basis van deze feiten vragen de fracties van PvdA, CDA en GL zich af of deze eigenaar/ontwikkelaar betrouwbaar en financieel daadkrachtig genoeg is om met elkaar zaken te doen? Zo ja, op basis van welke onderbouwing?

Antwoord B&W
Wij zijn bekend met de reportages over Kerckebosch als 'huisbaas' en begrijpen de zorgen van de bewoners Eerder is door de initiatiefnemer een tweetal ontwikkelingen in Leidsche Rijn gerealiseerd (Rijnsche Maan in de Pablo Picassostraat en Hoge Weide aan de Rietsuikerweg/Vanilleweg/Sojaweg). Ook heeft de initiatiefnemer het pand aan de Kaatstraat 1 en een complete renovatie van hun pand aan de Oudenoord/Raamstraat gerealiseerd. De initiatiefnemer is als ontwikkelaar hierin een betrouwbaar en financieel daadkrachtige partij gebleken.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Deze vraag is onvoldoende beantwoord. Er wordt slechts een overzicht gegeven van eerder door deze partij gerealiseerde projecten, zonder dat er hierbij wordt ingegaan op het verloop van deze projecten en de ervaringen uit de buurten waar deze plaatsvinden.
***Reactie**: De vraag ging over de betrouwbaarheid en financiële daadkracht van de initiatiefnemer 'om met elkaar zaken te doen'. Het antwoord geeft aan dat deze zijn gebleken bij eerdere projecten in de stad.*

Graag ontvangen wij hier meer informatie over zodat er een compleet beeld kan worden gevormd over de al dan niet gebleken geschiktheid. Bijvoorbeeld: Hoe functioneren de pandeigenaar en diens uitvoerders op deze locaties? Wat is het plan om de directe situatie voor de huurders (voor start van het project) te verbeteren?
Reactie: In een brief d.d. 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat de plannen voor sloop/nieuwbouw betekenen dat er voor de komende periode geen langjarig groot onderhoud aan de woningen wordt uitgevoerd. Tijdens de planuitwerking, dus tot de daadwerkelijke sloop, zorgt de initiatiefnemer er wel voor dat kleinschalig onderhoud wordt gedaan en tijdelijke maatregelen worden getroffen. De initiatiefnemer heeft EVM Vastgoedmanagement ingeschakeld om hen hierin te adviseren. Huurders met een verzoek voor onderhoud zijn in de gelegenheid gesteld om een inspectie te laten uitvoeren. Hiervan heeft één huurder gebruik gemaakt.

Welke voorzorgsmaatregelen zijn er getroffen om bouw en project schade te voorkomen?
***Reactie**: Deze vraag geldt niet de huurders (die immers zijn verhuisd) maar de omgeving. Zie voor antwoord onze reactie bij Vraag 13.*

Welke zekerheden zijn er voor de financiële daadkrachtigheid van de eigenaar/ontwikkelaar? Bij dit laatste punt is van belang dat de situatie ten opzichte van de genoemde projecten drastisch is veranderd: in 2019 is de bedrijfsopzet van Kerkebosch Groep BV (de eigenaar) ingrijpend aangepast, deze voorbeelden zijn dus niet meer representatief. Kerckebosch Groep BV is onderdeel van Finema Nederland BV en het bedrijf is nu opgedeeld in 33 aparte BV's. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid over mogelijke financiële aansprakelijkheid en het risico op ellenlange procedures, die vooral voor buurtbewoners zeer belastend zijn, aanzienlijk groter geworden. Het verdere antwoord bij vraag 13 heeft deze zorgen nog verder uitvergroot. (Zie hieronder.)
***Reactie** Eventuele planschade en nadeelcompensatie die voortvloeit uit de wijziging van het bestemmingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen door bewoners voor een tegemoetkoming in planschade neemt de gemeente in behandeling conform de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1) en de 'Planschadeverordening 2009' of de daarvoor in de plaats tredende wettelijke regeling. Na besluitvorming door de gemeente over een eventuele tegemoetkoming zal deze door de initiatiefnemer worden betaald. Om de hoogte van de mogelijk totaal te claimen planschade in te schatten moet de initiatiefnemer een planschaderapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom aan de initiatiefnemer gesteld. Eventuele schade voortkomend uit de sloop- dan wel bouwwerkzaamheden wordt, zoals eerder reeds aangegeven en zoals te doen*

gebruikelijk, door de initiatiefnemer afgedekt via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur en onderaannemers).

Vraag 5

De ontwikkelaar is voornemens om na sloop en nieuwbouw een grote supermarkt ("discounter") te vestigen. Het aantal m2 bedraagt ongeveer 1800m2. De omwonenden maken zich zorgen dat er een grote toename zal zijn van overlast door autoverkeer (inclusief parkeren) en dat deze toename in verkeersdrukte (auto's) op gespannen voet zal staan met het (beoogde) autoluwe karakter van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan als fietsstraat in het kader van de fietsroute Overvecht-USP. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden? Kan het college
onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Antwoord B&W

Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden. Op ons verzoek heeft de initiatiefnemer marktonderzoek laten verrichten naar de behoefte en
levensvatbaarheid van een supermarkt in het discountsegment op deze plek, omdat het de diversiteit van het aanbod in dit deel van de stad vergroot. Dit onderzoek toont aan dat er, vanwege de geplande woningbouw in het verzorgingsgebied en de daaruit voortkomende bevolkingsgroei tot 2030, voldoende marktruimte voor een discounter van minimaal 1.200 m2 op deze plek in de stad is. Om haar rol goed te kunnen vervullen en om omliggende voorzieningen aan te trekken, is het van belang
dat de supermarkt een schaalgrootte heeft van minimaal 1.200 m2. Enerzijds om voldoende gedifferentieerd aanbod te kunnen bieden en anderzijds om een bepaald omzetniveau te genereren om rendabel te functioneren onder de huidige marktomstandigheden. De full-service supermarkten binnen het verzorgingsgebied zullen alle door de komst van een discountsupermarkt enig omzetverlies lijden. Doordat dit zich zal verdelen over de verschillende supermarkten en deze supermarkten momenteel gemiddeld (zeer) goed functioneren, zal er naar verwachting van verlies van toekomstperspectief als gevolg van de voorgenomen toevoegen van een discounter geen sprake zijn. Met de uitkomst van dit marktonderzoek is de in het richtinggevend programma opgenomen 1.800 m2 (bvo) een realistisch uitgangspunt. De kleinschalige Spar die hier voorheen zat is verdwenen vanwege onvoldoende bezoek en omzet. Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m2) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren. Een kleine supermarkt heeft een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de
consument aantrekkelijk te blijven. Wij verwachten daarom niet dat een geschikte partij zich aandient voor vestiging in deze nieuwbouwsituatie. Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de,
door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu.

Reactie 5 (en 7) werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Bij deze vraag worden een aantal vragen tegelijkertijd beantwoord. Deze zijn voor de duidelijkheid hieronder apart opgenomen.

Originele vraag:

a) Effect van gevreesde toename van verkeer op autoluwe fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan (fietsroute Overvecht-USP), door de aantrekkingskracht van de geplande grote supermarkt. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden?
b) Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Bij vraag 7 wordt alleen verwezen naar antwoord bij vraag 5:

c) Wat kan het college doen om te zorgen dat de toestroom van extra verkeer goed wordt opgevangen en geen onveilige situaties zal veroorzaken op de fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan, als ook bij de dichtbij gelegen basisschool de Wissel?

Voor het antwoord op deelvraag a) en c) wordt slechts geschreven:
"Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden."

Reactie a) en c):
Deze vragen worden niet beantwoord. Het is reeds bekend dat er een garage in het plan zit. Onduidelijk is of deze garage voldoende plekken zal leveren (zie ook reactie 8).

Wij zijn het ermee eens dat de enige mogelijke locatie voor de in-/uitrit die daadwerkelijk de overlast voor de buurt zou beperken aan de Kardinaal de Jongweg zou zijn. Indien dit niet mogelijk blijkt zien wij geen mogelijk alternatief in de buurt. Gezien dit essentiële punt voor de leefbaarheid in de buurt (zie ook alle discussie rondom winkelcentrum De Gaard) verbaast het ons dat de ontsluiting via de Kardinaal de Jongweg niet vooraf als eis door de gemeente is meegegeven en/of dat de haalbaarheid hiervan niet vooraf is vastgesteld.
Reactie: *De ontsluiting van de parkeergarage en logistiek zijn in het intentiedocument als onderzoeksvraag geformuleerd. In de fase waarin we nu zitten wordt de haalbaarheid van de verschillende opties bekeken. Het verkeerskundig onderzoek naar de plek van de in-uitrit van de parkeergarage en logistieke ingang is inmiddels in concept gereed. Er zijn zes verschillende opties voor de ontsluiting onderzocht. Uit dit onderzoek komt naar voren dat een ontsluiting aan de Huizingalaan verkeerskundig de voorkeur heeft. Het is duidelijk dat dit door de buurt anders wordt gezien. Naast de locatie van de in-/uitrit wordt in het onderzoek ook de verkeer aantrekkende werking en het parkeren onderzocht.*
Inmiddels is het nadere verkeersonderzoek uitgevoerd en met jullie gedeeld. Net als de marktonderzoeken, om te bezien of het compleet en duidelijk is en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. Ook zullen de onderzoeken breed gedeeld worden met de buurt in het kader van het participatieproces. De uitkomsten van dit onderzoek zal onderdeel zijn van de integrale afweging en keuzes.

Een in-/uitrit aan de Kardinaal de Jongweg heeft inderdaad als groot voordeel dat het verkeer de buurt niet in hoeft. Het is duidelijk dat de buurt voorkeur heeft voor deze locatie en zich op het standpunt stelt dat er geen ander alternatief mogelijk is. De groenstrook aan de noordzijde van de ontwikkeling, langs de Kardinaal de Jongweg, is echter onderdeel van de hoofdgroenstructuur (Groenstructuurplan, maart 2018). De hoofdgroenstructuur is de minimale groenstructuur die Utrecht wil hebben. De groenstructuur staat vanwege de verdichting in de stad onder druk. Opheffen van de hoofdgroenstructuur dient daarom aantoonbaar kwalitatief gecompenseerd te worden en onderbouwd (waarom is het echt noodzakelijk?). Een in-/uitrit aan deze zijde van de ontwikkeling ligt daarmee niet direct voor de hand en noodzaakt aan te tonen dat de in-uitrit op een andere plek verkeerskundig niet mogelijk is. Hiernaast is de Kardinaal de Jongweg een drukke ontsluitingsweg, ligt de gedachte in-/uitrit dicht op het kruispunt met de Jan van Galenstraat en is er een bushalte gesitueerd. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om het traject van buslijn 30 te versnellen om het OV te verbeteren. Een van de mogelijke oplossingsrichtingen is een separate busbaan aan de zuidkant van de Kardinaal de Jongweg.

Tijdens de 10 min gesprekken is door de architect herhaaldelijk aangegeven dat de supermarkt zo min mogelijk autoverkeer moet aantrekken en vooral fiets en voetverkeer. Dit werkt voor kleinere locaties (zoals bijvoorbeeld aan de Biltstraat) maar is niet realistisch voor een supermarkt van dit formaat. Daarnaast zien wij deze uitspraken hier niet meer terug, zijn deze komen te vervallen
Reactie*: Zie antwoord hiervoor.*

Wij wachten het antwoord dat daadwerkelijk op deze problematiek ingaat vol verwachting af.

De vragen die bij ons leven over dit punt (ongeacht de locatie van de in-/uitgang parkeergarage) zijn:

- Welke berekening ligt aan de geplande parkeergarage ten grondslag.
  Reactie: *Deze is opgenomen in het verkeerskundig onderzoek.*
- Hoe wordt voorkomen dat bezoekers toch in de wijk parkeren?
  De parkeerkelder is bedoeld voor de nieuwe bewoners en bezoek, supermarktbezoekers en voor de huidige bewoners in de buurt. Bezoekers van de nieuwe huurders en de winkels kunnen ook in de wijk parkeren en gebruik maken van de parkeerplekken waarvoor betaald moet worden.
- Klopt het dat de garage ook voor de supermarktbezoekers toegankelijk zal zijn?
  Reactie*: Ja*
- Hoe wordt gezorgd dat de supermarktbezoekers ook daadwerkelijk de parkeergarage gebruiken?
  Reactie: *De parkeergarage wordt voorzien van een lift of tapis roulant zodat de supermarktbezoekers eenvoudig hun boodschappen naar hun auto kunnen brengen.*
- Wat er gebeurt als de garage vol zit
  Reactie: *Dan moeten bezoekers wachten op een plek of elders parkeren*
- Wat zijn de kosten voor het parkeren in de garage?

- ***Reactie**: Dit is nu nog niet bekend. Onderzocht wordt of de supermarktbezoekers gratis kunnen parkeren via in-/uitrijkaarten via de kassa. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden van verkoop van de supermarkt en de parkeerplekken aan de exploitant.*
- Hoe wordt sluipverkeer door de wijk (nu ook al een probleem) voorkomen?
- ***Reactie:** Dit is geen onderdeel van het project.*
- Wat is het plan voor fietsparkeren?
  ***Reactie:** Er komen plekken aan de Jan van Galenstraat voor bezoekers van de winkels en in de garage voor bewoners.*
- Was er eerder niet sprake van ontsluiting parkeergarage via de Jan Van Galenstraat
  ***Reactie:** Er zijn zes mogelijke locaties onderzocht waarvan twee aan de Jan van Galenstraat.*
- Hoe kan de gemeente garanderen dat er geen overlast zal zijn als de in-/uitgang niet aan de Kardinaal de Jongweg kan worden gerealiseerd?
  ***Reactie:** Die garantie is niet te geven, want overlast is een subjectief gegeven en daardoor niet te meten. We kunnen wel maatregelen nemen, zoals het instellen van venstertijden en het laten begeleiden/meekijken door een supermarktmedewerker als de vrachtauto's in/uit rijden om zoveel mogelijk situaties die als overlast ervaren worden te voorkomen.*

Reactie b)

Wij merken dat er bij het beantwoorden van deze vraag de volgende aannames worden gedaan:

- De wenselijkheid van een supermarkt is alleen gebaseerd op de economische haalbaarheid
  ***Reactie**:De wenselijkheid wordt ook ingegeven om het voorzieningen-niveau met de groei van de stad op peil te houden.*
- Een economisch haalbare supermarkt zou gebouwd moeten worden
  ***Reactie:** De supermarkt moet (verkeerskundig) ook inpasbaar zijn en de concurrentiepositie van andere aanbieders niet zodanig schaden dat hun levensvatbaarheid in het geding komt.*
- Een economisch haalbare supermarkt betekent dat deze noodzakelijk is i.v.m. verwachte bevolkingsgroei tot 2030.
  ***Reactie:** Er is een keuze gemaakt om de groei van de stad te faciliteren aan de hand van het principe Gezond Stedelijk Leven; dat betekent dat o.a. het voorzieningen-niveau en groen moeten meegroeien met de woningbouw..*
- Het feit dat deze supermarkt haalbaar zou zijn "op deze plek in de stad" betekend dat deze ook op deze specifieke locatie goed ingepast kan worden.
  ***Reactie:** We zitten nu in de definitiefase, waarbij we onderzoeken of deze supermarkt op deze plek ingepast kan worden.*
- Er dienen extra voorzieningen aangetrokken te worden op deze plek:
  ***Reactie**: De supermarkt is een trekker, voor de dagelijkse boodschappen, die ervoor zorgt dat de levensvatbaarheid van de andere commerciële voorzieningen wordt versterkt. De afgelopen jaren is gebleken, gezien de leegstand, dat deze op zichzelf kwetsbaar is.*

Wij vinden deze aannames op dit moment niet goed onderbouwd. De formulering van het antwoord lijkt erop te duiden dat er alleen onderzoek is gedaan vanuit de wens om tot een grote fullservice supermarkt te komen. Dit is niet passend met het geldende beleid te weten:

'Ontwikkelingskader detailhandel' (juli 2012)

- "Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied."

'Notitie detailhandel' (2015)

- "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen. Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."

- “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.”

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze beleidsstukken. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Het zou logischer zijn geweest om direct te kijken welke opties voor soorten winkel activiteiten er mogelijk zouden zijn i.p.v. zo doelgericht een grote supermarkt te onderzoeken.

***Reactie**: Sinds 2012 en 2015, de jaartallen waaruit de stukken dateren, zijn er een aantal ontwikkelingen geweest. Zowel voor detailhandel/supermarkten in het algemeen als voor Noordoost specifiek. In 2012 en 2015 was de vergroting van winkelcentrum De Gaard nog niet tot stand gekomen. Het winkelcentrum was eigenlijk al jaren te klein voor de functie die het heeft als wijkcentrum voor Noordoost. Een vergroting van het centrum paste en past bij de economische en ruimtelijke ambitie om schaalvergroting te faciliteren Winkelcentrum De Gaard is inmiddels vergroot, echter zonder de tweede supermarkt. Dit bleek niet mogelijk vanuit ruimtelijke en verkeerskundige overwegingen. Uitbreiding van de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat was indertijd, met het perspectief op de uitbreiding van De Gaard met een tweede supermarkt, niet aan de orde. Daarbij speelt mee dat de huidige maten en uitstraling van de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat niet de mogelijkheid biedt dit cluster als een modern buurtcentrum te laten functioneren. Met het voornemen van de initiatiefnemer is een nieuwe situatie ontstaan en een kans om uitvoering te geven aan de uitgangspunten in de beleidsstukken. Voor de Jan van Galenstraat is het meest relevante uitgangspunt dat we dit cluster willen behouden binnen de fijnmazige winkelstructuur in de buurten en wijken, waarbij rekening wordt gehouden met de trend van schaalvergroting van winkels, winkelgebieden en bijbehorende verzorgingsgebieden (uit Detailhandel Utrecht 2015). De herontwikkeling biedt een kans om een moderne buurtstrip te realiseren die aan de huidige eisen voldoet, en daarmee als buurtwinkelcentrum weer goed en toekomstbestendig kan functioneren. Omdat een tweede supermarkt in De Gaard niet mogelijk is en omdat een discounter nog steeds ontbreekt in Noordoost is hierop ingezet. Deze behoefte is niet enkel ingegeven vanuit een aantrekkelijke exploitatie voor de supermarkt zelf, maar primair vanuit de behoefte van bewoners en verblijvers in Noordoost.*

Daarnaast lijkt het erop dat het onderzoek naar de economische haalbaarheid kijkt naar een locatie “op deze plek in de stad” waarbij “deze plek” een veel groter gebied betreft dan deze specifieke locatie. (Zie bijvoorbeeld ook de verwijzing naar de Veemarkt). Ook is een kleinere supermarkt zonder voorgaand onderzoek verworpen (“***Wij verwachten dat*** een kleinere supermarkt (tot 700 m2) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren.”) Wij zijn dan ook blij te lezen dat dit onderzoek alsnog zal worden uitgevoerd, zeker omdat op de Biltstraat en het Willem van Noortplein duidelijk blijkt dat ook kleinere supermarkten prima haalbaar zijn in dit deel van de stad.

Ook wordt benoemd dat de supermarkt een aantrekkende kracht moet hebben voor de overige winkelruimten, waarbij de bestaande winkelier de optie geboden zal worden om terug te keren. Een grote supermarkt zou echter een directe concurrent zijn van de huidige winkels, of heeft geen overlap in de klandizie. Graag zien wij welke winkels hier beoogd worden die wel een positief effect zouden hebben van een grote supermarkt direct naast hun winkel en een onderbouwing waarom deze winkels noodzakelijk zijn op deze plek. (In de enquête kwam duidelijk naar voren dat de buurt erg tevreden is met het huidige aanbod.)

***Reactie:** De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld/aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.*

Graag zouden wij meer informatie ontvangen over het onderzoek naar de economische haalbaarheid. *De vragen die bij ons leven over dit punt zijn:*

- *Zijn in de haalbaarheidsstudie ook* de geëxternaliseerde kosten, die vooral bij de buurtbewoners komen te liggen, meegenomen of is hier alleen gekeken naar de haalbaarheid vanuit de eigenaar / uitbater?

- Is hierin gekeken of een extra supermarkt ook daadwerkelijk noodzakelijk is om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen, of is hiervoor al voldoende capaciteit aanwezig?
- Is dit ook daadwerkelijk de meest praktische en best gelegen locatie, zo vlakbij winkelcentrum de gaard en de voorzieningen aan de Biltstraat of is een andere locatie (bijvoorbeeld het multifunctionele gebied in Rijnsweerd benoemd in de 2040 visie) niet veel geschikter?
- Is er naast het minimum van 1.200 m2 ook gekeken naar de maximum grootte? (Waar komt het formaat van 1.800 m2 vandaan?)
- Waarom zou dit een te weinig gedifferentieerd aanbod zijn?
- waarom wordt er niet verwacht dat voor een kleinere supermarkt een geschikte partij kan worden gevonden?
- Is er ook daadwerkelijk naar een partij voor een kleinere supermarkt gezocht?
- Wat zijn de randvoorwaarden voor een 'geschikte partij'?
- Wanneer kunnen wij de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een kleinere supermarkt verwachten? En door wie wordt dit onderzoek verricht?

Wij hopen natuurlijk dat dit in het nieuwe haalbaarheidsonderzoek zal worden meegenomen.

***Reactie**: De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie. Dit is inmiddels gebeurd. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.*

Vraag 6

Bewoners vrezen dat door een grote supermarkt met een groter bedieningsgebied het aantal voorziene parkeerplaatsen flink moet stijgen, naast het voorzien in extra parkeerruimte voor het aanzienlijke groter aantal woningen. Is hier in de huidige plannen voldoende rekening mee gehouden? Past dat in deze wijk? Hoe ziet het college dit?

Antwoord B&W

Het initiatief moet voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht. Het plan voorziet in een ondergrondse parkeergarage.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Voor veel bewoners is de ruime opzet met voldoende parkeergelegenheid van de buurt een belangrijke reden geweest om juist hier te komen wonen. Door eerdere projecten in de buurt en zijn directe omgeving merken de bewoners nu al dat de parkeerdruk veel hoger is dan een aantal jaar geleden. Zo zijn er veel meer mensen uit de achterliggende zeeheldenbuurt die nu de auto hier parkeren omdat er daar onvoldoende plek is, maar zijn er ook structureel parkeerplaatsen verdwenen bij het aanleggen van de fietsstraat in de Huizingalaan. Deze parkeerplaatsen zijn (deels) gecompenseerd door het parkeren langs de van Ginnekenlaan maar deze plaatsen zouden in de huidige planopzet alsnog verdwijnen.

Zoals ook in andere vragen aangegeven voorzien wij grote problemen met het realiseren van een (grote) parkeergarage i.v.m. de funderingen van de woningen en de door een ondergrondse garage veranderende grondwaterstand. Dit levert bijvoorbeeld ook al problemen (vocht en scheuren in bestaande bouw) op bij het Ooglijdersgasthuis project even verderop in de wijk (zie: https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2147154/bewoners-utrechtse-zeeheldenbuurt-boos-op-gemeente-na-bouwoverlast-we-moeten-informatie-op-verkeersborden-lezen.html). De huidige problemen in de Ezelsdijkbuurt met de grondwaterstand zullen door de toevoeging van een (grote) parkeergarage alleen nog verder worden versterkt.

***Reactie:** Zie antwoord bij* Vraag 13

Maar, zelfs als we ervan uitgaan dat de parkeergarage zoals voorgesteld in het plan gerealiseerd kan worden zonder grote problemen voor omwonenden blijkt dat deze niet voldoet. Bij winkelcentrum De Gaard blijkt al dat mensen de snelste plek zoeken (en dat zijn de reguliere plekken op straat), zelfs al is er even verderop ruimschoots voldoende plek aanwezig. In de Veemarkt is de grote supermarkt niet doorgegaan in verband met de verwachte parkeerdruk, deze overlast is ook hier niet gewenst. Daarnaast moet niet vergeten worden dat de parkeergarage niet toegankelijk zal zijn voor de huidige buurtbewoners (of zeker niet onderdeel zal zijn van de parkeervergunning). Het vervangen van openbare parkeerplaatsen voor garage parkeerplaatsen levert daarmee dus een verhoging van de parkeerdruk in de buurt. Zeker voor de directe

omwonenden zal dit betekenen dat zij veel vaker hun auto veel verder weg zullen moeten parkeren, wat problemen oplevert voor diegenen die slecht ter been zijn of jonge gezinnen hebben. Ook is er grote onduidelijkheid over het functioneren van de garage i.c.m. afgegeven parkeervergunningen.

De vragen die bij ons leven over dit punt zijn:

- Zullen nieuwe bewoners een parkeervergunning kunnen aanvragen als zij de kosten voor het parkeren in de garage te hoog vinden?
  Reactie: *Nee, dat zou tegen het gemeentelijke beleid ingaan.*
- Hoe wordt parkeergelegenhed voor bewoners direct naast en tegenover het project (Huizingalaan, Zeemanlaan) op redelijke afstand gegarandeerd?
  Reactie: *De in totaal 60 parkeerplekken die vervallen aan de Van Ginnekenlaan en op het parkeerterrein worden gecompenseerd in de parkeerkelder. De parkeerkelder is bedoeld voor de nieuwe bewoners en bezoek, supermarktbezoekers en voor de huidige bewoners in de buurt.*
- Hoe wordt gegarandeerd dat niet hetzelfde probleem ontstaat als bij het Rachmaninoffplantsoen in de wijk Welgelegen (https://www.ad.nl/utrecht/amber-27-dolblij-met-gloednieuwe-flat-in-utrecht-maar-parkeren-kost-maandsalaris~a912acf8/), waar huurders geen plek krijgen in de garage maar ook geen parkeervergunning kunnen aanvragen? (Aangezien een reeds gebouwde garage niet groter kan worden zal dit toch middels een parkeervergunning opgelost moeten worden.)
  Reactie: *De gemeente heeft een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het autobezit. De gemeente stimuleert het gebruik van fiets en deelauto's. De nieuwe bewoners aan het Rachmaninoffplantsoen die gebruik willen maken van een eigen auto kunnen gebruik maken van het betaald parkeren in de buurt of van een niet betaald parkeren gebied elders.*
- Ook wordt hierbij wordt nog geen rekening gehouden met overige functies (buiten de detailhandel) die, eventueel in een later stadium, gerealiseerd zouden kunnen worden maar een hogere parkeernorm hebben.
  Reactie*: Het aantal te realiseren plekken moet in overeenstemming zijn met het programma dat gebouwd gaat worden. Toekomstige ontwikkelingen, na realisatie van dit plan, worden op dat moment beoordeeld aan de hand van de dan geldende parkeernota.*

Vraag 7

Zie vraag 5

Vraag 8

Bewoners vrezen dat er overlast zal ontstaan door laden en lossen. Wat kan het college doen om de overlast te beperken? (voor een supermarkt van de beoogde omvang al snel vijf keer per dag van de vroege ochtenduren tot in de avond). Kan het college bijvoorbeeld venstertijden afspreken?

Antwoord B&W

Zie antwoord op vraag 5. Daarnaast zal bij het onderzoek naar situering van de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling meegenomen worden hoe de overlast door het laden en lossen zoveel mogelijk beperkt kan worden. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden met de supermarkt over venstertijden.

Uit antwoord vraag 5

Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Het antwoord op deze vraag geeft geen echte duidelijkheid over oplossingen voor overlast door laden en lossen. Het lijkt erop dat dit aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg of in de parkeergarage geplaatst zal worden, al wordt dit niet daadwerkelijk gezegd.

Reactie *De concept verkeersonderzoeken zijn d.d. 9 september 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie.*

Graag ontvangen wij verdere informatie over welke afspraken er hier bedoeld worden
Reactie: *afspraken over venstertijden*

hoe deze zullen worden geborgd
Reactie*: In beginsel worden afspraken over venstertijden vastgelegd in de huurovereenkomst tussen verhuurder en exploitant. worden vastgelegd, weet niet of het ook mogelijk is een kwalitatieve verplichting op te leggen via bestemmingsplan of een exploitatievergunning o.i.d.*

en welke mogelijkheden voor alternatieven er nog zijn als deze niet worden gevolgd of niet afdoende blijken te zijn.
Reactie*: begeleiding/meekijken bij het in- en uitrijden door een medewerker van de supermarkt.*

Wij zijn het ermee eens dat de enige mogelijke locatie voor laden en lossen die daadwerkelijk de overlast voor de buurt zou beperken aan de Kardinaal de Jongweg zou zijn. Indien dit niet mogelijk blijkt zien wij geen mogelijk alternatief in de buurt. Wij wachten het antwoord dat daadwerkelijk op deze problematiek ingaat vol verwachting af.

Vraag 9

Is het college op de hoogte van de enquête die eind 2020 is uitgevoerd in de buurt Huizingalaan e.o. (Ezelsdijkbuurt) (met grote respons; zo'n 140 personen, zie bijlage)? Hieruit blijkt dat een grote discounter als niet passend wordt gezien in deze kleine woonbuurt, maar er wel een kans wordt gezien voor een kleinere (tot 700 m2) ecologisch, speciale of full-service supermarkt? Op welke manier neemt het college deze uitkomst ter harte in de gesprekken met de projectontwikkelaar? Heeft het college een visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost en onder welke voorwaarden/waar deze het beste kan worden gerealiseerd? Waarom is er bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het Veemarkt Gebied geen rekening gehouden met het vestigen van een dergelijke omvangrijke supermarkt?

Antwoord 9

Zie voor `het ter harte nemen van de uitkomsten van de enquête in de gesprekken met de projectontwikkelaar' en `de visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost' het antwoord op vraag 5. Bij de ontwikkeling van het Veemarkt Gebied was ruimte gereserveerd voor een supermarkt van 1.200 m2 bvo, waarbij het specifieke segment niet is meegegeven. De raad achtte deze omvang te groot in verband met verwachte concurrentie met het ook in ontwikkeling zijnde winkelcentrum De Gaard en de vrees voor een verkeersaantrekkende werking op de Veemarkt. Het aantal m2 is toen bijgesteld naar 600 m2 bvo. Uit marktonderzoek naar de realiseerbaarheid van een dergelijk kleine winkelvoorziening bleek dat er geen formule aanwezig was die op deze plek in de Veemarkt en van deze beperkte omvang onder nieuwbouwcondities exploitabel te maken was. Een groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben. Dit heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan Veemarkt woningbouw mogelijk is gemaakt in plaats van de bouw van een supermarkt.

Uit antwoord vraag 5

Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de, door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu. (Zie voor overige tekst vraag 5.)

Reactie 9

Het is goed om meer duidelijkheid te krijgen over het gevolgde proces bij het uiteindelijk niet realiseren van een supermarkt in het Veemarkt gebied. De redenen om deze hier niet te realiseren waren:

- omvang te groot in verband met verwachte concurrentie winkelcentrum De Gaard
- vrees voor verkeersaantrekkende werking ("Een groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben)

Deze argumenten gelden net zo goed voor de huidige voorgestelde locatie. Sterker nog, in een nieuwbouwproject zoals de Veemarkt kan in alle aspecten van het ontwerp (infrastructuur, open ruimte, aantal parkeerplaatsen, beperken van overlast, etc.) veel gemakkelijker rekening gehouden worden met het inpassen van een grote supermarkt dan in een bestaande situatie aan een drukke verkeersader (Kardinaal de Jongweg) met omliggende fietsstraten (USP route), een bestaande basisschool (De Wissel), en zeer nabijgelegen woningen (direct grenzend aan het project), etc. Ook is deze locatie nog veel dichterbij winkelcentrum De Gaard. Deze argumenten zijn dus nog meer van toepassing dan ze al waren in het Veemarkt project.

Ook lezen wij hier dat de supermarkt locatie is omschreven als "ergens in Utrecht oost", het is daarmee volledig onduidelijk waarom juist deze locatie is voorgesteld, en niet een plek die hiervoor meer ruimte biedt met minder overlast voor omwonenden.

Wij begrijpen daarom niet waarom dit formaat supermarkt op deze locatie is voorgesteld en ontvangen graag alsnog antwoord op deze vraag.

Reactie: *Met het initiatief van de eigenaar de panden aan de Jan van Galenstraat te herontwikkelen is er een mogelijke locatie ontstaan waar de supermarktcapaciteit in Utrecht Oost kan worden vergroot.*

De door u aangegeven argumenten zouden echter inderdaad net zo goed kunnen gelden voor een grote discounter aan de Jan van Galenstraat. Omdat dit echter op voorhand niet met zekerheid kan worden gesteld zijn in het intentiedocument een aantal onderzoeksvragen opgenomen die antwoord moeten geven op de vraag of de plek, de omvang en het type supermarkt zoals gedacht in het richtinggevend programma haalbaar is en wat realisatie zou betekenen voor o.a. De Gaard. Ook zijn in het intentiedocument onderzoeksvragen opgenomen wat het programma betekent voor de verkeer aantrekkende werking en de bereikbaarheid van de buurt.

De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.

De concept verkeersonderzoeken zijn d.d. 9 september 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie.

Vraag 10

De bewoners willen minder verkeersbewegingen in hun buurt hebben. De eventuele komst van een supermarkt heeft grote gevolgen voor de buurt. Daarom is het zeer wenselijk om in het gebied een ondergrondse parkeergarage te realiseren. De in- en uitgang zal aan de kant van Kardinaal de Jongweg moeten komen liggen. Is het college bereid om deze optie samen met de ontwikkelaar te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ja, dat wordt op dit moment onderzocht.

Reactie 10

Wij zijn blij te horen dat deze optie wordt onderzocht.

Vraag 11

De buurt maakt zich zorgen over de aantasting van het ruime groen, de vrije zichtlijnen en het verdwijnen van de speeltuin. Hoe denkt het college om te gaan met het behoud van de bomen, het groene en open karakter van de buurt, gezien de wens tot verdere vergroening vanuit de gemeente enerzijds en de plannen om het aantal woningen met ruim 60 te verhogen en een grote supermarkt toe te staan anderzijds?

Antwoord B&W

In de herontwikkeling is de openbare ruimte tussen en rondom de gebouwen onderdeel van het plangebied. Op dit moment is daar een parkeerterrein. De nieuwe bebouwing zal gerealiseerd worden op de plek van de huidige bebouwing en grotendeels deels op het huidige parkeerterrein. Het dak van deze bebouwing biedt ruimte voor vergroening en verblijfsmogelijkheden. Ook zal de openbare ruimte voor de winkels aan de Jan van Galenstraat klimaatadaptief worden heringericht met toevoeging van groen. Per saldo zal er meer (kwalitatief) groen bijkomen (m2) in het plangebied. In het SPvE is een bomenparagraaf opgenomen, met een bomeninventarisatie. Zoveel mogelijk bomen zullen worden behouden. Waar dat niet mogelijk is worden de bomen gecompenseerd in het (plan)gebied met bomen op andere plekken of met ander groen.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Wij lezen in dit antwoord dat de open ruimte (huidige parkeerplaats) inderdaad zal verdwijnen voor de buurt. In plaats hiervan wordt gedacht aan vergroening op het dak van de bebouwing. Dit is zeker geen behoud van groen en open ruimte voor de buurt.

Ten eerste zal de open ruimte worden volgebouwd, waardoor deze niet meer toegankelijk is voor de huidige buurtbewoners, het uitzicht drastisch zal veranderen en ook de in de buurt wonende kinderen hier niet langer kunnen spelen, fietsen of voetballen. Ook het groen op het dak zal voor de buurtbewoners niet toegankelijk en zelfs niet zichtbaar zijn.

Reactie: *De bedoeling is het dak semi openbaar te maken zodat het toegankelijk is voor de buurt.*

Daarnaast zal het wel extra overlast veroorzaken omdat het een directe zichtlijn naar de nabijgelegen tuinen van omwonenden zal, creëren met bijbehorende geluidsoverlast. Hierbij moet ook de overlast door schaduwwerking niet vergeten worden. In andere woorden, een voor de buurt zeer belangrijke functie (open ruimte, parkeergelegenheid, groen, beweegruimte) wordt vervangen door voor de buurt niet bruikbare functies (ontoegankelijk, zicht blokkerend en overlast veroorzakend).
Reactie: *De zwakke punten van de 'binnenzijde' van het huidige bouwblok is dat achterkanten naar de openbare ruimte zijn gekeerd en de matige kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. De binnenzijde is stenig en wordt gedomineerd door auto's. De ruimte heeft hierdoor een anonieme en onaantrekkelijke uitstraling. Deze locatie kan met de herontwikkeling transformeren van een grotendeels naar binnen gericht gebouw tot een alzijdig, levendig en groen gebouw met functies voor de buurt.*

Daarnaast is het belangrijk te melden dat het weghalen van bomen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg de hoeveelheid fijnstof die door het verkeer geproduceerd wordt vergroot.
Reactie: *Het is niet de bedoeling deze bomen weg te halen. We willen het groen en de bomen behouden en extra groen toevoegen. Zij maken deel uit van de hoofdgroenstructuur.*

De groene daken op het nieuwe gebouw hebben in veel mindere mate deze fijnstof regulerende werking als de huidige bomen. De Kardinaal de Jongweg wordt gerekend tot een van de meest vervuilde wegen in de stad Utrecht.

Graag zien wij de in het SPvE opgenomen bomenparagraaf, zover wij weten is het SPvE nog niet openbaar. Het compenseren van grote volgroeide bomen is zeer lastig, omdat nieuwe jonge bomen niet als hetzelfde gezien kunnen worden.
Reactie: *Het SPvE wordt nu gemaakt met participatie. Zodra het concept klaar is zal dat vrijgegeven worden voor consultatie. In het SPvE wordt een bomenparagraaf opgenomen en wij stellen in ons bomenbeleid eisen aan compensatie van bomen (omvang, soort en hoogte). Ook heeft de raad in een motie een ambitie uitgesproken waar het gaat om compensatie van bomen ('Geen sprietjes, maar bomen').*

Vraag 12

Is het college het met ons eens dat een speeltuin in dit gebied wenselijk is? Welke kansen ziet het college om ervoor te zorgen dat er op de huidige plek, of op een andere plek in het plangebied een speelvoorziening komt?

Antwoord B&W

Ja, de huidige speeltuin blijft op dezelfde plek behouden, wordt vernieuwd en zelfs ruimer van opzet.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Wij zijn blij te horen dat de speeltuin op de huidige plek behouden zal blijven.

Vraag 13

Op welke manier kan het college met de projectontwikkelaar regelen dat bouwschade voor de aangrenzende woningen wordt voorkomen, dan wel een goede financiële regeling getroffen wordt als onverhoeds schade optreedt? Dit is met name van belang in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen).

Antwoord B&W

De initiatiefnemer is op de hoogte van de situatie en zal, zoals gebruikelijk, de kans op schade afdekken via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur). Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

In dit antwoord wordt duidelijk niet ingegaan op de gestelde vragen. Er wordt geen zicht gegeven op het voorkomen van schade en niets gezegd over de hoge kans op het ontstaan van schade "in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn

voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen)."

Het antwoord laat duidelijk zien dat de verantwoordelijkheid hiervoor wordt afgeschoven op de verzekering van de aannemer of andere partijen, waarmee het totaal onduidelijk is waar deze verantwoordelijkheid ligt. Hierdoor kunnen jarenlange procedures ontstaan die door een goed en passend ontwerp, met een juiste werkwijze voorkomen kunnen worden. **Het moge duidelijk zijn dat de buurt inzet op het voorkomen van schade, in plaats van het moeten herstellen en vergoeden van schade,** en wij vinden dat we deze insteek ook van de initiatiefnemer (en zeker de gemeente) mogen verwachten.
Reactie: *Dit is (uiteraard) ook het uitgangspunt van zowel de gemeente als de initiatiefnemer.*

Door de focus op vergoeden i.p.v. voorkomen lijkt de projectontwikkelaar zich niet bewust van de enorme impact van schade op de huidige bewoners. Bij het ontstaan van funderingsschade is het zeer goed mogelijk dat een woning onbewoonbaar verklaard wordt, er zeer ingrijpende herstelwerkzaamheden nodig zijn, het (jaren)lang duurt voordat deze zijn uitgevoerd en/of de schade is vergoed, allen met een enorme impact op het leven van betrokken buurtbewoners. (Kijk bijvoorbeeld naar de problematiek in de Vogelenbuurt en bij het Ooglijdersgasthuis, zie ook hier: https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2147154/bewoners-utrechtse-zeeheldenbuurt-boos-op-gemeente-na-bouwoverlast-we-moeten-informatie-op-verkeersborden-lezen.html) Over het oogleidersgasthuis schrijft RTV Utrecht: "*Vooraf is een convenant gesloten om te voorkomen dat er 'gedoe' zou ontstaan over schade en de schuldvraag. Maar nu er daadwerkelijk schade is, blijkt er toch ook 'gedoe' te zijn. Bewoners met vermeende schade worden alsnog van het kastje naar de muur gestuurd.*")

Graag zien wij een degelijk bodemonderzoek (i.c.m. overige benodigde onderzoeken) dat wordt meegenomen in de ontwerpfase, zodat er een juist en passend plan kan komen (wat is er wel en niet mogelijk?).
Reactie: *In het intentiedocument is reeds aangegeven dat er bodemonderzoek moet worden gedaan. Het is gebruikelijk dit onderzoek te verrichten in de ontwerpfase als de constructie wordt uitgewerkt en de constructieve berekeningen worden gedaan (VO/DO-fase).*

Ook zien wij graag dat de projectontwikkelaar zijn verantwoordelijkheid pakt en een duidelijk en strak omlijnd uitvoeringsplan wat al tijden de bouw het ontstaan van schade kan voorkomen opgesteld, met waarborgen dat dit ook zal worden nageleefd, in plaats dat deze zich verschuilt achter verzekeringen van aannemers en adviseurs
Reactie: *Zie antwoord hieronder.*

Ook lezen wij dat "Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt". Is het voorkomen van schade hiermee ook de verantwoordelijkheid van de gemeente? **Bij deze geven wij duidelijk aan de het vergoeden en herstellen van schade niet de gezochte oplossing is, deze schade dient voorkomen te worden!**
Reactie*: De gemeente Utrecht heeft een nieuwe werkwijze ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC). Een bouwveiligheidsplan is nodig voor de uitvoering van werkzaamheden volgens het bouwbesluit. Bouwers zijn verplicht een bouwveiligheidsplan aan te leveren. Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Goedkeuring van het Utrechtse Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast.*

Afdeling 8.1 van het bouwbesluit ziet op het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. In deze afdeling is o.a. aangegeven dat het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet mag leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Ook is in deze afdeling aanggeven dat, indien een bouwput wordt gemaakt het bouwveiligheidsplan de hoofdopzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodem, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken moet bevatten ter beoordeling van het bevoegd gezag.

De gemeente toetst het plan in elk geval bij de omgevingsvergunning. Voor een optimale voorbereiding op de daadwerkelijke bouw, is het wenselijk het Utrechts Bouwveiligheidsplan gedurende de verschillende fases van een project steeds gedetaileerder in te dienen.

Voor meer informatie zie de site van de gemeente: Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht

Vraag 14

Hoe kijkt het college terug op het doorlopen participatieproces? Klopt de hieronder gepresenteerde reconstructie volgens het college?

In augustus 2019 is het IDOC gepubliceerd. Daarna was er een lange radiostilte vanuit de gemeente. Buurtbewoners hebben daarom toen in februari 2020 aan de bel getrokken bij de gemeente. We ontvingen van buurtbewoners het bericht dat er door de architect in het najaar (oktober 2020) opeens 10-min-gesprekjes werden gehouden. Bewoners gaven aan dat die geen recht deden aan hun zorgen. In een eerste flyer over het project werd niet vermeld dat er een supermarkt zou komen. Buurtbewoners werden pas voorafgaand aan een tweede flyer-rond goed geïnformeerd. Ook begrepen we dat er recent een communicatiebureau ingeschakeld is.

Antwoord B&W

Het initiatief om samen met de gemeente en belanghebbenden het participatietraject op te starten om tot een uitgewerkt plan te komen, ligt conform de afspraken uit het intentiedocument bij de initiatiefnemer. De ontwikkelaar heeft zich eerst gericht op de financiële haalbaarheid van het plan en het marktonderzoek naar de mogelijkheden van het realiseren van een discounter met een omvang van 1800 m2 bvo. De volgende stap was voor de initiatiefnemer om breed op te halen wat er leeft in de buurt aan wensen en zorgen. De bedoeling was om dat middels open gesprekken met buurtbewoners te doen op locatie. Alle verzamelde informatie wordt vervolgens verwerkt in een eerste opzet van het plan. Deze opzet wordt daarna voorgelegd aan de buurt voor reactie in een brede bijeenkomst.

Het bepalen van de financiële haalbaarheid heeft meer tijd genomen dan voorzien was in augustus 2019. Dit heeft ertoe geleid dat de open gesprekken (in de vorm van 10-minuten gesprekken) in november/december 2020 hebben plaatsgevonden. In 30 individuele gesprekken en 3 groepsgesprekken hebben ruim 50 mensen hun reacties gegeven. De belangrijkste punten zijn: vrees voor de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt, de omvang ervan, de typologie (discounter), de verkeersveiligheid en het volume van het aantal woningen. Alle opgehaalde informatie dient als input voor de verdere uitwerking van het SPvE en de plannen. Naar aanleiding van de geuite zorgen in de buurt is aanvullend marktonderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een buurtsuper. Naar verwachting zullen de initiatiefnemer en de architect het eerste schetsontwerp voorleggen aan de buurt in mei/juni 2021, waarbij de opgehaalde input gebruikt wordt. In februari 2020 heeft de buurtvereniging Ezelsdijk bij de gemeente aangegeven zich zorgen te maken over de plannen en gevraagd om zo spoedig mogelijk bij de plannen te worden betrokken. We hebben aangegeven dat de uitwerking van de plannen nog niet zodanig was dat de initiatiefnemer met de buurt in gesprek kon gaan maar dat dit naar verwachting rond de zomer 2020 kon. In juni 2020 is er wederom contact geweest tussen de gemeente en de buurtvereniging waarin is aangegeven dat de initiatiefnemer nog geen financieel haalbaar plan had. Begin november 2020 heeft de buurtvereniging aangegeven haar visie op de herontwikkeling met de gemeente te willen delen, zodat dat meegenomen kon worden in het plan. Vanaf medio november 2020 zijn er maandelijks gesprekken gevoerd met de buurtvereniging. De uitkomsten van de enquête die is gehouden door de buurtvereniging (140 keer ingevuld) worden dan ook meegenomen bij de uitwerking van het plan en SPvE. Sinds januari 2021 organiseert en begeleidt, in opdracht van de initiatiefnemer en in samenspraak met de gemeente, een communicatiebureau het participatieproces en verzorgt het diens communicatie met de buurt.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Helaas wordt het verkeerd voorlichten van de buurt voor en tijdens de 10 min gesprekken in het antwoord niet benoemd. Deze vraag is daarmee onvolledig beantwoord. In de vraagstelling is omschreven: “Bewoners gaven aan dat die geen recht deden aan hun zorgen. In een eerste flyer over het project werd niet vermeld dat er een supermarkt zou komen. Buurtbewoners werden pas voorafgaand aan een tweede flyer-rond goed geïnformeerd."

Reactie: *Dit klopt. In de eerste flyer was dit niet aangegeven. Deze fout is in de tweede flyer hersteld.*

Ook tijdens de 10 min gesprekken is foutieve informatie verstrekt waarbij het formaat van de supermarkt ook veel kleiner is voorgesteld. Hieruit blijkt dat de gevoerde 10 min gesprekken niet voldoen als participatie. Voor participatie is het immers een vereiste dat bewoners van tevoren juist en tijdig zijn geïnformeerd. Hiermee kunnen we dus stellen dat er, vanuit de projectontwikkelaar, niet afdoende is gedaan voor participatie voor aanvang van het schetsontwerp.

***Reactie**: Naast de tien minuten gesprekken wordt op diverse andere manieren ingezet op het informeren en betrekken van de buurt bij de plannen. Sinds dit voorjaar is een projectwebsite door de initiatiefnemer opgericht en worden regelmatig (om de paar maanden) digitale nieuwsbrieven verstuurd met updates over het project. Deze nieuwsbrief gaat inmiddels naar 70 belangstellenden. De buurt is via andere bestaande nieuwsbrieven (wijkkrant, kranten van Nieuw Bleyenburg) gewezen op de projectwebsite en de mogelijkheid om de hoogte gehouden te worden. Aanvullend wordt sinds eind vorig jaar, maandelijks ambtelijk uitgewisseld over de stand van zaken met een vertegenwoordiging van de buurtvereniging. Sinds het voorjaar is daar een adviseur namens de initiatiefnemer bij aangesloten.*
In aanloop naar het schetsontwerp is het vooral belangrijk om te benoemen dat de reactie uit de buurt, op het richtinggevend programma, erin heeft geresulteerd dat er aanvullend onderzoek wordt gedaan. Dit voorjaar zijn onderzoeken gestart naar de verkeerskundige situatie en het inpassen van een supermarkt van een andere omvang. De eerste conceptresultaten laten zien dat er mogelijk andere opties voor de invulling van de plint gevonden kunnen worden. De buurt is begin juni, middels een digitaal nieuwsbericht, op de hoogte gesteld dat de haalbaarheid van andere invullingen nu ook verkend worden. Er wordt een extra participatiemoment ingelast nog voor de presentatie van het schetsontwerp; eerst worden de diverse mogelijkheden voor de invulling van de plint met de buurt besproken. Dit wordt dit najaar verwacht.

Deze tekortkomingen zijn meerdere malen met zowel de gemeente als initiatiefnemer gecommuniceerd en het feit dat deze onregelmatigheden niet eerlijk met de raad worden gedeeld geeft niet veel vertrouwen dat er is geleerd van de gevolgen van deze eerdere onvolledige en misleidende communicatie met de buurt: het huidige gebrek aan vertrouwen in de buurt tav de initiatiefnemer en in mindere mate ook de uitvoerende organisatie bij de gemeente en de uitvoering van diens taak als procesbewaker. Graag zien wij in het antwoord een erkenning van de gemaakte fouten en een plan om dit in de toekomst te voorkomen.

***Reactie:** Tijdens een aantal van de eerste 10 minuten gespreken waarbij in totaal ruim 50 mensen reactie hebben gegeven is per abuis de omvang van de supermarkt niet genoemd of te klein voorgesteld. De buurtvereniging heeft de initiatiefnemer en de gemeente op deze tekortkoming gewezen. In de latere gesprekken is de omvang van de supermarkt wel duidelijk naar voren gebracht. In de terugkoppeling van de gesprekken, die naar alle betrokkenen is verstuurd, is dit punt benoemd. Ook is vervolgens op de site (van zowel de gemeente) als die van de initiatiefnemer is de omvang van de supermarkt duidelijk vermeld. Ook is informatie door zowel de initiatiefnemer als de gemeente over de omvang van de supermarkt aan de buurtvereniging verstrekt zodat zij de buurt konden informeren. Dat er een fout is gemaakt valt te betreuren evenals het ontstane beeld dat de initiatiefnemer niet afdoende heeft gedaan voor de participatie en dat er sprake zou zijn van bewuste misleiding. Dit is uiteraard op geen enkele wijze de intentie geweest. In het vervolg zal het communicatieteam nauwkeurig worden gebrieft.*

Ook in recentere communicatie vanuit de projectontwikkelaar zien wij dat het formaat van de supermarkt zo veel mogelijk niet wordt benoemd (zie verslag participatie 2 maart 2021) of wordt weggezet in een voetnoot van de bijlage (zie projectwebsite 10 april 2021, document veel gestelde vragen, voetnoot pagina 1). Daarnaast zien wij dat de grootste zorgen van de buurtbewoners in de beantwoording van de raadsvragen duidelijk, kort en bondig worden benoemd, maar dit in de communicatie naar de buurtbewoners niet gebeurt (zie verslag participatie 2 maart 2021).

***Reactie:** Zie voorgaand antwoord.*

Vraag 15

Is het college bereid om het vervolgproces nader te beschrijven en toe te lichten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord B&W

Ja. De volgende stap in het proces is via het participatieproces verder inhoud te geven aan de presentatie van het schetsontwerp/SPvE door de initiatiefnemer aan de hand van de opgehaalde input van de buurt. Op de website van de gemeente is dit en het vervolg van het proces aangegeven. Zie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/jan-van-galen-en-huizingalaan-opnieuw-ontwikkelen

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Het is goed om de verdere planning te kunnen vinden op deze website. Wel roept de overige tekst op de website de volgende vragen op:

Op de website staat: “We hebben al onderzoeken gedaan maar het echte plan voor de nieuwbouw is nog niet gemaakt. Dit doen we samen met bewoners en betrokkenen.” Zoals ook te lezen is in de reactie op vraag 14 is dit, naar het gevoel van de buurt, momenteel niet het geval.
Antwoord: Bewoners hebben onder andere zorgen geuit over de omvang en aard van de supermarkt en alle extra verkeersbewegingen. Daarom doen we extra onderzoek naar de mogelijkheden voor een buurtsuper, een kleinere supermarkt. Daarnaast kijken we ook nader naar de toekomstige verkeerssituatie. We werken nog aan de definitieve onderzoeksrapporten. Als de onderzoeken klaar zijn gaan we graag met de buurt in gesprek over de verschillende mogellijkheden (scenario’s) voor de invulling van de begane grond. De reacties nemen we mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Eerder hebben we aangegeven dat we eind mei/begin juni 2021 het schetsplan zouden kunnen presenteren. Het blijkt dat de initiatiefnemer toch meer tijd nodig heeft. We verwachten nu dat aan het einde van het jaar de mogelijkheden breed gedeeld kunnen worden met de bewoners.

Ook staat er: “Door de corona maatregelen voeren wij gesprekken via videobellen. Dit doen we met gebruik van Microsoft Teams. Op deze manier kunnen we kleine wensen en grote zorgen of grote wensen en kleine zorgen rustig opschrijven.” Het klopt dat de 10 min gesprekken zijn gevoerd via videobellen, wat niet klopt (zo is ons verteld door BLAUW) is dat deze duidelijk zijn genotuleerd. Bij het navragen hoe vaak bepaalde zaken waren benoemd in de 10 min gesprekken bleek dat hiervan geen duidelijke notities zijn bijgehouden, alleen als er nieuwe zaken naar voren kwamen zijn deze toegevoegd aan een lijst. Daarmee is het onduidelijk welke zaken voor de buurt meer prioriteit hebben gehad tijdens deze 10 min gesprekken. Daarnaast is ook het verschil in communicatie met de buurt versus de beantwoording van de raadsvragen te lezen in reactie 14.
Antwoord: Zie antwoord bij Vraag 14.

Er is dus geen sprake van een participatieproces in de totstandkoming van het SPvE. De buurt wordt gevraagd te reageren op een af product, dit is niet participeren of meedenken, maar informeren. Met andere woorden, de buurt herkent zich momenteel niet in het gezamenlijk maken van een goed plan. Onze opmerkingen bij de voorgaande vragen zijn ook van toepassing op de inhoud van deze website. Wij zijn blij te lezen dat de zorgen uit de wijk hier wel duidelijk benoemd worden.
Antwoord: We staan nog aan het begin van het planproces. In het intentiedocument is een richtinggevend programma aangegeven dat nog nader moet worden uitgewerkt. Naar aanleiding van de reacties van de buurt op dit programma is nader markt- en verkeerskundig onderzoek gestart om te bezien of dit programma mogelijk kan worden aangepast. De buurt heeft hiermee in een vroeg stadium invloed gehad op de planvorming. Daarnaast wordt het resultaat hiervan weer besproken met de buurt, voordat dit verwerkt wordt in een eerste schetsontwerp.

Vraag 16

Op dit moment heeft de huurcommissie diverse zaken in behandeling. Wegens de coronacrisis duurt de afhandeling van de zaken heel erg lang. Is het college bereid om zich in te zetten in de huurcommissie zaken tussen de verhuurders en de huurders, zodat deze voor de sloop afgehandeld zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

De Huurcommissie valt onder de bevoegdheid van het Rijk en niet van de gemeente. Wij kunnen de snelheid van afhandeling niet direct beïnvloeden. De Huurcommissie heeft afgelopen najaar een Actieplan gepresenteerd om de achterstanden aan te pakken, mede op basis van signalen vanuit de gemeente Utrecht. Dit Actieplan is in overleg met het ministerie van BZK tot stand gekomen. In de reactie van de minister op dit plan kunt u meer lezen over de acties die de Huurcommissie neemt om
de huidige achterstanden aan te pakken. Via het Huurteam Utrecht, in opdracht van de gemeente Utrecht, hebben we regelmatig overleg met de Huurcommissie om te volgen en te zien welke stappen zij ondernemen om de achterstanden daadwerkelijk weg te werken.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Wij begrijpen dat de behandeling door de huurcommissie valt onder het rijk en niet onder de gemeente. Het is goed te horen dat de gemeente regelmatig overlegd met de huurcommissie om dit probleem op te lossen.

From: "5.1,2E "
Sent: Fri, 8 Oct 2021 15:19:32 +0100
To: "5.1,2E '" <5.1,2E @gmail.com>;"5.1,2E '" <5.1,2E @ziggo.nl>
Cc: "5.1,2E '" <5.1,2E @dietz.nl>;"5.1,2E " <5.1,2E @utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: antwoorden op aanvullende vragen
Attachments: Verdere toelichting op raadsvragen Jan van Galenstraat.docx

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Zoals afgesproken hierbij de ambtelijke beantwoording van de aanvullende vragen die door de buurtvereniging zijn gesteld naar aanleiding van de eerdere antwoorden die zijn gegeven op de door de raad gestelde raadsvragen (SV 201, nr. 61). De beantwoording heeft wat lang op zich laten wachten. Excuses hiervoor.

Willen jullie, zoals afgesproken, zorgen voor de verspreiding naar o.a. de mensen die de vragen hebben gesteld?

We gaan er vanuit dat hiermee alle vragen afdoende zijn beantwoord.

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

Gemeente Utrecht

LS,

De leden van de commissie nieuwbouw van de buurtvereniging Ezelsdijk hebben, in samenspraak met de gemeente en initiatiefnemer, de marktonderzoeken ('Behoefte en effecten supermarkt Huizinglaan/ Jan van Galenstraat te Utrecht' (2019) en 'Scenarioanalyse invulling retail Huizingalaan Utrecht' (2021)) voor een supermarkt in het project aan de Jan van Galenstraat bekeken. Wij stellen het op prijs dat er een collaboratieve manier van communiceren wordt gezocht tussen gemeente, initiatiefnemer en omwonenden.

Het doornemen van deze onderzoeken leverde een groot aantal commentaren op. Een aantal zijn van fundamentele aard, en dit schrijven poogt hier een overzicht van te geven. Het lijkt ons logisch als eerst deze fundamentele zaken worden aangepakt voordat er verder naar details wordt gekeken. Dat scheelt ieder tijd.

Voordat we ons commentaar geven op het onderzoek zelf en bijbehorende rapportage willen wij wel graag opmerken dat wat er volgens ons daadwerkelijk zou moeten worden onderzocht niet is onderzocht in deze marktonderzoeken.De relevante vraag is, volgens ons, aan welke economische en maatschappelijke functie behoefte is op deze locatie. Echter, er is alleen gekeken naar de potentiële economische ruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost. Het is belangrijk deze twee zaken uit elkaar te houden, en niet uit een conclusie (al dan niet terecht) dat er economische ruimte zou zijn te concluderen dat er behoefte is naar de functie op deze locatie.

Sterker nog, in het vigerend beleid over de betreffende winkelstrip staat letterlijk dat "bij afnemende winkelfunctie moeten mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden bekeken" Deze frase staat zelfs letterlijk in het rapport uit 2021 overgenomen. Wij vinden het dan ook bijzonder verrassend dat deze invalshoek niet wordt meegenomen, en zouden de gemeente willen vragen eerst naar de mogelijkheden van het acteren binnen het aangegeven beleid te kijken voordat er initiatief wordt genomen op en onderzoek wordt gedaan naar sterk afwijkende alternatieven.

Aanvullend, in het geval dat de lijn van het IDOC/IPOK gevolgd zou worden is dit onderzoek ook niet het juiste onderzoek. Immers, in dit document wordt gesteld dat een grote supermarkt danwel discounter nodig is om de positie van de winkelstrip en daarmee die van de dagwinkels te verbeteren. Dat deze justificatie van dit type supermarkt (danwel een supermarkt als geheel) een drogreden is staat voor ons buiten kijf. Immers, in het basis scenario voor het richtinggevend programma wordt het huidige aantal dagwinkels gereduceerd van acht naar twee. Niet echt een manier om de positie van deze winkels te verbeteren. Deze desinteresse in het lot van de dagwinkels zien we ook in de rapportage die waarover wij hier onze feedback geven terug. Er wordt geen enkel onderzoek gedaan of het toevoegen van een supermarkt (in welk scenaro dan ook) daadwerkelijk een positief resultaat levert voor dagwinkels die terugkeren danwel zich nieuw vestigen.

Zoals eerder aangegeven, wat ons betreft is niet het juiste onderzoek gedaan wat nodig is. Maar zeker ook geldt dat het onderzoek dat daadwerkelijk is gedaan is niet deugdelijk uitgevoerd. Op de volgende pagina's in dit onderzoek geven we eerst de hoofdlijn van ons commentaar, dat uit drie delen bestaat, wat daarna verder wordt toegelicht met voorbeelden in het laatste deel van dit schrijven:

1. Het juiste onderzoek is niet uitgevoerd en de onderzoeken pretenderen op een aantal vlakken iets anders te leveren dat wat er daadwerkelijk onderzocht is.
2. Het (modelmatig) onderzoek naar de daadwerkelijke onderzoeksvraag (de potentiële marktruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost) is niet goed uitgevoerd.
3. Het marktonderzoeksbureau pretendeert onterecht meer gedaan te hebben dan marktonderzoek en gaat z'n mandaat voorbij

Ook al hebben we in dit schrijven alleen een overzicht gegeven van de fundamentele zaken die wat ons betreft incorrect zijn in de onderzoeken of op z'n minst verbetering behoeven, toch is dit een vrij uitgebreid stuk feedback met veel commentaren. Daaruit zou de conclusie kunnen worden getrokken dat de marktonderzoeken, zoals op dit moment gerapporteerd, vanuit het perspectief van de werkgroep, geen deugdelijke onderbouwing geven voor de komst van een supermarkt op de Jan van Galenstraat.

Deze conclusie is inderdaad correct, en wij willen dat niet mooier voorstellen dan het is. Echter, we willen vanuit de collaboratieve opzet, ook aanknopingspunten bieden om het onderzoek te verbeteren. Wij hopen dat deze informatie niet alleen leidt tot een beter onderzoek en bijbehorende rapportage, maar ook tot een project wat beter is voor alle betrokken partijen. Immers, betere informatie leidt tot betere beslissingen.

Met vriendelijke groet,
De werkgroep nieuwbouw van buurtvereniging Ezelsdijk

Hoofdlijnen

De hoofdlijn van ons commentaar op de rapportage zelf bestaat uit drie delen.

1. Het juiste onderzoek is niet uitgevoerd en de onderzoeken pretenderen op een aantal vlakken iets anders te zijn dat wat er daadwerkelijk onderzocht is.
   a. In het vigerend beleid over de betreffende winkelstrip staat dat "bij afnemende winkelfunctie moeten mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden bekeken". Deze frase komt zelfs terug in de voortgangsrapportage (2021). Het lijkt ons logisch dat eerst de mogelijkheden worden onderzocht om binnen dit beleid alternatieve invulling te onderzoeken voordat er initiatief wordt genomen op, en onderzoek wordt gedaan naar alternatieve opties met toenemende winkelfunctie zoals de mogelijkheid van een (grote) discounter.
   b. Er wordt gesproken over een onderzoek naar de behoefte in het verzorgingsgebied, maar er is enkel naar gekeken (modelmatige) economische ruimte voor winkels. Ook gaat het rapport niet in op hoe mensen in Utrecht en specifiek in ons verzorgingsgebied daadwerkelijk hun boodschappen doen.
   c. In het IPOC/IDOC zien we dat de supermarkt wordt gesuggereerd als middel om de winkelstrip, en daarmee de positie van de dagwinkels te verbeteren. Echter, van de huidige 7 winkels kunnen er in het basis scenario slechts 2 terugkeren. Dat is uiteraard geen versterking van hun positie, en laat zien dat de supermarkt zelf de hoofdzaak is. Deze desinteresse omtrent het lot van de huidige winkeliers zien we in het marktonderzoek terug. Er wordt enkel onderzoek gedaan naar de marktruimte voor de supermarkt zelf en geen enkele serieuze poging ondernomen om de impact van het plan op de dagwinkels in kaart te brengen.
   d. Naar aanleiding de feedback van de buurt in de enquete van de buurtvereniging zou er een scenario met een buurtsuper bekeken worden. Echter, het formaat van de 'buurtsuper' in dit rapport kan flink oplopen boven wat er uit onze enquete is gekomen als voorgesteld formaat, evenals wat er algemeen onder een buurtsuper kan worden verstaan. Er wordt zelfs geadviseerd over een opmaat naar 1000 m2 winkel vloer oppervlak. Dat komt aardig dicht in de buurt van het formaat van de grote discounter uit het originele scenario. (1200-1400 m2 winkel vloer oppervlak overeenkomend met 1800m2 BVO).

2. Het onderzoek naar de daadwerkelijke onderzoeksvraag (de potentiële marktruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost) is niet deugdelijk uitgevoerd.
   a. De benadering is uitsluitend modelmatig en gaat niet in op hoe mensen daadwerkelijk hun boodschappen doen in Utrecht.
   b. Op een aantal punten wordt er een verkeerde voorstelling van zaken gegeven. Zo wordt op een aantal plekken gepretendeerd dat het verzorgingsgebied veel kleiner is dan het daadwerkelijk is, en wordt het concept 'leefbaarheid' in de scenario analyse zover uit z'n context getrokken dat blijkt dat het hier alleen over beschikbaarheid van supermarktfunctie blijkt te gaan.
      Meest kwalijk is wat ons betreft dat het bereik van supermarktoppervlak voor scenario 2 significant buiten dat voor een buurtsuper ligt; zelfs aan de bovenkant vrij dicht bij dat van het originele scenario van grote supermarkt. (zie ook 1d)
      Toch blijft dit als buurtsuper weergegeven worden.
   c. Er is een aantal ongefundeerde en dubieuze aannames gedaan voor de modelmatige aanpak. Deze zorgen er voornamelijk voor dat de modelmatige uitkomst van potentiële marktruimte) zo groot mogelijk is, en er dus wordt gestuurd naar toch een zo groot mogelijke supermarkt.
      Enkele belangrijke (impliciete) aannames en een eerste schatting van hun potentiele impact op de uitbreidingsruimte zijn in de tabel op de volgende pagina weergegeven en het is te zien dat deze allen ofwel onderbouwing missen ofwel (tenminste) zeer zwak zijn. Een kritische blik naar dit overzicht laat zien dat het nodig is dat al deze aannames moeten kloppen (wat zeer onwaarschijnlijk is) wil er marktruimte zijn voor een grote supermarkt.
      Juist omdat er zoveel zwakke aannames nodig zijn om een modeluitkomst waarin voldoende

uittbreidingsruimte is voor een grote supermarkt laat het onderzoek impliciet zien dat dit niet de juiste oplossingsrichtig voor het commerciele deel van het programma voor het project is.

d. Er wordt gepretendeerd alsof er onderzoek is gedaan naar de economische ruimte voor een supermarkt op de locatie van het project aan de Jan van Galenstraat. Echter, er is alleen gemodelleerd voor het gekozen verzorgingsgebied (primair en secundair), bestaande uit een groot deel van Utrecht Noordoost. De daadwerkelijk gekozen locatie wordt nergens meegenomen, en er zijn wat ons betreft serieuze twijfels of het gekozen verzorgingsgebied wel daadwerkelijk het te verwachten verzorgingsgebied is voor een supermarkt op de projectlocatie
e. In de eindconclusie wordt niet alleen verwezen naar de modelmatige uitkomsten, maar ook naar een aantal andere stukken informatie uit het rapport (bijv trends). Echter, deze stukken informatie missen vaker wel dan niet compleet enige onderbouwing en lijken uit de lucht gegrepen.

3. Het marktonderzoeksbureau pretendeert onterecht meer gedaan te hebben dan marktonderzoek en gaat z'n mandaat voorbij
   a. Er wordt in het aanvullend marktonderzoek (2021) een scenario analyse gedaan op basis van zowel commerciële als niet-commerciële factoren, en aan de hand daarvan een beste optie gesuggereerd. Het overzicht van niet-commerciële factoren is niet onderbouwd, incompleet en misleidend. Zo blijkt het aspect 'leefbaarheid' niet te gaan over de gevolgen voor de leefbaarheid in de omgeving van de winkels, maar over het beschikbare winkelaanbod.
   b. Het is in de ogen van de werkgroep niet aan een marktonderzoeksbureau om een afweging tussen factoren te maken. Dit dient te gebeuren door het gemeentebestuur in wisselwerking tussen gemeente, bewoners en projectontwikkelaar.
   c. Tenslotte past alleen scenario 3 in het vigerend gemeentelijke beleid, echter dit scenario is niet uitgewerkt.

Wij zullen het commentaar op de deugdelijkheid van het onderzoek hieronder met een aantal voorbeelden toelichten, en voor zover mogelijk, suggesties doen voor het verbeteren van het onderzoek en/of de rapportage.

Enkele kritische aannames voor de uitkomst van het modelmatig onderzoek en hun betrouwbaarheid.

Aanname	**Betrouwbaarheid aanname**	**Potentiele impact (bij foutieve aanname)**
Toename koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing	Onbekend/ niet onderbouwd. Door markt onderzoek te onderbouwen	Uit korte berekening – zo'n 50% van de beschkbare uitbreidingsruimte. Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
Geen impact van bestellen/ bezorgen van boodschappen	Zeer zwak.f	Uit korte berekening – meer dan 50% van de beschikbare uitbreidingsruimte Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
Geen uitbreiding of vestiging nieuwe supermarkten in verzorgingsgebied na 2019	Aantoonbaar foutief	Uit korte berekening – meer dan 20% van de beschikbare uitbreidingsruimte Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
De onzerkeheidsmarge in de berekening van het haalbaar aanbod in m2 wvo is te klein om invloed te hebben op het resultaat	Zwak	Mogelijkerwijs een significant deel van de beschikbare uitbreidingsruime. Verder uit te werken door marktonderzoekbureau

Verkeerde voorstelling van zaken en interne inconsistenties

Definitie (primair) verzorgingsgebied
In de marktonderzoeken wordt op een flink aantal plaatsen gesteld dat het primair verzorgingsgebied grofweg overeenkomt met een cirkel met een straal van 500m. Dit zou ook onderbouwen dat er slechts weinig andere supermarkten in het primair verzorgingsgebied zijn.

In figuur 4 (kaart) van het rapport uit 2019 is al duidelijk dat het primair verzorgingsgebied (Huizinga buurt, Zeeheldenbuurt, Tuindorp oost, Veemarkt & Voorveldse polder) veel groter dan dat. Zeker driekwart van het gebied ligt buiten die cirkel van 500m radius.

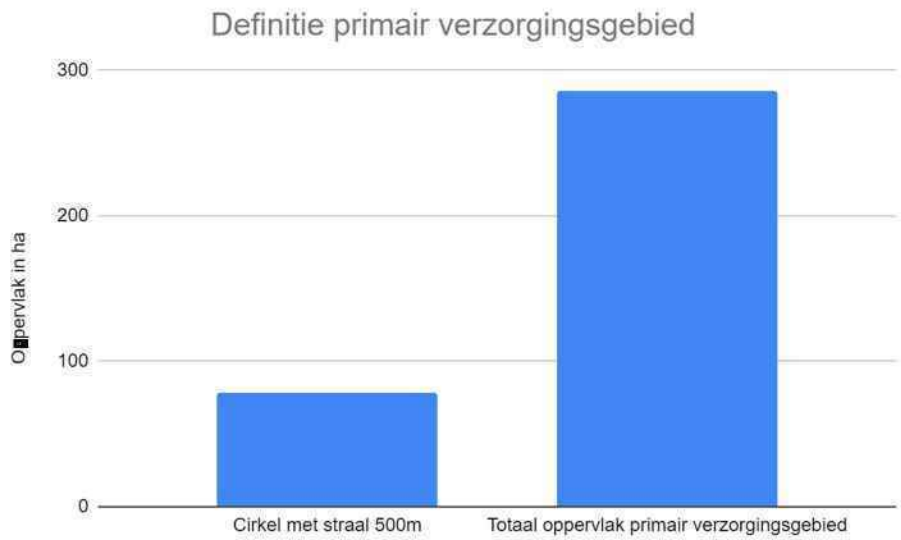
Maw, de bewering dat het primair verzorgingsgebied grofweg een gebied is met een straal van ongeveer 500m is net zo accuraat als te stellen dat een bowlingbal grofweg net zoveel weegt als een pak melk van 1,5 liter. Wie deze beide gewichten lang mee moet dragen merkt al snel het verschil. Zo zullen omwonenden al snel het verschil merken (in overlast) van een primair verzorgingsgebied dat vele malen groter is dan een cirkel met een straal van 500m.

In figuur 4 van het rapport uit 2019 is al duidelijk dat het primair verzorgingsgebied veel dichter bij een cirkel met een straal van 1000m ligt dan bij een cirkel van 500m. Dit is nog veel makkelijker te zien in de grafiek hieronder (Figuur 1); het oppervlak van het primair verzorgingsgebied bedraagt zo'n 286 ha, ofwel equivalent aan een cirkel met een straal van 954m.

Het oppervlak komt dus veel dichter overeen met een cirkel met straal 1000m dan met een cirkel met straal van 500m. Maar hierbij is wel op te merken dat de supermarkt wel erg dicht bij de rand van het primair verzorgingsgebied ligt. Zou je een straal van 1000m met de projectlocatie in het centrum op de kaart zetten dan kom je plotseling veel meer supermarkten tegen dan alleen de Gaard. De AH, Jumbo en Odin op de Biltstraat en ook de AH op het Willem van Noortplein vallen dan plotseling wel in het primaire verzorgingsgebied. Echter, de bijbehorende bediening/invulling van de beschikbare marktruimte door deze supermarkten is uiteraard niet meegenomen in de modelanalyse rond het primair verzorgingsgebied.

Wij vinden het kwalijk dat in het rapport daar waar het gaat om effecten van de supermarkt op de omgeving telkens over de straal van 500m wordt gesproken, en dus het effect op leefbaarheid (bijv door aantrekking van verkeer) doelbewust als minder ernstig wordt voorgesteld dan daadwerkelijk te verwachten is Hetzelfde geldt voor het effect op de supermarkten in de omgeving. Echter, daar waar de markt of economische ruimte voor de nieuwe supermarkt moet worden onderbouwd wordt wel verwezen naar het complete primair (en secundair) verzorgingsgebied. Dit is duidelijk meten met twee maten, waarvan er een duidelijk niet correct is. Het lijkt ons niet meer dan logisch dat dit gecorrigeerd wordt.

Dit valt vrij eenvoudig op te lossen door consistent in de documentatie aan te geven dat het gaat om een verzorgingsgebied dat overeenkomt met een gebied van een straal van zo'n 1000m, en daar ook de bijbehorende implicaties van weer te geven daar waar er implicaties aan het formaat van het verzorgingsgebied worden gehangen.



Figuur 1: Oppervlak primair verzorgingsgebied

Impact van het verkeer
Dezelfde dubbele maat zien we ook terug bij de analyse van het verkeer:
Op pag.9 van de scenario analyse (document uit 2021) wordt gesproken over: geen high traffic locatie waardoor gespecialiseerde winkels in gedrang zouden kunnen komen. Dit argument wordt geheel niet gebruikt bij scenario 1; sterker nog, de Kd Jongweg wordt gezien als een goede toegangsweg voor de grote discounter. m.a.w. het verzorgingsgebied heeft soms wel en soms geen last van belemmerend verkeer, al naar gelang de gewenste conclusie van de onderzoekers.

Op dit punt dient wat ons betreft dan ook een consistent verhaal gecreëerd te worden door het gehele onderzoek heen. Ofwel de Kardinaal de Jongweg is een goede toegangsweg, maar dan geldt dat ook voor alle winkels en moet er goed worden opgelet dat er geen verkeershinder wordt gecreëerd in de woonwijk zelf. Ofwel de Kardinaal de Jongweg is geen goede toegangsweg en moet er worden gekeken of er überhaupt wel genoeg toegankelijkheid is voor de uitbreiding van het winkelvolume op de locatie.

Ondersteuning van andere ondernemers
Beide rapporten spreken elkaar tegen.In het rapport uit 2019 wordt gesproken over de aantrekkende werking van de supermarkt voor de huidige winkels. Echter in het rapport/ de aanvulling uit 2021 wordt duidelijk gesteld dat de huidige winkels met terugkeergarantie een doel-bestemming hebben (mensen komen specifiek hiervoor, bijv. fietsenwinkel). De aantrekkende werking van de supermarkt is dus niet van toepassing, danwel van belang. Wel wordt hier (ook in 2021) steeds naar verwezen. Concurrentie door de supermarkt, (bijv. voor de bloemenzaak en de sigarenwinkel) wordt niet besproken. Het rapport is belicht hier opnieuw uitsluitend de positieve kanten van de komst van een supermarkt en laat de negatieve effecten buiten beschouwing.

Het onderzoek heeft dus een bredere, en consistente analyse nodig over het effect van een supermarkt (van welk formaat dan ook) op winkels waarvoor terugkeer gewenst is, zowel positief als negatief.

Verwijzing naar externe bronnen
Op slechts enkele plekken wordt verwezen naar externe bronnen. Met een aantal verwijzingen wordt een steun voor dit onderzoek gesuggereerd die door de bron zelf niet wordt onderbouwd. Zo wordt in het rapport uit 2021 (op pag 21) verwezen naar de RSU 2040 van de gemeente Utrecht alsof het cluster aan de Jan van Galenstraat wordt gedefinieerd als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur. Echter in de

RSU is hier geen enkele sprake van. Het lijkt ons niet uit meer dan logisch dat deze foutieve verwijzing uit de rapportage wordt verwijderd.

Verder wordt er ook verwezen naar een rapport van het architectenbureau Blauw (bijv op pag 11 van het rapport uit 2019). Naast het feit dat dit rapport niet beschikbaar is gemaakt, is dit ook het werk van een partij die in dienst is van de initiatiefnemer om het project verder te detailleren en uit te voeren. Met andere woorden, geen onafhankelijke bron. Onze insteek is dat daar waar wordt verwezen naar andere bronnen dat deze ofwel publiek moeten zijn (en dus beschikbaar) of beschikbaar gemaakt moeten worden zodanig dat er kan worden gecontroleerd of de verwijzing correct is en of het document waarnaar verwezen wordt wel klopt. Dit laatste is van extra belang als dit een bron is die is samengesteld door een belanghebbende partij.

Benoemen van aspect leefbaarheid
In de scenario analyse (rapport van 2021) wordt er een 'analyse' gedaan van het effect van de verschillende scenario's op de leefbaarheid in de buurt zou zijn. Dit lijkt op het eerste gezicht erg positief (er is ook naar leefbaarheid gekeken), echter, na enig doorlezen blijkt dat het enige aspect van leefbaarheid dat door de onderzoekers is meegenomen is het economisch serviceniveau in de buurt. Dat is wat ons betreft een bijzonder nauwe definitie van het begrip leefbaarheid. Zo nauw, dat het wat ons betreft misleidend is te doen alsof er serieus naar leefbaarheid is gekeken en dit mee te nemen in de analyse. Uiteraard steunen wij onderzoek naar de impact van verschillende scenario's op de leefbaarheid in de buurt, maar dit moet natuurlijk gedegen en realistisch compleet gebeuren.

Onze aanbeveling zou zijn ofwel dit stuk analyse gedegen te doen, ofwel dit stuk uit de scenarioanalyse te verwijderen en niet te doen alsof er serieus naar leefbaarheid is gekeken terwijl dit niet is gebeurd.

Sowieso lijkt het ons niet terecht om in de scenarioanalyse te pretenderen alsof er een vergelijking tussen de verschillende scenario's is gedaan die volledig genoeg is en op de juiste manier gewogen om een 'beste keuze' aan te geven.

Formaat van supermarkt in scenario 2 (document uit 2021)
In het document uit 2021 (scenario analyse) wordt een kleiner formaat supermarkt geïntroduceerd. Hierbij wordt gesuggereerd dat het om een formaat supermarkt (buurtsuper) gaat wat de steun van de omwonenden heeft (zoals in de enquête uitgezet door de buurtvereniging).

Echter, als er wordt gekeken naar het voorgestelde formaat (800m2 WVO) dan is dit duidelijk groter dan wat de omwonenden hebben aangegeven in de enquête. Minder dan 10% van het grote aantal respondenten geeft aan een supermarkt van groter dan 700m2 bij de buurt te vinden passen.

Verder wordt aan het eind van dezelfde scenarioanalyse nog een gesuggereerd dat deze optie en opmaat naar een formaat van 1000m2 zou moeten hebben. Naast het feit dat het dit scenario nog verder bij het door de buurt gesuggereerd formaat brengt (zonder aan te geven dat dit niet in lijn is met de mening van de omwonenden) brengt dit het formaat van de 'kleine' supermarkt wel erg dicht bij dat van de 'grote' supermarkt van 1200m2.

Het lijkt er niet op alsof er met dit scenario serieus aan de slag wordt gegaan met de feedback van de omwonenden, maar dat deze zover mogelijk uit z'n verband wordt gerukt om steun te veinzen voor iets wat amper afwijkt van het originele plan. Er wordt de suggestie gewekt dat er serieus naar alternatieven wordt gekeken, maar in feite wordt er gepoogd 'onder de radar' zo dicht mogelijk bij het originele plan te blijven zonder hier het eerlijke verhaal over te vertellen. In het document wordt deze variant benoemd als 'Buurt-super' terwijl een winkel van 1000m2 wvo al lang niet meer in deze categorie te vatten is.

Overigens is de opmaat naar 1000 m2 ook niet consistent met de marktruimte die uit het model, dat door de onderzoekers zelf is opgesteld, komt voor dit scenario. Volgens het werk van de onderzoekers zelf is er voor scenario 2 (zie bijlage 2) slechts zo'n 620- 660 m2 uitbreidingsruimte. Waarom er dan niet wordt geconcludeerd dat er in scenario 2 naar de onderkant van het spectrum van 600-900 m2 moet worden gekeken en er juist, volledig ongefundeerd, wordt gebezigd dat er een opmaat naar juist een grotere supermarkt moet worden gekozen gaat wat ons betreft aan iedere logica voorbij.

We hebben eerder in het participatie traject gezien dat er gepoogd is een grote supermarkt (van 1200 m2 WVO) te 'verkopen' als buurtsupermarkt. Dit is een vorm van misleiding waar we als omwonenden flink over gevallen zijn en dit hebben we ook meerdere malen duidelijk laten merken. In de scenarioanalyse uit 2021 zien we echter opnieuw hetzelfde gebeuren. Een marginaal kleinere supermarkt (staat erin als 600 tot wel 900 m2 WVO, maar de intentie om daar een winkel van 1000 m2 wvo van te maken is duidelijk, oftwel, er wordt gemikt op de bovenkant van dat spectrum) wordt opnieuw als 'buurtsuper' gepositioneerd. Wat ons betreft laat dit weinig respect zien naar de buurt, zeker in combinatie van de andere misleidende termen en vergelijkingen die hierboven zijn genoemd. Wij vinden dit een kwalijke zaak.

Het lijkt ons niet meer dan een kwestie van fatsoen als er voor elke scenario door de gehele scenario analyse consistent met dezelfde maatvoering wordt gewerkt; dat de benaming voor het scenario consistent is met die maatvoering en dat er eerlijk wordt gekeken en dat er als er wordt vermeld of en hoeverre die maatvoering in lijn is met de uitkomsten van de enquête onder de omwonenden dat deze bewering geldig is voor het hele bereik in formaat van de supermarkt.

Ook lijkt het ons niet meer dan logisch dat als er een reikwijdte in de maatvoering zit dat dit bereik zodanig beperkt is dat een supermarkt aan de bovenkant van dit spectrum nog te vergelijken is met die van de onderkant van het spectrum.

Als voorbeeld, een maatbereik van 600-900m2 voldoet niet aan dit criterium, immers de maat aan de bovenkant van dit spectrum is wel anderhalf keer zo groot als die aan de onderkant. Voor de grote supermarkt is ook een veel nauwer spectrum gekozen; 1200-1400 m2 wvo. Met andere woorden de bovenkant van het spectrum voor dit scenario is slechts zo'n 17% groter dan de onderkant. Dat is wat ons betreft ook een verhouding die grofweg voor andere scenarios van toepassing zou moeten zijn. En 'opmaten' naar een nog breder bereik in maatvoering verdienen uiteraard ook geen plaats in een eerlijke analyse.

Dubieuze en ongefundeerde aannames voor de modelmatige aanpak

Naast de definitie van het primaire verzorgingsgebied die zorgt voor een input in het model met zoveel mogelijk bewoners en een zo laag aantal mogelijk bestaande supermarkt m2, wat leidt tot een geografisch onrealistisch groot verzorgingsgebied waarbij de geplande locatie erg ver van het centrum van het geografisch verzorgingsgebied af ligt zijn er nog enkele andere dubieuze aannames

Mismatch tussen keuze van het verzorgingsgebied en locatie van voorgestelde supermarkt
In beide rapporten is onderzoek gedaan naar de economische ruimte voor additionele supermarkt m2 voor het gekozen primair en secundair verzorgingsgebied. Echter, nergens in beide rapporten wordt hard gemaakt, of zelfs aannemelijk gemaakt dat dit gemodelleerde verzorgingsgebied overeenkomt met het (te verwachten) verzorgingsgebied van een nieuwe supermarkt op de Jan van Galenstraat.
Met andere woorden, de rapporten leveren geen ondersteuning voor de marktruimte voor het voorgestelde project.

Als we dan eens kritisch kijken, dan zien we dat de supermarkt inderdaad gesitueerd is binnen het primair verzorgingsgebied in het rapport. Maar tegelijkertijd zien we dat het wel erg dicht bij de rand van dat gebied ligt. Aan de ene kant ligt de grens (met Wittevrouwen) op een paar honderd meter. Aan de andere kant loopt het gemodelleerd primair verzorgingsgebied tot ver in voordorp. Er zijn zelf stukken van het gemodelleerde gebied die hemelsbreed dichter bij de Bilt liggen dan bij de voorgestelde locatie van de supermarkt.

Het is dus aannemelijk dat bijvoorbeeld Wittevrouwen deels of geheel bij het primair verzorgingsgebied zou horen. Dat levert wel veel extra consumenten op, maar ook de aanwezigheid van 2 supermarkten, waardoor de beschikbare uitbreidingsruimte eerder kleiner wordt dan groter. Deze 2 supermarkten liggen ook zo'n 1000m van de locatie aan de JvG straat, dus het is niet meer dan logisch dat deze relevant zijn.

Een analyse van het gekozen primair verzorgingsgebied laat zien dat het het stuk van Noordoost is met relatief het grootste aantal inwoners tov het kleinste aantal supermarkt m2. Dat helpt natuurlijk goed met het modelleren van economische ruimte voor meer supermarkten, maar het zegt helemaal niks over de economische ruimte voor de voorgestelde supermarkt.

Het zou wat ons betreft niet meer dan logisch zijn als er serieus zou worden gekeken naar wat het daadwerkelijk te verwachten primair en secundair verzorgingsgebied overeenkomend met het geplande project zou zijn en daar de gegevens die voor de berekening van de modelresultaten worden gebruikt op aan te passen.

Toename van bestaand supermarket volume binnen verzorgingsgebied (2021 tov 2019) niet meegenomen in het model
In de scenario analyse van 2021 wordt aangegeven dat de supermarkt aan de Biltstraat (flink) is uitgebreid en dat er ook een Ekoplaza in de Gaard staat gepland om te openen in 2021. Echter, het additioneel supermarktoppervlak is in de berekening niet meegenomen. Daarmee wordt de economische ruimte voor een supermarkt in Utrecht NoordOost dus groter voorgesteld dan dat deze in werkelijkheid is. Voorzover wij hebben kunnen nagaan is het totaal zo rond de 400 m2 wvo, grofweg 20% van de modelmatig brekende beschikbare uitbreidingsruimte tot 2030.
Het was een kleine moeite geweest deze nieuwe informatie in het model mee te nemen, en wij vragen ons af waarom dat niet is gebeurd (zeker aangezien er duidelijk is aangegeven dat deze uitbreidingen van het bestaand winkelvolume wel bekend zijn)
Verder is het ook een vreemde zaak dat hoewel bekend is dat er in de minder dan 2 jaar tussen het 1^{e} onderzoek en 2^{e} onderzoek meerdere uitbreidingen zijn in en om het verzorgingsgebied (ook de Jumbo aan de aan de Merelstraat heeft uitbeidingsplannen) er in het onderzoek en het rapport geen explciitie aanname wordt gedaan over potentiele verdere uitbreidingen tussen nu en 2030.

Immers, uitbreidingen van bestaande supermarkten (bijvoorbeeld door verkleining van het magazijn of het bijtrekken van een naastgelegen pand) alsook het starten van supermarkten op bestaande commerciele locaties zijn veel sneller te realiseren dan een supermarkt in een geheel nieuw project. Het is niet onrealistisch om aan te nemen dat tegen de tijd dat dit project gerealiseerd is, een significant zo niet het grootste deel van de uitbreidingsruimte is ingenomen door ontwikkelingen van dit type.
Er wordt in de bijlage gesteld dat de totale uitbreidingsruimte tot 2030 is berekend, op basis van de aanname dat het aanbod constant blijft. Echter, deze (aantoonbaar incorrecte) aanname wordt doorgetrokken naar de conclusies waarin aangenomen dat al deze uitbreidingsruimte beschikbaar is voor het project op de Jan van Galenstraat.

Het lijkt ons logisch als hier in het onderzoek naar wordt gekeken. Het zou niet moeilijk moeten zijn om uit de data over deze vormen van supermarkt ontwikkeling een verwachting te distileren over hoe dit zich redelijkerwijs zou kunnen ontwikkelen over het komende decennium. Of alternatief, om te kijken hoe goed het beschikbaar aanbod in 'de markt' het haalbaar aanbod bijhoudt en of een project zoals deze, met een langere tijdslijn, uberhaupt wel in staat is om dit 'gat in de markt' in te nemen voordat een andere partij op een andere manier hier in gesprongen is.

Aannames over koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing
In de rapportage worden aannames gedaan over het effect van de komst van een bepaald type en formaat supermarkt op de koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing. Echter, waar deze aannames bij hun introductie nog worden benoemd als mogelijkheid (de koopkrachtbinding ***kan*** toenemen met x%) of ambitie(niveau), wordt bij de doorrekening van het model en de daaraan verbonden conclusies gedaan alsof deze toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing vast staan Daar waar bij de suggestie dat . Er is immers met een enkele set van deze getallen gerekend. In de berekening staat de koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing dus letterlijk vast. Echter, enige onderbouwing dat de gekozen getallen voor toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing juist zijn ontbreekt. Er wordt enkel genoemd dat het mogelijk is. Zo zijn er nog veel andere zaken mogelijk, bijvoorbeeld het optreden van een recessie, of grote vlucht van het bestellen van boodschappen via internet. Deze zaken zijn dan weer niet doorgerekend. Deze 'mogelijkheid' van toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing , die vervolgens als basisaanname wordt gebruikt levert grofweg de helft van het aantal m2 aan uitbreidingsruimte (wvo) in de berekening, en is dus een cruciale aanname voor de uittkomst van het modelmatig onderzoek.

Deze aanname dient dus ofwel (veel) beter kwantitatief onderbouwd te worden, ofwel het onderzoek dient te worden uitgebreid met een gevoeligheidsanalayse of deze factoren binnen een bereik wat logischerwijs overeenkomt met wat redelijkerwijs te verwachten mag zijn in de toekomst.

Immers, de toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing zijn een ambitie, en het is genoeglijk maatschappelijk bekend dat ambities (danwel vanuit het bedrijfsleven danwel vanuit de lokale of landelijke overheid) vaker niet dan wel waargemaakt worden. Een simpele uitgesproken ambitie kan dus niet het fundament vormen onder een modelberekening over wat er in de toekomst redelijkerwijs te verwachten is.

Niet benoemen van de bandbreedte van de modelmatige resultaten
Ieder model komt met een bepaalde nauwkeurigheid. Dat wil zeggen dat de resultaten niet exact zijn, maar dat er enige onzererheid is over de uitkomst. Deze bandbreedte van betrouwbaarheid in het berekenen van haalbaar vloeroppervlak wordt echter niet besproken.
Deze onzekerheid is voor dit onderzoek echter zeer relevant. Dit komt omdat de getalmatige uitkomst die uiteindelijk gerapporteerd wordt (uitbreidingsruimte in m2 WVO) wordt berekend door twee veel grotere getallen van elkaar af te trekken: haalbaar aanbod minus bestaand aanbod.
Een relatief kleine afwijking in het berekende haalbaar aanbod leidt daardoor door een relatief grote afwijking in de berekende uitbreidingsruimte. Dit zou zo maar kunnen betekenen dat er ook een gerede

kans is dat, zelfs enkel en alleen op basis van de huidige incomplete berekening, er veel te weinig uitbreidingsruimte is om een grote supermarkt te realiseren in Noordoost.

Dit betekent dus dat het kritisch is dat het betrouwbaarheidsinterval van het modelmatig werkt dient te worden weergegeven en daarmee ook de kans dat de uitbreidingsruimte minder is dan die van het gekozen scenario. Het verdient de aanbeveling om eerst het model te verbeteren met de andere suggesties uit deze reacties voordat deze exercitie wordt uitgevoerd.

Impact van online bestellen en laten bezorgen van boodschappen niet meegenomen
Wie de afgelopen 5 jaar ergens op straat heeft gelopen in Utrecht NoordOost kan het niet zijn ontgaan. De busjes van PicNic, Albert Heijn, Jumbo en ga zo maar door rukken steeds meer op in het straatbeeld. Deze bezorgen boodschappen bij de mensen thuis, die vervolgens zelf niet meer (of minder) naar de supermarkt gaan. Dit fenomeen is op generlei wijze meegenomen in de modelstudie voor economische ruimte voor een supermarkt. In het rapport wordt kort aangestip dat dit fenomeen er is, maar dit wordt ook direct gebagetalliseerd, door te stellen (zonder enige onderbouwing) dat verwacht wordt dat de rol van de supermarkt stevig is voor de komende 10 jaar. Echter, met implementatie rond 2030 is het juist belangrijk wat de situatie is na het passeren van die 10 jaar, dan moet deze supermarkt z'n deuren immers pas openen en daarna decennia lang mee.

Informatie over dit fenomeen is beschikbaar, en een korte zoektocht leert ons dat op dit moment zo'n 9% van de boodschappen worden bezorgd, en dat dit percentage snel groeit. (zie bijvoorbeeld: https://www.nu.nl/economie/6149277/wekelijkse-boodschappen-leggen-het-ook-bij-thuisbezorgen-af.html) Het FoodService Instituut (dat hier onderzoek naar doet en dit publiceert; bijv https://fsin.nl/publicaties/1053/fsin-dossier-delivery-2021) voorspelt dat deze thuisbezorgingsmarkt nog met zo'n 50% zal groeien tegen de tijd dat het 2025 is. Met andere woorden, er wordt voorspeld dat in 2025 zo'n 15% van de supermarktboodschappen wordt bezorgd. Let wel, dit is een landelijk gemiddelde.

Gezien het feit dat Utrecht een van de voorlopers in het thuisbezorgen is (bijv een van de eerste gemeentes waar PicNic bezorgde, en nu een van de eerste gemeenten waar flitsbezorgers zoals 'Flink' en 'Gorillas' aan de weg timmeren) mag verwacht worden dat het percentage hier hoger ligt.

Als we echter, uiterst conservatief, aannemen dat Utrecht op het landelijk gemiddelde ligt EN dat het de groei van dit segment half zo snel gaat als wordt voorspeld door FSIN en dat dus pas in 2030 (het modeljaar uit de marktstudie) zo'n 15% van de boodschappen wordt thuisbezorgd, dan is dit (in combinatie met de al gerealiseerde en aangekondigde uitbreidingen van supermarkten in Utecht NoordOost afdoende om de gemodelleerde marktruimte voor een nieuwe supermarkt überhaupt ergens in het verzorgingsgebied nagenoeg compleet te doen verdampen.

Bij minder conservatieve (en dus waarschijnlijk meer realistische) aannames over het thuis laten bezorgen van boodschappen mag zelfs verwacht worden dat de economische ruimte voor fysieke supermarkten in Utrecht van 2021 tot 2030 potentieel zal krimpen, eerder dan groeien. Het lijkt ons uiterst verstandig als zowel gemeente als initiatiefnemer hier proactief op inspelen en scenario's voor ontwikkelen, in plaats van een verouderd model van het doen van de dagelijkse boodschappen uit te gaan. Van dit besef lijkt echter geen sprake.

Het valt ons tegen dat zowel een een marktonderzoeksbureau uit Amsterdam (toch ook een een hotspot voor het laten thuisbezorgen van boodschappen) als de gemeente Utrecht anno 2021 dit gat in het onderzoek hebben laten vallen. Mist dan echt de kennis over dit fenomeen, of is er (al dan niet onbewust) gekozen om informatie onwelgevallig voor de gewenste conclusie dat er een (grote) supermarkt moet komen voor het gemak maar even buiten beschouwing gelaten?

Wat ons betreft dient er, als er inderdaad de behoefte is om de economische ruimte voor een supermarkt te modelleren als onderbouwing van het richtinggevend programma, ook serieus werk gemaakt te worden van het inschatten van het effect van bestellen en laten thuisbezorgen van boodschappen op de economische ruimte.

Ongefundeerde uitspraken om naar een gewenste conclusie toe te werken

In dezelfde sectie (1.3) waarin de trend van online bestellen simpelweg door de onderzoekers naast zich wordt neer gelegd wordt over meer trends gesproken. Wat echter opvalt, is dat deze sectie geen enkele onderbouwing heeft met data, danwel verwijzing naar (onafhankelijke) externe bronnen.

Maar ook verder in het document komen dit soort zaken voorbij. Zo wordt plompverloren gestel dat een grotere supermarkt een meer buurtondersteunende werking heeft. Wie ooit eens in een grote supermarkt is geweest, weet dat de kans dat je daar je buren tegenkomt vrij klein is. Als ze tegelijkertijd in de winkel zijn, staan ze waarschijnlijk 3 schappen verderop met 15 mensen ertussen. De sigarenwinkel of groentenboer op de hoek, die mensen uit een kleinere straatl trekken, zijn typisch de locaties waar je je buren daadwerkelijk treft. Het valt ons op dat veel (zo niet alle) van dit soort uit de lucht gegrepen en soms zelfs eenvoudig te weerleggen stellingen de casus van een grote supermarkt ondersteuenen. Dit lijkt ons een typisch geval van doelredeneren meer dan gedegen onderzoek over waar nu daadwerkelijk behoefte aan is. Niet de manier om tot een project te komen waar iedereen (of misschien zelfs maar uberhaupt iemand) baat bij heeft.

De grootst impact op de conclusie heeft het feit dat er simpelweg wordt gesteld dat naar huidige maatstaven full-service supermarkten van minder dan 1200 m2 wvo te klein zijn om aan de eisen van de markt te voldoen. Dit wordt dan gebruikt om te stellen dat er zelfs voor de buurtsupermarkt een opmaat naar 1000 m2 nodig is. Dat betekent dus dat uiteindelijk de opmaat van 1000 m2 ook uit de lucht gegrepen is. Sterker nog, deze stelling is in directe tegenstelling met de beschikbare data in het rapport zelf. Zo wordt gezegd dat alle supermarkten in het verzorgingsgebied het goed tot zeer goed doen. In de tabel in bijlage 2 is te zien dat 5 van de 8 supermarkten in dit gebied kleiner zijn dan 900 m2 wvo, waarvan 4 zelfs kleiner dan 500 m2 wvo. Dit wordt maar weer onderstreept door het feit dat er in de Gaard een Ekoplaza komt die ook in die laatste categorie valt. Kennelijk ziet deze ondernemer wel brood in een supermarkt van een kleiner formaat.

Als wij moeten kiezen wat we moeten geloven:
Ofwel een uit de lucht gegrepen opmerking van een marktonderzoeksbureau dat anno 2021 nog denkt dat boodschappen bestellen via internet niet relevant is over supermarkt formaten, of de initatieven en resultaten van de daawerkelijke ondernemers in het verzorgingsgebied, die specifieke markt kennis hebben en voor hun inkomen afhankelijk zijn van de resutaten, dan is onze keuze snel gemaakt.

Het verdient de aanbeveling voor zowel de gemeente, als iniatiefnemer als onderzoeksbureau om door de rapporten heen te gaan en bij elk feit dat wordt gepresenteerd te kijken of dit wordt onderbouwd door data die intern of extern (onafhankelijk) beschikbaar is. Zijn de data intern beschikbaar, dan is het niet meer dan logisch dat deze worden toegevoegd ter onderbouwing. Zijn ze extern beschikbaar dan is een verwijzing op z'n plaats. Zijn er geen data beschikbaar, of zijn de data niet (grotendeels) eenduidig dan hoort de bewering niet in het rapport plaats, al helemaal niet ter ondersteuning van een bepaald formaat supermarkt in dit project.

Deze activiteit is vrij simpel, dus wij vertrouwen erop dat het rapport op dit punt verbeterd kan worden zonder dat wij een complete lijst aanleveren van niet onderbouwde uitspraken.

Verdere toelichting - reactie werkgroep nieuwbouw op beantwoording raadsvragen

Versie Oktober 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/jan-van-galen-en-huizingalaan-opnieuw-ontwikkelen/

1 Inleiding

Utrecht is ontwikkeling. De stad groeit naar circa 430.000 inwoners rond 2040. Dit zal het aanzien en het gebruik van de stad sterk veranderen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staat dat we deze groei gaan opvangen door te verdichten in de stad en in te zetten op gezonde en duurzame stedelijke ontwikkeling. Ook zetten we in op een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar iedereen kan meedoen. Menging van verschillende woonvormen (zoals huur-koop, prijsklassen) is hierbij belangrijk. Ook is het belangrijk dat de voorzieningen en het groen mee groeien met de groei en verandering van de stad.

2 Antwoorden op de ingediende reacties

Verdere toelichting op de reacties van de werkgroep nieuwbouw op beantwoording raadsvragen. Met de vraagsteller als nummer in verband met de wet op privacy.

Vraag 1
De huidige huurders boven de winkels en naastliggend woonblok (Van Ginnekenlaan) vragen zich af waarom hun woningen per se gesloopt moeten worden, terwijl het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan van dezelfde eigenaar recentelijk is gerenoveerd. Is renovatie (in plaats van sloop) een optie? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is hier onderzoek naar gedaan door de eigenaar en de gemeente?

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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Men geeft aan dat er 2 scenario's zijn onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Wij zouden graag nog iets meer weten over de uitgangspunten die in deze scenario's zijn gebruikt, aangezien deze een zeer grote invloed hebben op de uiteindelijke resultaten. Ook zijn wij benieuwd wat er precies wordt bedoeld met het levensloopbestendig maken en waarom dit bij renovatie niet mogelijk zou zijn
Reactie: Met de M3H Werkwijzer Renovatie of sloop-nieuwbouw zijn de uitgangspunten benoemd voor de twee scenario's. Deze is te vinden op het internet. Voor het levensloopgeschikt maken van de panden zijn liften een eis. In de huidige panden is geen mogelijkheid tot het plaatsen van liften. Het argument over het gebrek aan ruimte voor een CV installatie is onjuist. Op dit moment hebben al 7 van de 9 woningen aan de Huizingalaan een CV installatie en ook bij de meeste woningen aan de van Ginnekenlaan is deze reeds aanwezig. (Deze zijn geplaatst door de huurder). Dit zou bij de renovatie dus geen enkel probleem moeten zijn. Zoals eerder aangegeven is er geen ruimte voor het plaatsen van een CV installatie. Daarnaast is er in de wijk een warmtenet aanwezig waarop het gebouw aangesloten kan worden, waardoor een CV installatie niet nodig is.

Reactie: Dit is onjuist. De verwarming in de panden is middels blokverwarming aangesloten op het warmtenet. Voor warm water zijn elektraboilers geïnstalleerd, door Eneco, niet door de huurders. Eerder waren er geisers geïnstalleerd. De initiatiefnemer en de huurders willen juist van de blokverwarming af omdat de huurders niet individueel bemeterd kunnen worden. De kosten voor verwarming van het blok worden met een kostenverdeelsleutel met een vaste en variabele component

naar de woningen omgerekend. De positie van de woning in het blok en het stookgedrag van andere huurders heeft hiermee invloed op de stookkosten van de woning.

Ook wordt er aangegeven dat de huidige kelders in slechte staat verkeren door zettingen. Hieruit blijkt dat verzakkingen in deze buurt een bekend risico is/zijn, ook bij de eigenaar/ beheerder.
Reactie: Het pand aan de Van Galenstraat is gebouwd in de jaren 70. De kwaliteit van de bouw van de kelder is indertijd vanaf het begin niet goed geweest. Er zijn o.a. grote grindnesten in het beton geconstateerd en door zettingen zijn niet goed af te sluiten doorvoeringen en lekkages tussen vloeren/wanden ontstaan. Omdat de kelder de fundering van het erboven gelegen pand vormt, vertonen de gebouwen ook zettingsschade. Dit probleem doet zich al meer dan 30 jaar voor. Om de problemen te verhelpen is meerdere malen geïnjecteerd met mortels. Helaas bleek dit maar tijdelijk de problemen te verhelpen. De eerdere pogingen om de problemen te verhelpen hebben niet gewerkt. Hieruit concluderen we dat sloop/nieuwbouw de beste mogelijkheid biedt voor het structureel oplossen van de problemen.

Hoe stelt de projectontwikkelaar voor om dit in de toekomst te voorkomen, zeker ook tijdens / na de bouwwerkzaamheden bij de omliggende bebouwing? Dit baart ons vooral zorgen omdat in het project ook een grote parkeergarage is opgenomen waarvoor een grote afgraving noodzakelijk is, maar die ook de huidige waterhuishouding in de buurt zal verstoren.
Reactie: Vooraf aan de sloop zal een onderzoeksbureau namens de ontwikkelaar/aannemer onderzoek naar de bouwkundige staat van de omliggende belendingen (o-meting). Dit is verplicht en bedoeld om de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen zodat er geen schade aan omliggende bebouwing optreedt. In het onverhoopte geval dat dit toch gebeurt kan met het onderzoek aangetoond worden of en welke schade er aan de belendingen is opgetreden na sloop dan wel nieuwbouw.

Zie ook het antwoord bij Vraag 13

Het voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen wordt benoemd als belangrijk aspect. Het hergebruik van bestaande gebouwen heeft ook een groot positief effect op de duurzaamheid van het project (gebruik van bestaande materialen, geen of lagere belasting door sloop- en bouwwerkzaamheden). Hierdoor kan de behaalde duurzaamheidswinst gelijk zijn aan nieuwbouw of zelfs beter uitkomen (o.a. onderzocht aan de TU Delft). Is dit ook meegenomen in het onderzoek en zo ja, waarom is de conclusie getrokken dat in dit geval nieuwbouw een duurzamere oplossing is?
Reactie: Nee, op basis van de kwaliteit van het gebouw (staat van de kelder/fundatie) en de mogelijkheden de panden aan de huidige eisen aan te passen (levensloopbestendig, verschillende woningtypen, energiesysteem) bleek al dat renovatie voor de toekomst geen duurzame oplossing zou bieden.

Vraag 2
Als de sloop-nieuwbouw toch doorgaat, is het college bereid om concreet voor de huurder de volgende afspraken te maken met de ontwikkelaar/verhuurder:
a. Terugkeer van de huidige huurders naar de nieuwe huurwoningen die straks in hetzelfde gebied worden gebouwd. Wat kan het college doen om te zorgen dat huurders die momenteel een inkomen (beperkt) boven de sociale huurgrens hebben, het recht behouden van terugkeer naar een woning die binnen de sociale huurgrens valt?
b. Bij de terugkeer de huurprijs niet meer zal zijn dan de huidige huurprijs + 50 euro?
c. Kan het college helpen bij doorstroming naar andere woningen met vergelijkbare m2 en vergelijkbare huurprijs?
d. Verhuiskostenvergoeding?

e. Bij een sloop- en nieuwbouw is er sprake van een stadsvernieuwingsurgentie. Dat moet verhuurder altijd bij het Vierde Huis aanvragen. Is het college bereid om toe te zien dat de verhuurder deze aanvraag tijdig bij Het Vierdehuis indient? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunnen de zaken in een juridisch document en in een sociaal plan vast worden gelegd?

Antwoord B&W

a. Woningcorporaties zijn bij sloop en renovatie wettelijk verplicht een sociaal plan op te stellen. Voor een particuliere initiatiefnemer geldt deze wettelijke plicht niet. In het intentiedocument is hier expliciet aandacht voor gevraagd aan de initiatiefnemer en daarom gaan we de afspraak om een eigenstandig sociaal plan op te stellen vastleggen in de anterieure overeenkomst. Het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd kan hiervoor als voorbeeld dienen. In het door de initiatiefnemer nog op te stellen plan komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw. Bij terugkeer geldt de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening, wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract is de Huisvestingsverordening van toepassing. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren.

b. De nieuwe huurprijzen zijn conform de regels voor sociale huisvesting. Huurgewenning is één van de opties voor de initiatiefnemer om mee te nemen in `het redelijk schriftelijk voorstel' aan de desbetreffende huurder.

c. Zoals bij 2a is aangegeven kunnen de huurders met een urgentie aanspraak maken op vervangende huisvesting. Hiermee helpen we de huurders om een vergelijkbare woning te kunnen vinden.

d. De huurders van de woningen krijgen op basis van het sociaal plan van de initiatiefnemer een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel ten aanzien van vervangende woonruimte en terugkeer'. In dat plan dat wettelijk is verplicht, moet rekening worden gehouden met de belangen van de huurder en de geldende wet- en regelgeving, zoals een bijdrage in de verhuiskosten.

e. Zie antwoord 2a.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Er is nog veel onduidelijk bij deze vraag: Wordt hier inderdaad toegezegd dat de verhuurder een stadsvernieuwingsurgentie zal aanvragen voor de huurders en dat hierbij geen inkomenseis zal zijn? (zoals vermeld op de website van woningnet). Voor terugkeer naar de nieuwbouwwoningen wordt namelijk wel een inkomenseis tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) genoemd.

Reactie: In de brief van 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat hij urgentie voor hen aanvraagt. De huurders kunnen met de urgentieverklaring via Woningnet op zoek naar een andere vergelijkbare woning en krijgen zij voorrang op andere woningzoekenden. Hiervoor hebben de huurders minimaal een jaar de tijd. Mocht de huurder binnen een half jaar geen vervangende woning hebben gevonden dan kan de initiatiefnemer hierbij helpen. De kosten van de verhuizing worden door de initiatiefnemer vergoed. Het bedrag voor de vergoeding is wettelijk bepaald en is sinds 28 februari 2021 vastgesteld op € 6.334,00. Deze bijdrage wijzigt jaarlijks voor 1 maart. Wanneer de nieuwbouw klaar is, krijgen de huurders voorrang om opnieuw een woning te huren. Er komen verschillende sociale huurwoningen in de nieuwbouw terug. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe die woningen er precies uit gaan zien, dat wordt duidelijk bij het definitieve ontwerp. Er is op dit moment nog niet te zeggen over de grootte van de nieuwe woningen. Zodra hier meer informatie over beschikbaar is, worden de huurders hierover door de initiatiefnemer geïnformeerd. De huurders zijn niet verplicht om terug te keren naar de nieuwbouw. Als zij liever blijven wonen in hun vervangende woning, kan dat ook.

Voor de inkomenseis i.v.m. terugkeer is de initiatiefnemer voornemens dezelfde handelwijze te hanteren als bij de Woningnet. Zie hiervoor https://www.woningnetregioutrecht.nl/nl-NL/Paginas/Maximaal%20jaarinkomen. Hier is aangegeven dat mensen die vanwege sloop of ingrijpende renovatie hun woning moeten verlaten (stadsvernieuwingsurgenten) ook met een hoger inkomen dan maximaal € 51.198 (het zogeheten middeninkomen) kunnen reageren op sociale huurwoningen met een rekenhuur vanaf € 678,66. Initiatiefnemer wil hier met maatwerk wel de principes van redelijkheid en billijkheid hanteren om scheefwonen tegen te gaan. Het kan niet de bedoeling zijn om iemand met bijvoorbeeld een jaarinkomen van € 80.000 een nieuwe sociale huurwoning te laten betrekken.

Graag zien wij deze afspraken helder en duidelijk opgenomen worden in de anterieure overeenkomst. Hierin bij zouden de volgende punten benoemd moeten worden:

Dat het Algemeen Sociaal Plan dat door de Utrechtse woningcorporaties wordt gehanteerd als basis dient voor het plan dat opgesteld wordt door de initiatiefnemers in samenspraak met de huurders.
Reactie: Aan het schriftelijk redelijk voorstel wat in de toekomst gedaan zal worden, ligt het “Het Utrechts Participatie Model & Algemeen Sociaal Plan (ASP)” ten grondslag. Dit voorstel doet de initiatiefnemer wanneer het definitieve besluit tot sloop is genomen. Een schriftelijk redelijk voorstel wordt samen met de (nog op te richten) bewonerscommissie van mensen met een gereguleerde huurovereenkomst overeengekomen. Momenteel hebben 25 huishoudens een gereguleerde huurovereenkomst. De overige huishoudens hebben een tijdelijke huurovereenkomst. De initiatiefnemer heeft verzoeken van enkele bewoners gekregen om vooruitlopend op de toekomstige plannen tegen een redelijke vergoeding eerder te gaan verhuizen.

Dat het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw.
Reactie: Dat is het uitgangspunt.

Dat de Huisvestingsverordening van toepassing is voor huurders met een gereguleerd sociaal huurcontract. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting zonder inkomenseis.
Reactie: Zie eerder gegeven antwoord hierboven.

Dat de bovenstaande urgentie inderdaad een stadsvernieuwingsurgentie betreft en dat deze nu officieel is toegezegd. Dit betekent dat de huidige sociale huurders naar een sociale huurwoning kunnen terugkeren.
Reactie: Zie eerder gegeven antwoord hierboven.

Dat huurgewenning wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst en niet slechts als optie wordt benoemd.
Reactie: Huurgewenning is geen onderdeel van de afspraken die de gemeente en de corporaties hebben gemaakt ten aanzien van het ASP. Het verzoek gaat hiermee verder dan de gebruikelijke afspraken. De gemeente wil hier met één private partij middels een anterieure overeenkomst niet verder in gaan. Initiatiefnemer heeft aangegeven dat de afspraken over huurgewenning onderdeel zijn van het schriftelijk redelijk voorstel dat hij samen met de (nog op te richten) bewonerscommissie overeenkomt.

Vraag 3
In dit gebied is een laag percentage aan sociale huurwoningen. Wat is de inzet van het college m.b.t. sociale huurwoningen in dit gebied? Is het college bereid om in het gebied voldoende sociale huurwoningen te realiseren zodat het tekort ingelopen kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord B&W
Samen met de initiatiefnemer is gekozen voor een programma met overwegend betaalbare en levensloopgeschikte woningen. Het richtinggevend programma bestaat uit 104 appartementen, waarvan het bestaande aantal woningen in de sociale huur gelijk blijft (40 woningen) en 54% in het middenhuursegment en 11% in het vrije sector segment wordt gerealiseerd. Hiermee wordt een gemengd woonprogramma gerealiseerd. Dit draagt bij de ambitie uit de Woonvisie 2019 om in 2040 een woningvoorraad te hebben met een aandeel van 35% sociale huurwoningen en een aandeel van 25% in het middenhuursegment. Ook bij andere ontwikkelingen in de wijk kijken we naar kansen om het aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen: in het sloop/nieuwbouwproject Nieuw Buurland komen bijvoorbeeld meer sociale huurwoningen terug dan het huidige aantal.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
De buurt is een voorstander van de functie wonen voor verschillende inkomensgroepen.

Vraag 4
De fracties maken zich zorgen over de handelwijze van deze eigenaar/ontwikkelaar. Bijvoorbeeld: niet herstellen van onderhoudsgebreken aan de huurpanden. Men heeft in andere delen van het land geen positieve ervaring. Is het college bekend met de reportages (zie bijlage hieronder) over de behandeling van de huurders in de Ezelsdijk Buurt door pandeigenaar Kerckebosch en diens uitvoerders (Eenhoorn en voorheen Elf Provinciën) in het verleden? Begrijpt het college dat bewoners op basis van deze ervaringen zich zorgen maken over de handelswijze van de eigenaar/ontwikkelaar en hun positie als huurder? Op basis van deze feiten vragen de fracties van PvdA, CDA en GL zich af of deze eigenaar/ontwikkelaar betrouwbaar en financieel daadkrachtig genoeg is om met elkaar zaken te doen? Zo ja, op basis van welke onderbouwing?

Antwoord B&W
Wij zijn bekend met de reportages over Kerckebosch als ‘huisbaas’ en begrijpen de zorgen van de bewoners Eerder is door de initiatiefnemer een tweetal ontwikkelingen in Leidsche Rijn gerealiseerd (Rijnsche Maan in de Pablo Picassostraat en Hoge Weide aan de Rietsuikerweg/Vanilleweg/Sojaweg). Ook heeft de initiatiefnemer het pand aan de Kaatstraat 1 en een complete renovatie van hun pand aan de Oudenoord/Raamstraat gerealiseerd. De initiatiefnemer is als ontwikkelaar hierin een betrouwbaar en financieel daadkrachtige partij gebleken.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Deze vraag is onvoldoende beantwoord. Er wordt slechts een overzicht gegeven van eerder door deze partij gerealiseerde projecten, zonder dat er hierbij wordt ingegaan op het verloop van deze projecten en de ervaringen uit de buurten waar deze plaatsvinden.
Reactie: De vraag ging over de betrouwbaarheid en financiële daadkracht van de initiatiefnemer ‘om met elkaar zaken te doen’. Het antwoord geeft aan dat deze zijn gebleken bij eerdere projecten in de stad.

Graag ontvangen wij hier meer informatie over zodat er een compleet beeld kan worden gevormd over de al dan niet gebleken geschiktheid. Bijvoorbeeld: Hoe functioneren de pandeigenaar en diens uitvoerders op deze locaties? Wat is het plan om de directe situatie voor de huurders (voor start van het project) te verbeteren?
Reactie: In een brief d.d. 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat de plannen voor sloop/nieuwbouw betekenen dat er voor de komende periode geen langjarig groot onderhoud aan de woningen wordt uitgevoerd. Tijdens de planuitwerking, dus tot de daadwerkelijke sloop, zorgt de initiatiefnemer er wel voor dat kleinschalig onderhoud wordt gedaan en tijdelijke maatregelen worden getroffen. De initiatiefnemer heeft EVM Vastgoedmanagement

ingeschakeld om hen hierin te adviseren. Huurders met een verzoek voor onderhoud zijn in de gelegenheid gesteld om een inspectie te laten uitvoeren. Hiervan heeft één huurder gebruik gemaakt.

Welke voorzorgsmaatregelen zijn er getroffen om bouw en project schade te voorkomen?
Reactie: Deze vraag geldt niet de huurders (die immers zijn verhuisd) maar de omgeving. Zie voor antwoord onze reactie bij Vraag 13.

Welke zekerheden zijn er voor de financiële daadkrachtigheid van de eigenaar/ontwikkelaar? Bij dit laatste punt is van belang dat de situatie ten opzichte van de genoemde projecten drastisch is veranderd: in 2019 is de bedrijfsopzet van Kerkebosch Groep BV (de eigenaar) ingrijpend aangepast, deze voorbeelden zijn dus niet meer representatief. Kerckebosch Groep BV is onderdeel van Finema Nederland BV en het bedrijf is nu opgedeeld in 33 aparte BV's. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid over mogelijke financiële aansprakelijkheid en het risico op ellenlange procedures, die vooral voor buurtbewoners zeer belastend zijn, aanzienlijk groter geworden. Het verdere antwoord bij vraag 13 heeft deze zorgen nog verder uitvergroot. (Zie hieronder.)
Reactie Eventuele planschade en nadeelcompensatie die voortvloeit uit de wijziging van het bestemmingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen door bewoners voor een tegemoetkoming in planschade neemt de gemeente in behandeling conform de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1) en de 'Planschadeverordening 2009' of de daarvoor in de plaats tredende wettelijke regeling. Na besluitvorming door de gemeente over een eventuele tegemoetkoming zal deze door de initiatiefnemer worden betaald. Om de hoogte van de mogelijk totaal te claimen planschade in te schatten moet de initiatiefnemer een planschaderapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom aan de initiatiefnemer gesteld. Eventuele schade voortkomend uit de sloop- dan wel bouwwerkzaamheden wordt, zoals eerder reeds aangegeven en zoals te doen gebruikelijk, door de initiatiefnemer afgedekt via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur en onderaannemers).

Vraag 5
De ontwikkelaar is voornemens om na sloop en nieuwbouw een grote supermarkt ("discounter") te vestigen. Het aantal m2 bedraagt ongeveer 1800m2. De omwonenden maken zich zorgen dat er een grote toename zal zijn van overlast door autoverkeer (inclusief parkeren) en dat deze toename in verkeersdrukte (auto's) op gespannen voet zal staan met het (beoogde) autoluwe karakter van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan als fietsstraat in het kader van de fietsroute Overvecht-USP. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden? Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Antwoord B&W
Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden. Op ons verzoek heeft de initiatiefnemer marktonderzoek laten verrichten naar de behoefte en levensvatbaarheid van een supermarkt in het discountsegment op deze plek, omdat het de diversiteit van het aanbod in dit deel van de stad vergroot. Dit onderzoek toont aan dat er, vanwege de geplande woningbouw in het verzorgingsgebied en de daaruit voortkomende bevolkingsgroei tot 2030,

voldoende marktruimte voor een discounter van minimaal 1.200 m2 op deze plek in de stad is. Om haar rol goed te kunnen vervullen en om omliggende voorzieningen aan te trekken, is het van belang dat de supermarkt een schaalgrootte heeft van minimaal 1.200 m2. Enerzijds om voldoende gedifferentieerd aanbod te kunnen bieden en anderzijds om een bepaald omzetniveau te genereren om rendabel te functioneren onder de huidige marktomstandigheden. De full-service supermarkten binnen het verzorgingsgebied zullen alle door de komst van een discountsupermarkt enig omzetverlies lijden. Doordat dit zich zal verdelen over de verschillende supermarkten en deze supermarkten momenteel gemiddeld (zeer) goed functioneren, zal er naar verwachting van verlies van toekomstperspectief als gevolg van de voorgenomen toevoegen van een discounter geen sprake zijn. Met de uitkomst van dit marktonderzoek is de in het richtinggevend programma opgenomen 1.800 m2 (bvo) een realistisch uitgangspunt. De kleinschalige Spar die hier voorheen zat is verdwenen vanwege onvoldoende bezoek en omzet. Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m2) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren. Een kleine supermarkt heeft een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de
consument aantrekkelijk te blijven. Wij verwachten daarom niet dat een geschikte partij zich aandient voor vestiging in deze nieuwbouwsituatie. Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de,
door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu.

Reactie 5 (en 7) werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Bij deze vraag worden een aantal vragen tegelijkertijd beantwoord. Deze zijn voor de duidelijkheid hieronder apart opgenomen.

Originele vraag:
a. Effect van gevreesde toename van verkeer op autoluwe fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan (fietsroute Overvecht-USP), door de aantrekkingskracht van de geplande grote supermarkt. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden?
b. Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Bij vraag 7 wordt alleen verwezen naar antwoord bij vraag 5:
c. Wat kan het college doen om te zorgen dat de toestroom van extra verkeer goed wordt opgevangen en geen onveilige situaties zal veroorzaken op de fietsstraten Jan van Galenstraat en Huizingalaan, als ook bij de dichtbij gelegen basisschool de Wissel?

Voor het antwoord op deelvraag a) en c) wordt slechts geschreven:
“Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden.”

Reactie a. en c.:
Deze vragen worden niet beantwoord. Het is reeds bekend dat er een garage in het plan zit. Onduidelijk is of deze garage voldoende plekken zal leveren (zie ook reactie 8).

Wij zijn het ermee eens dat de enige mogelijke locatie voor de in-/uitrit die daadwerkelijk de overlast voor de buurt zou beperken aan de Kardinaal de Jongweg zou zijn. Indien dit niet mogelijk blijkt zien wij geen mogelijk alternatief in de buurt. Gezien dit essentiële punt voor de leefbaarheid in de buurt (zie ook alle discussie rondom winkelcentrum De Gaard) verbaast het ons dat de ontsluiting via de Kardinaal de Jongweg niet vooraf als eis door de gemeente is meegegeven en/of dat de haalbaarheid hiervan niet vooraf is vastgesteld.

Reactie: De ontsluiting van de parkeergarage en logistiek zijn in het intentiedocument als onderzoeksvraag geformuleerd. In de fase waarin we nu zitten wordt de haalbaarheid van de verschillende opties bekeken. Het verkeerskundig onderzoek naar de plek van de in-uitrit van de parkeergarage en logistieke ingang is inmiddels in concept gereed. Er zijn zes verschillende opties voor de ontsluiting onderzocht. Uit dit onderzoek komt naar voren dat een ontsluiting aan de Huizingalaan verkeerskundig de voorkeur heeft. Het is duidelijk dat dit door de buurt anders wordt gezien. Naast de locatie van de in-/uitrit wordt in het onderzoek ook de verkeer aantrekkende werking en het parkeren onderzocht.

Inmiddels is het nadere verkeersonderzoek uitgevoerd en met jullie gedeeld. Net als de marktonderzoeken, om te bezien of het compleet en duidelijk is en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. Ook zullen de onderzoeken breed gedeeld worden met de buurt in het kader van het participatieproces. De uitkomsten van dit onderzoek zal onderdeel zijn van de integrale afweging en keuzes.

Een in-/uitrit aan de Kardinaal de Jongweg heeft inderdaad als groot voordeel dat het verkeer de buurt niet in hoeft. Het is duidelijk dat de buurt voorkeur heeft voor deze locatie en zich op het standpunt stelt dat er geen ander alternatief mogelijk is. De groenstrook aan de noordzijde van de ontwikkeling, langs de Kardinaal de Jongweg, is echter onderdeel van de hoofdgroenstructuur (Groenstructuurplan, maart 2018). De hoofdgroenstructuur is de minimale groenstructuur die Utrecht wil hebben. De groenstructuur staat vanwege de verdichting in de stad onder druk. Opheffen van de hoofdgroenstructuur dient daarom aantoonbaar kwalitatief gecompenseerd te worden en onderbouwd (waarom is het echt noodzakelijk?). Een in-/uitrit aan deze zijde van de ontwikkeling ligt daarmee niet direct voor de hand en noodzaakt aan te tonen dat de in-uitrit op een andere plek verkeerskundig niet mogelijk is. Hiernaast is de Kardinaal de Jongweg een drukke ontsluitingsweg, ligt de gedachte in-/uitrit dicht op het kruispunt met de Jan van Galenstraat en is er een bushalte gesitueerd. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om het traject van buslijn 30 te versnellen om het OV te verbeteren. Een van de mogelijke oplossingsrichtingen is een separate busbaan aan de zuidkant van de Kardinaal de Jongweg.

Tijdens de 10 min gesprekken is door de architect herhaaldelijk aangegeven dat de supermarkt zo min mogelijk autoverkeer moet aantrekken en vooral fiets en voetverkeer. Dit werkt voor kleinere locaties (zoals bijvoorbeeld aan de Biltstraat) maar is niet realistisch voor een supermarkt van dit formaat. Daarnaast zien wij deze uitspraken hier niet meer terug, zijn deze komen te vervallen
Reactie: Zie antwoord hiervoor.

Wij wachten het antwoord dat daadwerkelijk op deze problematiek ingaat vol verwachting af.

De vragen die bij ons leven over dit punt (ongeacht de locatie van de in-/uitgang parkeergarage) zijn:
- Welke berekening ligt aan de geplande parkeergarage ten grondslag.

Reactie: Deze is opgenomen in het verkeerskundig onderzoek.
- Hoe wordt voorkomen dat bezoekers toch in de wijk parkeren?

De parkeerkelder is bedoeld voor de nieuwe bewoners en bezoek, supermarktbezoekers en voor de huidige bewoners in de buurt. Bezoekers van de nieuwe huurders en de winkels kunnen ook in de wijk parkeren en gebruik maken van de parkeerplekken waarvoor betaald moet worden.

- Klopt het dat de garage ook voor de supermarktbezoekers toegankelijk zal zijn?

Reactie: Ja

- Hoe wordt gezorgd dat de supermarktbezoekers ook daadwerkelijk de parkeergarage gebruiken?

Reactie: De parkeergarage wordt voorzien van een lift of tapis roulant zodat de supermarktbezoekers eenvoudig hun boodschappen naar hun auto kunnen brengen.

- Wat er gebeurt als de garage vol zit

Reactie: Dan moeten bezoekers wachten op een plek of elders parkeren

- Wat zijn de kosten voor het parkeren in de garage?
- Reactie: Dit is nu nog niet bekend. Onderzocht wordt of de supermarktbezoekers gratis kunnen parkeren via in-/uitrijkaarten via de kassa. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden van verkoop van de supermarkt en de parkeerplekken aan de exploitant.
- Hoe wordt sluipverkeer door de wijk (nu ook al een probleem) voorkomen?
- Reactie: Dit is geen onderdeel van het project.
- Wat is het plan voor fietsparkeren?

Reactie: Er komen plekken aan de Jan van Galenstraat voor bezoekers van de winkels en in de garage voor bewoners.

- Was er eerder niet sprake van ontsluiting parkeergarage via de Jan Van Galenstraat

Reactie: Er zijn zes mogelijke locaties onderzocht waarvan twee aan de Jan van Galenstraat.

- Hoe kan de gemeente garanderen dat er geen overlast zal zijn als de in-/uitgang niet aan de Kardinaal de Jongweg kan worden gerealiseerd?

Reactie: Die garantie is niet te geven, want overlast is een subjectief gegeven en daardoor niet te meten. We kunnen wel maatregelen nemen, zoals het instellen van venstertijden en het laten begeleiden/meekijken door een supermarktmedewerker als de vrachtauto's in/uit rijden om zoveel mogelijk situaties die als overlast ervaren worden te voorkomen.

Reactie b)

Wij merken dat er bij het beantwoorden van deze vraag de volgende aannames worden gedaan:

- De wenselijkheid van een supermarkt is alleen gebaseerd op de economische haalbaarheid

Reactie:De wenselijkheid wordt ook ingegeven om het voorzieningen-niveau met de groei van de stad op peil te houden.

- Een economisch haalbare supermarkt zou gebouwd moeten worden

Reactie: De supermarkt moet (verkeerskundig) ook inpasbaar zijn en de concurrentiepositie van andere aanbieders niet zodanig schaden dat hun levensvatbaarheid in het geding komt.

- Een economisch haalbare supermarkt betekent dat deze noodzakelijk is i.v.m. verwachte bevolkingsgroei tot 2030.

Reactie: Er is een keuze gemaakt om de groei van de stad te faciliteren aan de hand van het principe Gezond Stedelijk Leven; dat betekent dat o.a. het voorzieningen-niveau en groen moeten meegroeien met de woningbouw..

- Het feit dat deze supermarkt haalbaar zou zijn "op deze plek in de stad" betekend dat deze ook op deze specifieke locatie goed ingepast kan worden.

Reactie: We zitten nu in de definitiefase, waarbij we onderzoeken of deze supermarkt op deze plek ingepast kan worden.

- Er dienen extra voorzieningen aangetrokken te worden op deze plek:

Reactie: De supermarkt is een trekker, voor de dagelijkse boodschappen, die ervoor zorgt dat de levensvatbaarheid van de andere commerciële voorzieningen wordt versterkt. De afgelopen jaren is gebleken, gezien de leegstand, dat deze op zichzelf kwetsbaar is.

Wij vinden deze aannames op dit moment niet goed onderbouwd. De formulering van het antwoord lijkt erop te duiden dat er alleen onderzoek is gedaan vanuit de wens om tot een grote fullservice supermarkt te komen. Dit is niet passend met het geldende beleid te weten:

'Ontwikkelingskader detailhandel' (juli 2012)
- "Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied."

'Notitie detailhandel' (2015)
- "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen. Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."
- "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."

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze beleidsstukken. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Het zou logischer zijn geweest om direct te kijken welke opties voor soorten winkel activiteiten er mogelijk zouden zijn i.p.v. zo doelgericht een grote supermarkt te onderzoeken.

Reactie: Sinds 2012 en 2015, de jaartallen waaruit de stukken dateren, zijn er een aantal ontwikkelingen geweest. Zowel voor detailhandel/supermarkten in het algemeen als voor Noordoost specifiek. In 2012 en 2015 was de vergroting van winkelcentrum De Gaard nog niet tot stand gekomen. Het winkelcentrum was eigenlijk al jaren te klein voor de functie die het heeft als wijkcentrum voor Noordoost. Een vergroting van het centrum paste en past bij de economische en ruimtelijke ambitie om schaalvergroting te faciliteren Winkelcentrum De Gaard is inmiddels vergroot, echter zonder de tweede supermarkt. Dit bleek niet mogelijk vanuit ruimtelijke en verkeerskundige overwegingen. Uitbreiding van de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat was indertijd, met het perspectief op de uitbreiding van De Gaard met een tweede supermarkt, niet aan de orde. Daarbij speelt mee dat de huidige maten en uitstraling van de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat niet de mogelijkheid biedt dit cluster als een modern buurtcentrum te laten functioneren. Met het voornemen van de initiatiefnemer is een nieuwe situatie ontstaan en een kans om uitvoering te geven aan de uitgangspunten in de beleidsstukken. Voor de Jan van Galenstraat is het meest relevante uitgangspunt dat we dit cluster willen behouden binnen de fijnmazige winkelstructuur in de buurten en wijken, waarbij rekening wordt gehouden met de trend van schaalvergroting van winkels, winkelgebieden en bijbehorende verzorgingsgebieden (uit Detailhandel Utrecht 2015). De herontwikkeling biedt een kans om een moderne buurtstrip te realiseren die aan de huidige eisen voldoet, en daarmee als buurtwinkelcentrum weer goed en toekomstbestendig kan functioneren. Omdat een tweede supermarkt in De Gaard niet mogelijk is en omdat een discounter nog steeds ontbreekt in Noordoost is hierop ingezet. Deze behoefte is niet enkel ingegeven vanuit een aantrekkelijke exploitatie voor de supermarkt zelf, maar primair vanuit de behoefte van bewoners en verblijvers in Noordoost.

Daarnaast lijkt het erop dat het onderzoek naar de economische haalbaarheid kijkt naar een locatie “op deze plek in de stad” waarbij “deze plek” een veel groter gebied betreft dan deze specifieke locatie. (Zie bijvoorbeeld ook de verwijzing naar de Veemarkt). Ook is een kleinere supermarkt zonder voorgaand onderzoek verworpen (“Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m2) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren.”) Wij zijn dan ook blij te lezen dat dit onderzoek alsnog zal worden uitgevoerd, zeker omdat op de Biltstraat en het Willem van Noortplein duidelijk blijkt dat ook kleinere supermarkten prima haalbaar zijn in dit deel van de stad.

Ook wordt benoemd dat de supermarkt een aantrekkende kracht moet hebben voor de overige winkelruimten, waarbij de bestaande winkelier de optie geboden zal worden om terug te keren. Een grote supermarkt zou echter een directe concurrent zijn van de huidige winkels, of heeft geen overlap in de klandizie. Graag zien wij welke winkels hier beoogd worden die wel een positief effect zouden hebben van een grote supermarkt direct naast hun winkel en een onderbouwing waarom deze winkels noodzakelijk zijn op deze plek. (In de enquête kwam duidelijk naar voren dat de buurt erg tevreden is met het huidige aanbod.)

Reactie: De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld/aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.

Graag zouden wij meer informatie ontvangen over het onderzoek naar de economische haalbaarheid. De vragen die bij ons leven over dit punt zijn:

- Zijn in de haalbaarheidsstudie ook de geëxternaliseerde kosten, die vooral bij de buurtbewoners komen te liggen, meegenomen of is hier alleen gekeken naar de haalbaarheid vanuit de eigenaar / uitbater?
- Is hierin gekeken of een extra supermarkt ook daadwerkelijk noodzakelijk is om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen, of is hiervoor al voldoende capaciteit aanwezig?
- Is dit ook daadwerkelijk de meest praktische en best gelegen locatie, zo vlakbij winkelcentrum de gaard en de voorzieningen aan de Biltstraat of is een andere locatie (bijvoorbeeld het multifunctionele gebied in Rijnsweerd benoemd in de 2040 visie) niet veel geschikter?
- Is er naast het minimum van 1.200 m2 ook gekeken naar de maximum grootte? (Waar komt het formaat van 1.800 m2 vandaan?)
- Waarom zou dit een te weinig gedifferentieerd aanbod zijn?
- waarom wordt er niet verwacht dat voor een kleinere supermarkt een geschikte partij kan worden gevonden?
- Is er ook daadwerkelijk naar een partij voor een kleinere supermarkt gezocht?
- Wat zijn de randvoorwaarden voor een ‘geschikte partij’?
- Wanneer kunnen wij de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een kleinere supermarkt verwachten? En door wie wordt dit onderzoek verricht?

Wij hopen natuurlijk dat dit in het nieuwe haalbaarheidsonderzoek zal worden meegenomen.

Reactie: De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk

zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie. Dit is inmiddels gebeurd. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.

Vraag 6
Bewoners vrezen dat door een grote supermarkt met een groter bedieningsgebied het aantal voorziene parkeerplaatsen flink moet stijgen, naast het voorzien in extra parkeerruimte voor het aanzienlijke groter aantal woningen. Is hier in de huidige plannen voldoende rekening mee gehouden? Past dat in deze wijk? Hoe ziet het college dit?

Antwoord B&W
Het initiatief moet voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht. Het plan voorziet in een ondergrondse parkeergarage.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Voor veel bewoners is de ruime opzet met voldoende parkeergelegenheid van de buurt een belangrijke reden geweest om juist hier te komen wonen. Door eerdere projecten in de buurt en zijn directe omgeving merken de bewoners nu al dat de parkeerdruk veel hoger is dan een aantal jaar geleden. Zo zijn er veel meer mensen uit de achterliggende zeeheldenbuurt die nu de auto hier parkeren omdat er daar onvoldoende plek is, maar zijn er ook structureel parkeerplaatsen verdwenen bij het aanleggen van de fietsstraat in de Huizingalaan. Deze parkeerplaatsen zijn (deels) gecompenseerd door het parkeren langs de van Ginnekenlaan maar deze plaatsen zouden in de huidige planopzet alsnog verdwijnen.

Zoals ook in andere vragen aangegeven voorzien wij grote problemen met het realiseren van een (grote) parkeergarage i.v.m. de funderingen van de woningen en de door een ondergrondse garage veranderende grondwaterstand. Dit levert bijvoorbeeld ook al problemen (vocht en scheuren in bestaande bouw) op bij het Ooglijdersgasthuis project even verderop in de wijk (zie: https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2147154/bewoners-utrechtse-zeeheldenbuurt-boos-op-gemeente-na-bouwoverlast-we-moeten-informatie-op-verkeersborden-lezen.html). De huidige problemen in de Ezelsdijkbuurt met de grondwaterstand zullen door de toevoeging van een (grote) parkeergarage alleen nog verder worden versterkt.
Reactie: Zie antwoord bij Vraag 13

Maar, zelfs als we ervan uitgaan dat de parkeergarage zoals voorgesteld in het plan gerealiseerd kan worden zonder grote problemen voor omwonenden blijkt dat deze niet voldoet. Bij winkelcentrum De Gaard blijkt al dat mensen de snelste plek zoeken (en dat zijn de reguliere plekken op straat), zelfs al is er even verderop ruimschoots voldoende plek aanwezig. In de Veemarkt is de grote supermarkt niet doorgegaan in verband met de verwachte parkeerdruk, deze overlast is ook hier niet gewenst. Daarnaast moet niet vergeten worden dat de parkeergarage niet toegankelijk zal zijn voor de huidige buurtbewoners (of zeker niet onderdeel zal zijn van de parkeervergunning). Het vervangen van openbare parkeerplaatsen voor garage parkeerplaatsen levert daarmee dus een verhoging van de parkeerdruk in de buurt. Zeker voor de directe omwonenden zal dit betekenen dat zij veel vaker hun auto veel verder weg zullen moeten parkeren, wat problemen oplevert voor diegenen die slecht ter been zijn of jonge gezinnen hebben. Ook is er grote onduidelijkheid over het functioneren van de garage i.c.m. afgegeven parkeervergunningen.

De vragen die bij ons leven over dit punt zijn:

- Zullen nieuwe bewoners een parkeervergunning kunnen aanvragen als zij de kosten voor het parkeren in de garage te hoog vinden?

Reactie: Nee, dat zou tegen het gemeentelijke beleid ingaan.

- Hoe wordt parkeergelegenhed voor bewoners direct naast en tegenover het project (Huizingalaan, Zeemanlaan) op redelijke afstand gegarandeerd?

Reactie: De in totaal 60 parkeerplekken die vervallen aan de Van Ginnekenlaan en op het parkeerterrein worden gecompenseerd in de parkeerkelder. De parkeerkelder is bedoeld voor de nieuwe bewoners en bezoek, supermarktbezoekers en voor de huidige bewoners in de buurt.

- Hoe wordt gegarandeerd dat niet hetzelfde probleem ontstaat als bij het Rachmaninoffplantsoen in de wijk Welgelegen (https://www.ad.nl/utrecht/amber-27-dolblij-met-gloednieuwe-flat-in-utrecht-maar-parkeren-kost-maandsalaris~a912acf8/), waar huurders geen plek krijgen in de garage maar ook geen parkeervergunning kunnen aanvragen? (Aangezien een reeds gebouwde garage niet groter kan worden zal dit toch middels een parkeervergunning opgelost moeten worden.)

Reactie: De gemeente heeft een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het autobezit. De gemeente stimuleert het gebruik van fiets en deelauto's. De nieuwe bewoners aan het Rachmaninoffplantsoen die gebruik willen maken van een eigen auto kunnen gebruik maken van het betaald parkeren in de buurt of van een niet betaald parkeren gebied elders.

- Ook wordt hierbij wordt nog geen rekening gehouden met overige functies (buiten de detailhandel) die, eventueel in een later stadium, gerealiseerd zouden kunnen worden maar een hogere parkeernorm hebben.

Reactie: Het aantal te realiseren plekken moet in overeenstemming zijn met het programma dat gebouwd gaat worden. Toekomstige ontwikkelingen, na realisatie van dit plan, worden op dat moment beoordeeld aan de hand van de dan geldende parkeernota.

Vraag 7

Zie vraag 5

Vraag 8

Bewoners vrezen dat er overlast zal ontstaan door laden en lossen. Wat kan het college doen om de overlast te beperken? (voor een supermarkt van de beoogde omvang al snel vijf keer per dag van de vroege ochtenduren tot in de avond). Kan het college bijvoorbeeld venstertijden afspreken?

Antwoord B&W

Zie antwoord op vraag 5. Daarnaast zal bij het onderzoek naar situering van de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling meegenomen worden hoe de overlast door het laden en lossen zoveel mogelijk beperkt kan worden. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden met de supermarkt over venstertijden.

Uit antwoord vraag 5

Om de toename van het autoverkeer in goede banen te leiden onderzoeken wij of de in-/ uitrit van de parkeergarage en de logistieke afwikkeling aan de Kardinaal de Jongweg gesitueerd kan worden. Hiermee voorkomen we extra verkeer in de fietsstraten. Als blijkt dat de in-/ uitrit aan de Kardinaal de Jongweg niet verkeersveilig in te passen is dan zal een andere plek gevonden moeten worden.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Het antwoord op deze vraag geeft geen echte duidelijkheid over oplossingen voor overlast door laden en lossen. Het lijkt erop dat dit aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg of in de parkeergarage geplaatst zal worden, al wordt dit niet daadwerkelijk gezegd.
Reactie De concept verkeersonderzoeken zijn d.d. 9 september 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie.

Graag ontvangen wij verdere informatie over welke afspraken er hier bedoeld worden
Reactie: afspraken over venstertijden

hoe deze zullen worden geborgd
Reactie: In beginsel worden afspraken over venstertijden vastgelegd in de huurovereenkomst tussen verhuurder en exploitant. worden vastgelegd, weet niet of het ook mogelijk is een kwalitatieve verplichting op te leggen via bestemmingsplan of een exploitatievergunning o.i.d.

en welke mogelijkheden voor alternatieven er nog zijn als deze niet worden gevolgd of niet afdoende blijken te zijn. Reactie: begeleiding/meekijken bij het in- en uitrijden door een medewerker van de supermarkt.

Wij zijn het ermee eens dat de enige mogelijke locatie voor laden en lossen die daadwerkelijk de overlast voor de buurt zou beperken aan de Kardinaal de Jongweg zou zijn. Indien dit niet mogelijk blijkt zien wij geen mogelijk alternatief in de buurt. Wij wachten het antwoord dat daadwerkelijk op deze problematiek ingaat vol verwachting af.

Vraag 9
Is het college op de hoogte van de enquête die eind 2020 is uitgevoerd in de buurt Huizingalaan e.o. (Ezelsdijkbuurt) (met grote respons; zo'n 140 personen, zie bijlage)? Hieruit blijkt dat een grote discounter als niet passend wordt gezien in deze kleine woonbuurt, maar er wel een kans wordt gezien voor een kleinere (tot 700 m2) ecologisch, speciale of full-service supermarkt? Op welke manier neemt het college deze uitkomst ter harte in de gesprekken met de projectontwikkelaar? Heeft het college een visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost en onder welke voorwaarden/waar deze het beste kan worden gerealiseerd? Waarom is er bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het Veemarkt Gebied geen rekening gehouden met het vestigen van een dergelijke omvangrijke supermarkt?

Antwoord 9
Zie voor `het ter harte nemen van de uitkomsten van de enquête in de gesprekken met de projectontwikkelaar' en `de visie op de wenselijkheid van extra supermarktcapaciteit in Utrecht Oost' het antwoord op vraag 5. Bij de ontwikkeling van het Veemarkt Gebied was ruimte gereserveerd voor een supermarkt van 1.200 m2 bvo, waarbij het specifieke segment niet is meegegeven. De raad achtte deze omvang te groot in verband met verwachte concurrentie met het ook in ontwikkeling zijnde winkelcentrum De Gaard en de vrees voor een verkeersaantrekkende werking op de Veemarkt. Het aantal m2 is toen bijgesteld naar 600 m2 bvo. Uit marktonderzoek naar de realiseerbaarheid van een dergelijk kleine winkelvoorziening bleek dat er geen formule aanwezig was die op deze plek in de Veemarkt en van deze beperkte omvang onder nieuwbouwcondities exploitabel te maken was. Een

groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben. Dit heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan Veemarkt woningbouw mogelijk is gemaakt in plaats van de bouw van een supermarkt.
Uit antwoord vraag 5
Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de, door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu. (Zie voor overige tekst vraag 5.)

Reactie 9
Het is goed om meer duidelijkheid te krijgen over het gevolgde proces bij het uiteindelijk niet realiseren van een supermarkt in het Veemarkt gebied. De redenen om deze hier niet te realiseren waren:
- omvang te groot in verband met verwachte concurrentie winkelcentrum De Gaard
- vrees voor verkeersaantrekkende werking (“Een groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben)

Deze argumenten gelden net zo goed voor de huidige voorgestelde locatie. Sterker nog, in een nieuwbouwproject zoals de Veemarkt kan in alle aspecten van het ontwerp (infrastructuur, open ruimte, aantal parkeerplaatsen, beperken van overlast, etc.) veel gemakkelijker rekening gehouden worden met het inpassen van een grote supermarkt dan in een bestaande situatie aan een drukke verkeersader (Kardinaal de Jongweg) met omliggende fietsstraten (USP route), een bestaande basisschool (De Wissel), en zeer nabijgelegen woningen (direct grenzend aan het project), etc. Ook is deze locatie nog veel dichterbij winkelcentrum De Gaard. Deze argumenten zijn dus nog meer van toepassing dan ze al waren in het Veemarkt project.

Ook lezen wij hier dat de supermarkt locatie is omschreven als “ergens in Utrecht oost”, het is daarmee volledig onduidelijk waarom juist deze locatie is voorgesteld, en niet een plek die hiervoor meer ruimte biedt met minder overlast voor omwonenden.

Wij begrijpen daarom niet waarom dit formaat supermarkt op deze locatie is voorgesteld en ontvangen graag alsnog antwoord op deze vraag.

Reactie: Met het initiatief van de eigenaar de panden aan de Jan van Galenstraat te herontwikkelen is er een mogelijke locatie ontstaan waar de supermarktcapaciteit in Utrecht Oost kan worden vergroot.

De door u aangegeven argumenten zouden echter inderdaad net zo goed kunnen gelden voor een grote discounter aan de Jan van Galenstraat. Omdat dit echter op voorhand niet met zekerheid kan worden gesteld zijn in het intentiedocument een aantal onderzoeksvragen opgenomen die antwoord moeten geven op de vraag of de plek, de omvang en het type supermarkt zoals gedacht in het richtinggevend programma haalbaar is en wat realisatie zou betekenen voor o.a. De Gaard. Ook zijn in het intentiedocument onderzoeksvragen opgenomen wat het programma betekent voor de verkeer aantrekkende werking en de bereikbaarheid van de buurt.

De concept marktonderzoeken zijn d.d. 15 juni 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. d.d. 4 oktober 2021 hebben wij de reactie van de buurtvereniging ontvangen. Deze is bij ons in behandeling.

De concept verkeersonderzoeken zijn d.d. 9 september 2021 naar de werkgroep van de buurtvereniging gestuurd met de vraag of deze naar idee van de werkgroep compleet zijn, duidelijk zijn en of de uitleg en toelichting goed te volgen is. De onderzoeken kunnen dan nog aangevuld / aanpgepast voordat we deze breed in de buurt verspreiden. Om versnippering te voorkomen en het proces overzichtelijk te houden is aan de werkgroep voorgesteld om de onderzoeken na te lopen op de gestelde vragen en dit mee te nemen in haar reactie.

Vraag 10
De bewoners willen minder verkeersbewegingen in hun buurt hebben. De eventuele komst van een supermarkt heeft grote gevolgen voor de buurt. Daarom is het zeer wenselijk om in het gebied een ondergrondse parkeergarage te realiseren. De in- en uitgang zal aan de kant van Kardinaal de Jongweg moeten komen liggen. Is het college bereid om deze optie samen met de ontwikkelaar te onderzoeken? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 10
Ja, dat wordt op dit moment onderzocht.

Reactie 10
Wij zijn blij te horen dat deze optie wordt onderzocht.

Vraag 11
De buurt maakt zich zorgen over de aantasting van het ruime groen, de vrije zichtlijnen en het verdwijnen van de speeltuin. Hoe denkt het college om te gaan met het behoud van de bomen, het groene en open karakter van de buurt, gezien de wens tot verdere vergroening vanuit de gemeente enerzijds en de plannen om het aantal woningen met ruim 60 te verhogen en een grote supermarkt toe te staan anderzijds?

Antwoord B&W
In de herontwikkeling is de openbare ruimte tussen en rondom de gebouwen onderdeel van het plangebied. Op dit moment is daar een parkeerterrein. De nieuwe bebouwing zal gerealiseerd worden op de plek van de huidige bebouwing en grotendeels deels op het huidige parkeerterrein. Het dak van deze bebouwing biedt ruimte voor vergroening en verblijfsmogelijkheden. Ook zal de openbare ruimte voor de winkels aan de Jan van Galenstraat klimaatadaptief worden heringericht met toevoeging van groen. Per saldo zal er meer (kwalitatief) groen bijkomen (m2) in het plangebied. In het SPvE is een bomenparagraaf opgenomen, met een bomeninventarisatie. Zoveel mogelijk bomen zullen worden behouden. Waar dat niet mogelijk is worden de bomen gecompenseerd in het (plan)gebied met bomen op andere plekken of met ander groen.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Wij lezen in dit antwoord dat de open ruimte (huidige parkeerplaats) inderdaad zal verdwijnen voor de buurt. In plaats hiervan wordt gedacht aan vergroening op het dak van de bebouwing. Dit is zeker geen behoud van groen en open ruimte voor de buurt.

Ten eerste zal de open ruimte worden volgebouwd, waardoor deze niet meer toegankelijk is voor de huidige buurtbewoners, het uitzicht drastisch zal veranderen en ook de in de buurt wonende kinderen hier niet langer kunnen spelen, fietsen of voetballen. Ook het groen op het dak zal voor de buurtbewoners niet toegankelijk en zelfs niet zichtbaar zijn.
Reactie: De bedoeling is het dak semi openbaar te maken zodat het toegankelijk is voor de buurt.

Daarnaast zal het wel extra overlast veroorzaken omdat het een directe zichtlijn naar de nabijgelegen tuinen van omwonenden zal, creëren met bijbehorende geluidsoverlast. Hierbij moet ook de overlast door schaduwwerking niet vergeten worden. In andere woorden, een voor de buurt zeer belangrijke functie (open ruimte, parkeergelegenheid, groen, beweegruimte) wordt vervangen door voor de buurt niet bruikbare functies (ontoegankelijk, zicht blokkerend en overlast veroorzakend).
Reactie: De zwakke punten van de 'binnenzijde' van het huidige bouwblok is dat achterkanten naar de openbare ruimte zijn gekeerd en de matige kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. De binnenzijde is stenig en wordt gedomineerd door auto's. De ruimte heeft hierdoor een anonieme en onaantrekkelijke uitstraling. Deze locatie kan met de herontwikkeling transformeren van een grotendeels naar binnen gericht gebouw tot een alzijdig, levendig en groen gebouw met functies voor de buurt.

Daarnaast is het belangrijk te melden dat het weghalen van bomen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg de hoeveelheid fijnstof die door het verkeer geproduceerd wordt vergroot.
Reactie: Het is niet de bedoeling deze bomen weg te halen. We willen het groen en de bomen behouden en extra groen toevoegen. Zij maken deel uit van de hoofdgroenstructuur.

De groene daken op het nieuwe gebouw hebben in veel mindere mate deze fijnstof regulerende werking als de huidige bomen. De Kardinaal de Jongweg wordt gerekend tot een van de meest vervuilde wegen in de stad Utrecht.

Graag zien wij de in het SPvE opgenomen bomenparagraaf, zover wij weten is het SPvE nog niet openbaar. Het compenseren van grote volgroeide bomen is zeer lastig, omdat nieuwe jonge bomen niet als hetzelfde gezien kunnen worden.
Reactie: Het SPvE wordt nu gemaakt met participatie. Zodra het concept klaar is zal dat vrijgegeven worden voor consultatie. In het SPvE wordt een bomenparagraaf opgenomen en wij stellen in ons bomenbeleid eisen aan compensatie van bomen (omvang, soort en hoogte). Ook heeft de raad in een motie een ambitie uitgesproken waar het gaat om compensatie van bomen ('Geen sprietjes, maar bomen').

Vraag 12
Is het college het met ons eens dat een speeltuin in dit gebied wenselijk is? Welke kansen ziet het college om ervoor te zorgen dat er op de huidige plek, of op een andere plek in het plangebied een speelvoorziening komt?

Antwoord B&W
Ja, de huidige speeltuin blijft op dezelfde plek behouden, wordt vernieuwd en zelfs ruimer van opzet.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Wij zijn blij te horen dat de speeltuin op de huidige plek behouden zal blijven.

Vraag 13
Op welke manier kan het college met de projectontwikkelaar regelen dat bouwschade voor de aangrenzende woningen wordt voorkomen, dan wel een goede financiële regeling getroffen wordt als onverhoeds schade optreedt? Dit is met name van belang in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen).

Antwoord B&W
De initiatiefnemer is op de hoogte van de situatie en zal, zoals gebruikelijk, de kans op schade afdekken via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur). Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
In dit antwoord wordt duidelijk niet ingegaan op de gestelde vragen. Er wordt geen zicht gegeven op het voorkomen van schade en niets gezegd over de hoge kans op het ontstaan van schade “in verband met het voornemen om een parkeergarage aan te leggen op een locatie waar omringende huizen niet op palen zijn gefundeerd en dus extra vatbaar zijn voor grondverschuiving (direct veroorzaakt door de aanleg van de garage, of indirect veroorzaakt door veranderende patronen in grondwaterstromingen).”

Het antwoord laat duidelijk zien dat de verantwoordelijkheid hiervoor wordt afgeschoven op de verzekering van de aannemer of andere partijen, waarmee het totaal onduidelijk is waar deze verantwoordelijkheid ligt. Hierdoor kunnen jarenlange procedures ontstaan die door een goed en passend ontwerp, met een juiste werkwijze voorkomen kunnen worden. Het moge duidelijk zijn dat de buurt inzet op het voorkomen van schade, in plaats van het moeten herstellen en vergoeden van schade, en wij vinden dat we deze insteek ook van de initiatiefnemer (en zeker de gemeente) mogen verwachten.
Reactie: Dit is (uiteraard) ook het uitgangspunt van zowel de gemeente als de initiatiefnemer.

Door de focus op vergoeden i.p.v. voorkomen lijkt de projectontwikkelaar zich niet bewust van de enorme impact van schade op de huidige bewoners. Bij het ontstaan van funderingsschade is het zeer goed mogelijk dat een woning onbewoonbaar verklaard wordt, er zeer ingrijpende herstelwerkzaamheden nodig zijn, het (jaren)lang duurt voordat deze zijn uitgevoerd en/of de schade is vergoed, allen met een enorme impact op het leven van betrokken buurtbewoners. (Kijk bijvoorbeeld naar de problematiek in de Vogelenbuurt en bij het Ooglijdersgasthuis, zie ook hier: https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/2147154/bewoners-utrechtse-zeeheldenbuurt-boos-op-gemeente-na-bouwoverlast-we-moeten-informatie-op-verkeersborden-lezen.html) Over het oogleidersgasthuis schrijft RTV Utrecht: “Vooraf is een convenant gesloten om te voorkomen dat er 'gedoe' zou ontstaan over schade en de schuldvraag. Maar nu er daadwerkelijk schade is, blijkt er toch ook 'gedoe' te zijn. Bewoners met vermeende schade worden alsnog van het kastje naar de muur gestuurd.”)

Graag zien wij een degelijk bodemonderzoek (i.c.m. overige benodigde onderzoeken) dat wordt meegenomen in de ontwerpfase, zodat er een juist en passend plan kan komen (wat is er wel en niet mogelijk?).
Reactie: In het intentiedocument is reeds aangegeven dat er bodemonderzoek moet worden gedaan. Het is gebruikelijk dit onderzoek te verrichten in de ontwerpfase als de constructie wordt uitgewerkt en de constructieve berekeningen worden gedaan (VO/DO-fase).

Ook zien wij graag dat de projectontwikkelaar zijn verantwoordelijkheid pakt en een duidelijk en strak omlijnd uitvoeringsplan wat al tijden de bouw het ontstaan van schade kan voorkomen opgesteld, met waarborgen dat dit ook zal worden nageleefd, in plaats dat deze zich verschuilt achter verzekeringen van aannemers en adviseurs
Reactie: Zie antwoord hieronder.

Ook lezen wij dat ”Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt”. Is het voorkomen van schade hiermee ook de verantwoordelijkheid van de gemeente? Bij deze geven wij duidelijk aan de het vergoeden en herstellen van schade niet de gezochte oplossing is, deze schade dient voorkomen te worden!
Reactie: De gemeente Utrecht heeft een nieuwe werkwijze ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC). Een bouwveiligheidsplan is nodig voor de uitvoering van werkzaamheden volgens het bouwbesluit. Bouwers zijn verplicht een bouwveiligheidsplan aan te leveren. Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Goedkeuring van het Utrechtse Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast.

Afdeling 8.1 van het bouwbesluit ziet op het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. In deze afdeling is o.a. aangegeven dat het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet mag leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Ook is in deze afdeling aanggeven dat, indien een bouwput wordt gemaakt het bouwveiligheidsplan de hoofdopzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodem, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken moet bevatten ter beoordeling van het bevoegd gezag.

De gemeente toetst het plan in elk geval bij de omgevingsvergunning. Voor een optimale voorbereiding op de daadwerkelijke bouw, is het wenselijk het Utrechts Bouwveiligheidsplan gedurende de verschillende fases van een project steeds gedetailleerder in te dienen.

Voor meer informatie zie de site van de gemeente: Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht

Vraag 14
Hoe kijkt het college terug op het doorlopen participatieproces? Klopt de hieronder gepresenteerde reconstructie volgens het college?

In augustus 2019 is het IDOC gepubliceerd. Daarna was er een lange radiostilte vanuit de gemeente. Buurtbewoners hebben daarom toen in februari 2020 aan de bel getrokken bij de gemeente. We ontvingen van buurtbewoners het bericht dat er door de architect in het najaar (oktober 2020) opeens 10-min-gesprekjes werden gehouden. Bewoners gaven aan dat die geen recht deden aan hun zorgen. In een eerste flyer over het project werd niet vermeld dat er een supermarkt zou komen. Buurtbewoners werden pas voorafgaand aan een tweede flyer-rond goed geïnformeerd. Ook begrepen we dat er recent een communicatiebureau ingeschakeld is.

Antwoord B&W
Het initiatief om samen met de gemeente en belanghebbenden het participatietraject op te starten om tot een uitgewerkt plan te komen, ligt conform de afspraken uit het intentiedocument bij de initiatiefnemer. De ontwikkelaar heeft zich eerst gericht op de financiële haalbaarheid van het plan en het marktonderzoek naar de mogelijkheden van het realiseren van een discounter met een omvang

van 1800 m2 bvo. De volgende stap was voor de initiatiefnemer om breed op te halen wat er leeft in de buurt aan wensen en zorgen. De bedoeling was om dat middels open gesprekken met buurtbewoners te doen op locatie. Alle verzamelde informatie wordt vervolgens verwerkt in een eerste opzet van het plan. Deze opzet wordt daarna voorgelegd aan de buurt voor reactie in een brede bijeenkomst.

Het bepalen van de financiële haalbaarheid heeft meer tijd genomen dan voorzien was in augustus 2019. Dit heeft ertoe geleid dat de open gesprekken (in de vorm van 10-minuten gesprekken) in november/december 2020 hebben plaatsgevonden. In 30 individuele gesprekken en 3 groepsgesprekken hebben ruim 50 mensen hun reacties gegeven. De belangrijkste punten zijn: vrees voor de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt, de omvang ervan, de typologie (discounter), de verkeersveiligheid en het volume van het aantal woningen. Alle opgehaalde informatie dient als input voor de verdere uitwerking van het SPvE en de plannen. Naar aanleiding van de geuite zorgen in de buurt is aanvullend marktonderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een buurtsuper. Naar verwachting zullen de initiatiefnemer en de architect het eerste schetsontwerp voorleggen aan de buurt in mei/juni 2021, waarbij de opgehaalde input gebruikt wordt. In februari 2020 heeft de buurtvereniging Ezelsdijk bij de gemeente aangegeven zich zorgen te maken over de plannen en gevraagd om zo spoedig mogelijk bij de plannen te worden betrokken. We hebben aangegeven dat de uitwerking van de plannen nog niet zodanig was dat de initiatiefnemer met de buurt in gesprek kon gaan maar dat dit naar verwachting rond de zomer 2020 kon. In juni 2020 is er wederom contact geweest tussen de gemeente en de buurtvereniging waarin is aangegeven dat de initiatiefnemer nog geen financieel haalbaar plan had. Begin november 2020 heeft de buurtvereniging aangegeven haar visie op de herontwikkeling met de gemeente te willen delen, zodat dat meegenomen kon worden in het plan. Vanaf medio november 2020 zijn er maandelijks gesprekken gevoerd met de buurtvereniging. De uitkomsten van de enquête die is gehouden door de buurtvereniging (140 keer ingevuld) worden dan ook meegenomen bij de uitwerking van het plan en SPvE. Sinds januari 2021 organiseert en begeleidt, in opdracht van de initiatiefnemer en in samenspraak met de gemeente, een communicatiebureau het participatieproces en verzorgt het diens communicatie met de buurt.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Helaas wordt het verkeerd voorlichten van de buurt voor en tijdens de 10 min gesprekken in het antwoord niet benoemd. Deze vraag is daarmee onvolledig beantwoord. In de vraagstelling is omschreven: “Bewoners gaven aan dat die geen recht deden aan hun zorgen. In een eerste flyer over het project werd niet vermeld dat er een supermarkt zou komen. Buurtbewoners werden pas voorafgaand aan een tweede flyer-rond goed geïnformeerd."
Reactie: Dit klopt. In de eerste flyer was dit niet aangegeven. Deze fout is in de tweede flyer hersteld.

Ook tijdens de 10 min gesprekken is foutieve informatie verstrekt waarbij het formaat van de supermarkt ook veel kleiner is voorgesteld. Hieruit blijkt dat de gevoerde 10 min gesprekken niet voldoen als participatie. Voor participatie is het immers een vereiste dat bewoners van tevoren juist en tijdig zijn geïnformeerd. Hiermee kunnen we dus stellen dat er, vanuit de projectontwikkelaar, niet afdoende is gedaan voor participatie voor aanvang van het schetsontwerp.
Reactie: Naast de tien minuten gesprekken wordt op diverse andere manieren ingezet op het informeren en betrekken van de buurt bij de plannen. Sinds dit voorjaar is een projectwebsite door de initiatiefnemer opgericht en worden regelmatig (om de paar maanden) digitale nieuwsbrieven verstuurd met updates over het project. Deze nieuwsbrief gaat inmiddels naar 70 belangstellenden. De buurt is via andere bestaande nieuwsbrieven (wijkkrant, kranten van Nieuw Bleyenburg) gewezen op de projectwebsite en de mogelijkheid om de hoogte gehouden te worden. Aanvullend wordt sinds eind vorig jaar, maandelijks ambtelijk uitgewisseld over de stand van zaken met een

vertegenwoordiging van de buurtvereniging. Sinds het voorjaar is daar een adviseur namens de initiatiefnemer bij aangesloten.
In aanloop naar het schetsontwerp is het vooral belangrijk om te benoemen dat de reactie uit de buurt, op het richtinggevend programma, erin heeft geresulteerd dat er aanvullend onderzoek wordt gedaan. Dit voorjaar zijn onderzoeken gestart naar de verkeerskundige situatie en het inpassen van een supermarkt van een andere omvang. De eerste conceptresultaten laten zien dat er mogelijk andere opties voor de invulling van de plint gevonden kunnen worden. De buurt is begin juni, middels een digitaal nieuwsbericht, op de hoogte gesteld dat de haalbaarheid van andere invullingen nu ook verkend worden. Er wordt een extra participatiemoment ingelast nog voor de presentatie van het schetsontwerp; eerst worden de diverse mogelijkheden voor de invulling van de plint met de buurt besproken. Dit wordt dit najaar verwacht.

Deze tekortkomingen zijn meerdere malen met zowel de gemeente als initiatiefnemer gecommuniceerd en het feit dat deze onregelmatigheden niet eerlijk met de raad worden gedeeld geeft niet veel vertrouwen dat er is geleerd van de gevolgen van deze eerdere onvolledige en misleidende communicatie met de buurt: het huidige gebrek aan vertrouwen in de buurt tav de initiatiefnemer en in mindere mate ook de uitvoerende organisatie bij de gemeente en de uitvoering van diens taak als procesbewaker. Graag zien wij in het antwoord een erkenning van de gemaakte fouten en een plan om dit in de toekomst te voorkomen.
Reactie: Tijdens een aantal van de eerste 10 minuten gespreken waarbij in totaal ruim 50 mensen reactie hebben gegeven is per abuis de omvang van de supermarkt niet genoemd of te klein voorgesteld. De buurtvereniging heeft de initiatiefnemer en de gemeente op deze tekortkoming gewezen. In de latere gesprekken is de omvang van de supermarkt wel duidelijk naar voren gebracht. In de terugkoppeling van de gesprekken, die naar alle betrokkenen is verstuurd, is dit punt benoemd. Ook is vervolgens op de site (van zowel de gemeente) als die van de initiatiefnemer is de omvang van de supermarkt duidelijk vermeld. Ook is informatie door zowel de initiatiefnemer als de gemeente over de omvang van de supermarkt aan de buurtvereniging verstrekt zodat zij de buurt konden informeren. Dat er een fout is gemaakt valt te betreuren evenals het ontstane beeld dat de initiatiefnemer niet afdoende heeft gedaan voor de participatie en dat er sprake zou zijn van bewuste misleiding. Dit is uiteraard op geen enkele wijze de intentie geweest. In het vervolg zal het communicatieteam nauwkeurig worden gebrieft.

Ook in recentere communicatie vanuit de projectontwikkelaar zien wij dat het formaat van de supermarkt zo veel mogelijk niet wordt benoemd (zie verslag participatie 2 maart 2021) of wordt weggezet in een voetnoot van de bijlage (zie projectwebsite 10 april 2021, document veel gestelde vragen, voetnoot pagina 1). Daarnaast zien wij dat de grootste zorgen van de buurtbewoners in de beantwoording van de raadsvragen duidelijk, kort en bondig worden benoemd, maar dit in de communicatie naar de buurtbewoners niet gebeurt (zie verslag participatie 2 maart 2021).
Reactie: Zie voorgaand antwoord.

Vraag 15
Is het college bereid om het vervolgproces nader te beschrijven en toe te lichten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord B&W
Ja. De volgende stap in het proces is via het participatieproces verder inhoud te geven aan de presentatie van het schetsontwerp/SPvE door de initiatiefnemer aan de hand van de opgehaalde input van de buurt. Op de website van de gemeente is dit en het vervolg van het proces aangegeven. Zie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/jan-van-galen-en-huizingalaan-opnieuw-ontwikkelen

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Het is goed om de verdere planning te kunnen vinden op deze website. Wel roept de overige tekst op de website de volgende vragen op:

Op de website staat: “We hebben al onderzoeken gedaan maar het echte plan voor de nieuwbouw is nog niet gemaakt. Dit doen we samen met bewoners en betrokkenen.” Zoals ook te lezen is in de reactie op vraag 14 is dit, naar het gevoel van de buurt, momenteel niet het geval.
Antwoord: Bewoners hebben onder andere zorgen geuit over de omvang en aard van de supermarkt en alle extra verkeersbewegingen. Daarom doen we extra onderzoek naar de mogelijkheden voor een buurtsuper, een kleinere supermarkt. Daarnaast kijken we ook nader naar de toekomstige verkeerssituatie. We werken nog aan de definitieve onderzoeksrapporten. Als de onderzoeken klaar zijn gaan we graag met de buurt in gesprek over de verschillende mogellijkheden (scenario’s) voor de invulling van de begane grond. De reacties nemen we mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Eerder hebben we aangegeven dat we eind mei/begin juni 2021 het schetsplan zouden kunnen presenteren. Het blijkt dat de initiatiefnemer toch meer tijd nodig heeft. We verwachten nu dat aan het einde van het jaar de mogelijkheden breed gedeeld kunnen worden met de bewoners.

Ook staat er: “Door de corona maatregelen voeren wij gesprekken via videobellen. Dit doen we met gebruik van Microsoft Teams. Op deze manier kunnen we kleine wensen en grote zorgen of grote wensen en kleine zorgen rustig opschrijven.” Het klopt dat de 10 min gesprekken zijn gevoerd via videobellen, wat niet klopt (zo is ons verteld door BLAUW) is dat deze duidelijk zijn genotuleerd. Bij het navragen hoe vaak bepaalde zaken waren benoemd in de 10 min gesprekken bleek dat hiervan geen duidelijke notities zijn bijgehouden, alleen als er nieuwe zaken naar voren kwamen zijn deze toegevoegd aan een lijst. Daarmee is het onduidelijk welke zaken voor de buurt meer prioriteit hebben gehad tijdens deze 10 min gesprekken. Daarnaast is ook het verschil in communicatie met de buurt versus de beantwoording van de raadsvragen te lezen in reactie 14.
Antwoord: Zie antwoord bij Vraag 14.

Er is dus geen sprake van een participatieproces in de totstandkoming van het SPvE. De buurt wordt gevraagd te reageren op een af product, dit is niet participeren of meedenken, maar informeren. Met andere woorden, de buurt herkent zich momenteel niet in het gezamenlijk maken van een goed plan. Onze opmerkingen bij de voorgaande vragen zijn ook van toepassing op de inhoud van deze website. Wij zijn blij te lezen dat de zorgen uit de wijk hier wel duidelijk benoemd worden.
Antwoord: We staan nog aan het begin van het planproces. In het intentiedocument is een richtinggevend programma aangegeven dat nog nader moet worden uitgewerkt. Naar aanleiding van de reacties van de buurt op dit programma is nader markt- en verkeerskundig onderzoek gestart om te bezien of dit programma mogelijk kan worden aangepast. De buurt heeft hiermee in een vroeg stadium invloed gehad op de planvorming. Daarnaast wordt het resultaat hiervan weer besproken met de buurt, voordat dit verwerkt wordt in een eerste schetsontwerp.

Vraag 16
Op dit moment heeft de huurcommissie diverse zaken in behandeling. Wegens de coronacrisis duurt de afhandeling van de zaken heel erg lang. Is het college bereid om zich in te zetten in de huurcommissie zaken tussen de verhuurders en de huurders, zodat deze voor de sloop afgehandeld zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16
De Huurcommissie valt onder de bevoegdheid van het Rijk en niet van de gemeente. Wij kunnen de snelheid van afhandeling niet direct beïnvloeden. De Huurcommissie heeft afgelopen najaar een

Actieplan gepresenteerd om de achterstanden aan te pakken, mede op basis van signalen vanuit de gemeente Utrecht. Dit Actieplan is in overleg met het ministerie van BZK tot stand gekomen. In de reactie van de minister op dit plan kunt u meer lezen over de acties die de Huurcommissie neemt om de huidige achterstanden aan te pakken. Via het Huurteam Utrecht, in opdracht van de gemeente Utrecht, hebben we regelmatig overleg met de Huurcommissie om te volgen en te zien welke stappen zij ondernemen om de achterstanden daadwerkelijk weg te werken.

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk
Wij begrijpen dat de behandeling door de huurcommissie valt onder het rijk en niet onder de gemeente. Het is goed te horen dat de gemeente regelmatig overlegd met de huurcommissie om dit probleem op te lossen.

Verdichten in Utrecht – een voorbeeld



5 oktober 2021

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Verdichten in Utrecht – casus



Panden uit 1964 zijn verouderd en toe aan vervanging. Initiatiefnemer benadert gemeente. Stadsbrede behoefte om te verdichten

Richtinggevend programma voor de herontwikkeling (intentiedocument)

- Ongeveer 104 (huur) appartementen waarvan 40 sociale huur
- Een (discount) supermarkt van ongeveer 1.800 m2 bvo
- (2 tot 5) dagwinkels van samen 390 tot 740 m2 bvo
- Een parkeergarage onder de gebouwen met 95 of 120 plekken
- Opnieuw inrichten openbare ruimte

Verdichten in Utrecht – het proces

- Augustus 2019: Intentiedocument getekend – start van het initiatief volgens het Utrechts Planproces (UPP1 – stedenbouwkundig programma van eisen)
- September 2019: nader onderzoek financiële haalbaarheid
- Februari 2020: buurtvereniging wil worden betrokken bij de plannen
- November 2020: gemeente, initiatiefnemer en buurt gaan met elkaar in gesprek. De buurt geeft haar visie op het initiatief
- Nov/dec 2020: maandelijks overleg gemeente, initiatiefnemer en buurt. Inzet communicatiebureau. Initiatiefnemer consulteert de buurt middels 10 minuten gesprekken. Buurtvereniging houdt enquête. Projectwebsite gemeente en projectwebsite initiatiefnemer met Q&A en updates

Verdichten in Utrecht – het proces

- Januari 2021: omvang supermarkt en verkeer aantrekkende werking zijn belangrijke zorgpunten – start (aanvullend) onderzoek
- Maart 2021: raadsvragen
- Juni 2021: concept marktonderzoeken beschikbaar voor werkgroep buurt
- September 2021: concept verkeersonderzoeken beschikbaar voor werkgroep buurt
- September 2021: start werkzaamheden architect met alle input (ook die vanuit de buurt)
- Oktober 2021: reactie werkgroep op marktonderzoeken

Volgende stappen

- Oktober 2021: Commissie Stad & Ruimte
- November 2021: reactie werkgroep op verkeersonderzoeken
- November/december 2021: presentatie plan concepten aan de buurt (nog geen SPvE).

Verdichten in Utrecht – enkele dilemma's

- Stedelijk belang vs Belang van de buurt
- Verdichten vs Leefbaarheid
- Zorgvuldigheid vs Snelheid

LS,

De leden van de commissie nieuwbouw van de buurtvereniging Ezelsdijk hebben, in samenspraak met de gemeente en initiatiefnemer, de marktonderzoeken (‘Behoefte en effecten supermarkt Huizinglaan/ Jan van ~~Galesntraat~~Galenstraat te Utrecht’ (2019) en ‘Scenarioanalyse invulling retail Huizingalaan Utrecht’ (2021)) voor een supermarkt in het project aan de Jan van Galenstraat bekeken. Wij stellen het op prijs dat er een collaboratieve manier van communiceren wordt gezocht tussen gemeente, initiatiefnemer en omwonenden.

Het doornemen van deze onderzoeken leverde een groot aantal commentaren op. Een aantal zijn van fundamentele aard, en dit schrijven poogt hier een overzicht van te geven. Het lijkt ons logisch als eerst deze fundamentele zaken worden aangepakt voordat er verder naar details wordt gekeken. Dat scheelt ieder tijd.

Voordat we ons commentaar geven op het onderzoek zelf en bijbehorende rapportage willen wij wel graag opmerken dat wat er volgens ons daadwerkelijk zou moeten worden onderzocht niet is onderzocht in deze marktonderzoeken.De relevante vraag is, volgens ons, aan welke economische en maatschappelijke functie behoefte is op deze locatie. Echter, er is alleen gekeken naar de potentiële economische ruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost. Het is belangrijk deze twee zaken uit elkaar te houden, en niet uit een conclusie (al dan niet terecht) dat er economische ruimte zou zijn te concluderen dat er behoefte is naar de functie op deze locatie.

Sterker nog, in het vigerend beleid over de betreffende winkelstrip staat letterlijk dat “bij afnemende winkelfunctie moeten mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden bekeken” Deze frase staat zelfs letterlijk in het rapport uit 2021 overgenomen. Wij vinden het dan ook bijzonder verrassend dat deze invalshoek niet wordt meegenomen, en zouden de gemeente willen vragen eerst naar de mogelijkheden van het acteren binnen het aangegeven beleid te kijken voordat er initiatief wordt genomen op en onderzoek wordt gedaan naar sterk afwijkende alternatieven.

Aanvullend, in het geval dat de lijn van het IDOC/IPOK gevolgd zou worden is dit onderzoek ook niet het juiste onderzoek. Immers, in dit document wordt gesteld dat een grote supermarkt danwel discounter nodig is om de positie van de winkelstrip en daarmee die van de dagwinkels te verbeteren. Dat deze justificatie van dit type supermarkt (danwel een supermarkt als geheel) een drogreden is staat voor ons buiten kijf. Immers, in het basis scenario voor het richtinggevend programma wordt het huidige aantal dagwinkels gereduceerd van acht naar twee. Niet echt een manier om de positie van deze winkels te verbeteren. Deze desinteresse in het lot van de dagwinkels zien we ook in de rapportage die waarover wij hier onze feedback geven terug. Er wordt geen enkel onderzoek gedaan of het toevoegen van een supermarkt (in welk scenaro dan ook) daadwerkelijk een positief resultaat levert voor dagwinkels die terugkeren danwel zich nieuw vestigen.

Zoals eerder aangegeven, wat ons betreft is niet het juiste onderzoek gedaan wat nodig is. Maar zeker ook geldt dat het onderzoek dat daadwerkelijk is gedaan is niet deugdelijk uitgevoerd. Op de volgende pagina’s in dit onderzoek geven we eerst de hoofdlijn van ons commentaar, dat uit ~~twee~~drie delen bestaat, wat daarna verder wordt toegelicht met voorbeelden in het laatste deel van dit schrijven~~.~~:

1. ~~De~~Het juiste onderzoek is niet uitgevoerd en de onderzoeken pretenderen op een aantal vlakken iets anders te leveren dat wat er daadwerkelijk onderzocht is.
2. Het (modelmatig) onderzoek naar de daadwerkelijke onderzoeksvraag (de potentiële marktruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost) is niet goed uitgevoerd.
3. Het marktonderzoeksbureau pretendeert onterecht meer gedaan te hebben dan marktonderzoek en gaat z'n mandaat voorbij

Ook al hebben we in dit schrijven alleen een overzicht gegeven van de fundamentele zaken die wat ons betreft incorrect zijn in de onderzoeken of op z'n minst verbetering behoeven, toch is dit een vrij uitgebreid stuk feedback met veel commentaren. Daaruit zou de conclusie kunnen worden getrokken dat de marktonderzoeken, zoals op dit moment gerapporteerd, vanuit het perspectief van de werkgroep, geen deugdelijke onderbouwing geven voor de komst van een supermarkt op de Jan van Galenstraat.

Deze conclusie is inderdaad correct, en wij willen dat niet mooier voorstellen dan het is. Echter, we willen vanuit de collaboratieve opzet, ook aanknopingspunten bieden om het onderzoek te verbeteren. Wij hopen dat deze informatie niet alleen leidt tot een beter onderzoek en bijbehorende rapportage, maar ook tot een project wat beter is voor alle betrokken partijen. Immers, betere informatie leidt tot betere beslissingen.

Met vriendelijke groet,
De werkgroep nieuwbouw van buurtvereniging Ezelsdijk

Hoofdlijnen

De hoofdlijn van ons commentaar op de rapportage zelf bestaat uit ~~twee~~drie delen.

1. ~~De~~Het juiste onderzoek is niet uitgevoerd en de onderzoeken pretenderen op een aantal vlakken iets anders te zijn dat wat er daadwerkelijk onderzocht is.
   a. In het vigerend beleid over de betreffende winkelstrip staat dat “bij afnemende winkelfunctie moeten mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden bekeken”. Deze frase komt zelfs terug in de voortgangsrapportage (2021). Het lijkt ons logisch dat eerst de mogelijkheden worden onderzocht om binnen dit beleid alternatieve invulling te onderzoeken voordat er initiatief wordt genomen op, en onderzoek wordt gedaan naar alternatieve opties met toenemende winkelfunctie zoals de mogelijkheid van een (grote) discounter.
   ~~a.~~b. Er wordt gesproken over een onderzoek naar de behoefte in het verzorgingsgebied, maar er is enkel naar gekeken ~~is is~~ (modelmatige) economische ruimte voor winkels. Ook gaat het rapport niet in op hoe mensen in Utrecht en specifiek in ons verzorgingsgebied daadwerkelijk hun boodschappen doen.
   c. In het IPOC/IDOC zien we dat de supermarkt wordt gesuggereerd als middel om de winkelstrip, en daarmee de positie van de dagwinkels te verbeteren. Echter, van de huidige 7 winkels kunnen er in het basis scenario slechts 2 terugkeren. Dat is uiteraard geen versterking van hun positie, en laat zien dat de supermarkt zelf de hoofdzaak is. Deze desinteresse omtrent het lot van de huidige winkeliers zien we in het marktonderzoek terug. Er wordt enkel onderzoek gedaan naar de marktruimte voor de supermarkt zelf en geen enkele serieuze poging ondernomen om de impact van het plan op de dagwinkels in kaart te brengen.
   d. Naar aanleiding de feedback van de buurt in de enquete van de buurtvereniging zou er een scenario met een buurtsuper bekeken worden. Echter, het formaat van de ‘buurtsuper’ in dit rapport kan flink oplopen boven wat er uit onze enquete is gekomen als voorgesteld formaat, evenals wat er algemeen onder een buurtsuper kan worden verstaan. Er wordt zelfs geadviseerd over een opmaat naar 1000 m2 winkel vloer oppervlak. Dat komt aardig dicht in de buurt van het formaat van de grote discounter uit het originele scenario. (1200-1400 m2 winkel vloer oppervlak overeenkomend met 1800m2 BVO).
   ~~b. Er wordt gepretendeerd alsof er onderzoek is gedaan naar de economische ruimte voor een supermarkt op de locatie van het project aan de Jan van Galenstraat. Echter, er is alleen gemodelleerd voor het gekozen verzorgingsgebied (primair en secundair), bestaande uit een groot deel van Utrecht Noordoost. De daadwerkelijk gekozen locatie wordt nergens meegenomen, en er zijn wat ons betreft serieuze twijfels of het gekozen verzorgingsgebied wel daadwerkelijk het te verwachten verzorgingsgebied is voor een supermarkt op de projectlocatie.~~

~~c. Er wordt een analyse gemaakt voor de verschillende scenarios voor invulling van de commerciele ruimte, waarin naast economische factoren ook andere factoren worden benoemd. De keuze van deze specifieke, niet economische, factoren is niet onderbouwd en onvolledig. Daarnaast worden de benoemde factoren ook niet goed/ volledig uitgewerkt. Echter, er wordt vervolgens wel een advies (geprefereerd scenario) aan dit overzicht gehangen. Een advies wat niet passend is voor het type onderzoek dat is uitgevoerd, en waarvoor de onderbouwing dus volstrekt onvolledig is.~~
~~Het is ook niet aan een markt onderzoeksbureau om hier advies over te geven.~~

2. Het onderzoek naar de daadwerkelijke onderzoeksvraag (de potentiële marktruimte voor een nieuwe supermarkt in Utrecht Noordoost) is niet deugdelijk uitgevoerd.
   a. De benadering is uitsluitend modelmatig en gaat niet in op hoe mensen daadwerkelijk hun boodschappen doen in Utrecht.
   b. Op een aantal punten wordt er een verkeerde voorstelling van zaken gegeven. Zo wordt op een aantal plekken gepretendeerd dat het verzorgingsgebied veel kleiner is dan het daadwerkelijk is, en wordt het concept ‘leefbaarheid’ in de scenario analyse zover uit z’n context getrokken dat blijkt dat het hier alleen over beschikbaarheid van supermarktfunctie blijkt te gaan.

Meest kwalijk is wat ons betreft dat het bereik van supermarktoppervlak voor scenario 2 significant buiten dat voor een buurtsuper ligt; zelfs aan de bovenkant vrij dicht bij dat van het originele scenario van grote supermarkt. (zie ook 1d)
Toch blijft dit als buurtsuper weergegeven worden.

c. Er is een aantal ongefundeerde en dubieuze aannames gedaan voor de modelmatige aanpak. Deze zorgen er voornamelijk voor dat de modelmatige uitkomst van potentiële marktruimte) zo groot mogelijk is, en er dus wordt gestuurd naar toch een zo groot mogelijke supermarkt. Enkele belangrijke (impliciete) aannames en een eerste schatting van hun potentiele impact op de uitbreidingsruimte zijn in de tabel op de volgende pagina weergegeven en het is te zien dat deze allen ofwel onderbouwing missen ofwel (tenminste) zeer zwak zijn. Een kritische blik naar dit overzicht laat zien dat het nodig is dat al deze aannames moeten kloppen (wat zeer onwaarschijnlijk is) wil er marktruimte zijn voor een grote supermarkt.
Juist omdat er zoveel zwakke aannames nodig zijn om een modeluitkomst waarin voldoende uittbreidingsruimte is voor een grote supermarkt laat het onderzoek impliciet zien dat dit niet de juiste oplossingsrichtig voor het commerciele deel van het programma voor het project is.

d. Er wordt gepretendeerd alsof er onderzoek is gedaan naar de economische ruimte voor een supermarkt op de locatie van het project aan de Jan van Galenstraat. Echter, er is alleen gemodelleerd voor het gekozen verzorgingsgebied (primair en secundair), bestaande uit een groot deel van Utrecht Noordoost. De daadwerkelijk gekozen locatie wordt nergens meegenomen, en er zijn wat ons betreft serieuze twijfels of het gekozen verzorgingsgebied wel daadwerkelijk het te verwachten verzorgingsgebied is voor een supermarkt op de projectlocatie

~~d.~~e. In de eindconclusie wordt niet alleen verwezen naar de modelmatige uitkomsten, maar ook naar een aantal andere stukken informatie uit het rapport (bijv trends). Echter, deze stukken informatie missen vaker wel dan niet compleet enige onderbouwing en lijken uit de lucht gegrepen.

3. Het marktonderzoeksbureau pretendeert onterecht meer gedaan te hebben dan marktonderzoek en gaat z'n mandaat voorbij
   a. Er wordt in het aanvullend marktonderzoek (2021) een scenario analyse gedaan op basis van zowel commerciële als niet-commerciële factoren, en aan de hand daarvan een beste optie gesuggereerd. Het overzicht van niet-commerciële factoren is niet onderbouwd, incompleet en misleidend. Zo blijkt het aspect 'leefbaarheid' niet te gaan over de gevolgen voor de leefbaarheid in de omgeving van de winkels, maar over het beschikbare winkelaanbod.
   b. Het is in de ogen van de werkgroep niet aan een marktonderzoeksbureau om een afweging tussen factoren te maken. Dit dient te gebeuren door het gemeentebestuur in wisselwerking tussen gemeente, bewoners en projectontwikkelaar.
   c. Tenslotte past alleen scenario 3 in het vigerend gemeentelijke beleid, echter dit scenario is niet uitgewerkt.

Wij zullen het commentaar op de deugdelijkheid van het onderzoek hieronder met een aantal voorbeelden toelichten, en voor zover mogelijk, suggesties doen voor het verbeteren van het onderzoek en/of de rapportage.

Enkele kritische aannames voor de uitkomst van het modelmatig onderzoek en hun betrouwbaarheid.

Aanname	Betrouwbaarheid aanname	Potentiele impact (bij foutieve aanname)
Toename koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing	Onbekend/ niet onderbouwd. Door markt onderzoek te onderbouwen	Uit korte berekening – zo'n 50% van de beschkbare uitbreidingsruimte. Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
Geen impact van bestellen/ bezorgen van boodschappen	Zeer zwak.f	Uit korte berekening – meer dan 50% van de beschikbare uitbreidingsruimte Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
Geen uitbreiding of vestiging nieuwe supermarkten in verzorgingsgebied na 2019	Aantoonbaar foutief	Uit korte berekening – meer dan 20% van de beschikbare uitbreidingsruimte Verder uit te werken door marktonderzoekbureau
De onzerkeheidsmarge in de berekening van het haalbaar aanbod in m2 wvo is te klein om invloed te hebben op het resultaat	Zwak	Mogelijkerwijs een significant deel van de beschikbare uitbreidingsruime. Verder uit te werken door marktonderzoekbureau

Verkeerde voorstelling van zaken en interne inconsistenties

Definitie (primair) verzorgingsgebied
In de marktonderzoeken wordt op een flink aantal plaatsen gesteld dat het primair verzorgingsgebied grofweg overeenkomt met een cirkel met een straal van 500m. Dit zou ook onderbouwen dat er slechts weinig andere supermarkten in het primair verzorgingsgebied zijn.

In figuur 4 (kaart) van het rapport uit 2019 is al duidelijk dat het primair verzorgingsgebied (Huizinga buurt, Zeeheldenbuurt, Tuindorp oost, Veemarkt & Voorveldse polder) veel groter dan dat. Zeker driekwart van het gebied ligt buiten die cirkel van 500m radius.

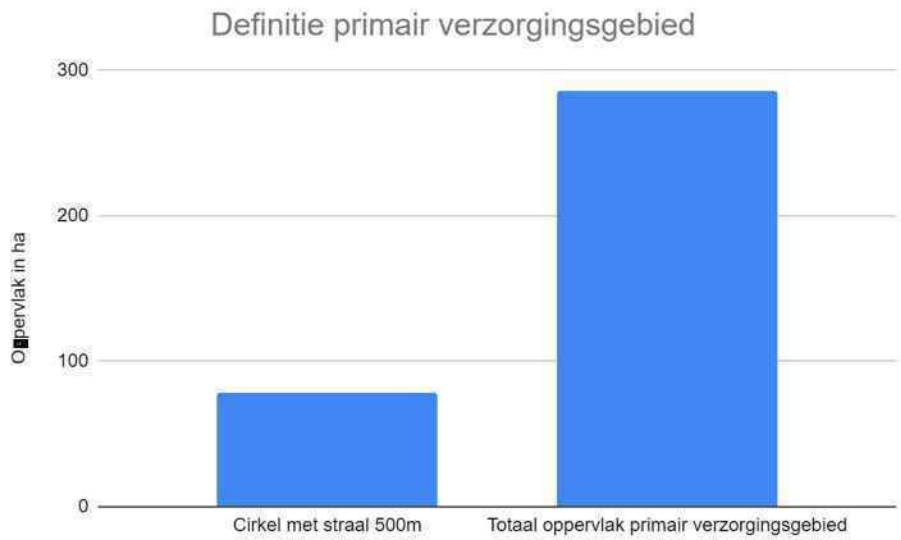
Maw, de bewering dat het primair verzorgingsgebied grofweg een gebied is met een straal van ongeveer 500m is net zo accuraat als te stellen dat een bowlingbal grofweg net zoveel weegt als een pak melk van 1,5 liter. Wie deze beide gewichten lang mee moet dragen merkt al snel het verschil. Zo zullen omwonenden al snel het verschil merken (in overlast) van een primair verzorgingsgebied dat vele malen groter is dan een cirkel met een straal van 500m.

In figuur 4 van het rapport uit 2019 is al duidelijk dat het primair verzorgingsgebied veel dichter bij een cirkel met een straal van 1000m ligt dan bij een cirkel van 500m. Dit is nog veel makkelijker te zien in de grafiek hieronder (Figuur 1); het oppervlak van het primair verzorgingsgebied bedraagt zo'n 286 ha, ofwel equivalent aan een cirkel met een straal van 954m.

Het oppervlak komt dus veel dichter overeen met een cirkel met straal 1000m dan met een cirkel met straal van 500m. Maar hierbij is wel op te merken dat de supermarkt wel erg dicht bij de rand van het primair verzorgingsgebied ligt. Zou je een straal van 1000m met de projectlocatie in het centrum op de kaart zetten dan kom je plotseling veel meer supermarkten tegen dan alleen de Gaard. De AH, Jumbo en Odin op de Biltstraat en ook de AH op het Willem van Noortplein vallen dan plotseling wel in het primaire verzorgingsgebied. Echter, de bijbehorende bediening/invulling van de beschikbare marktruimte door deze supermarkten is uiteraard niet meegenomen in de modelanalyse rond het primair verzorgingsgebied.

Wij vinden het kwalijk dat in het rapport daar waar het gaat om effecten van de supermarkt op de omgeving telkens over de straal van 500m wordt gesproken, en dus het effect op leefbaarheid (bijv door aantrekking van verkeer) doelbewust als minder ernstig wordt voorgesteld dan daadwerkelijk te verwachten is Hetzelfde geldt voor het effect op de supermarkten in de omgeving. Echter, daar waar de markt of economische ruimte voor de nieuwe supermarkt moet worden onderbouwd wordt wel verwezen naar het complete primair (en secundair) verzorgingsgebied. Dit is duidelijk meten met twee maten, waarvan er een duidelijk niet correct is. Het lijkt ons niet meer dan logisch dat dit gecorrigeerd wordt.

Dit valt vrij eenvoudig op te lossen door consistent in de documentatie aan te geven dat het gaat om een verzorgingsgebied dat overeenkomt met een gebied van een straal van zo'n 1000m, en daar ook de bijbehorende implicaties van weer te geven daar waar er implicaties aan het formaat van het verzorgingsgebied worden gehangen.



Figuur 1: Oppervlak primair verzorgingsgebied

Impact van het verkeer
Dezelfde dubbele maat zien we ook terug bij de analyse van het verkeer:
Op pag.9 van de scenario analyse (document uit 2021) wordt gesproken over: geen high traffic locatie waardoor gespecialiseerde winkels in gedrang zouden kunnen komen. Dit argument wordt geheel niet gebruikt bij scenario 1; sterker nog, de Kd Jongweg wordt gezien als een goede toegangsweg voor de grote discounter. m.a.w. het verzorgingsgebied heeft soms wel en soms geen last van belemmerend verkeer, al naar gelang de gewenste conclusie van de onderzoekers.

Op dit punt dient wat ons betreft dan ook een consistent verhaal gecreëerd te worden door het gehele onderzoek heen. Ofwel de Kardinaal de Jongweg is een goede toegangsweg, maar dan geldt dat ook voor alle winkels en moet er goed worden opgelet dat er geen verkeershinder wordt gecreëerd in de woonwijk zelf. Ofwel de Kardinaal de Jongweg is geen goede toegangsweg en moet er worden gekeken of er überhaupt wel genoeg toegankelijkheid is voor de uitbreiding van het winkelvolume op de locatie.

Ondersteuning van andere ondernemers
Beide rapporten spreken elkaar tegen.In het rapport uit 2019 wordt gesproken over de aantrekkende werking van de supermarkt voor de huidige winkels. Echter in het rapport/ de aanvulling uit 2021 wordt duidelijk gesteld dat de huidige winkels met terugkeergarantie een doel-bestemming hebben (mensen komen specifiek hiervoor, bijv. fietsenwinkel). De aantrekkende werking van de supermarkt is dus niet van toepassing, danwel van belang. Wel wordt hier (ook in 2021) steeds naar verwezen. Concurrentie door de supermarkt, (bijv. voor de bloemenzaak en de sigarenwinkel) wordt niet besproken. Het rapport is belicht hier opnieuw uitsluitend de positieve kanten van de komst van een supermarkt en laat de negatieve effecten buiten beschouwing.

Het onderzoek heeft dus een bredere, en consistente analyse nodig over het effect van een supermarkt (van welk formaat dan ook) op winkels waarvoor terugkeer gewenst is, zowel positief als negatief.

Verwijzing naar externe bronnen
Op slechts enkele plekken wordt verwezen naar externe bronnen. Met een aantal verwijzingen wordt een steun voor dit onderzoek gesuggereerd die door de bron zelf niet wordt onderbouwd. Zo wordt in het rapport uit 2021 (op pag 21) verwezen naar de RSU 2040 van de gemeente Utrecht alsof het cluster aan de Jan van Galenstraat wordt gedefinieerd als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur. Echter in de

RSU is hier geen enkele sprake van. Het lijkt ons niet uit meer dan logisch dat deze foutieve verwijzing uit de rapportage wordt verwijderd.

Verder wordt er ook verwezen naar een rapport van het architectenbureau Blauw (bijv op pag 11 van het rapport uit 2019). Naast het feit dat dit rapport niet beschikbaar is gemaakt, is dit ook het werk van een partij die in dienst is van de initiatiefnemer om het project verder te detailleren en uit te voeren. Met andere woorden, geen onafhankelijke bron. Onze insteek is dat daar waar wordt verwezen naar andere bronnen dat deze ofwel publiek moeten zijn (en dus beschikbaar) of beschikbaar gemaakt moeten worden zodanig dat er kan worden gecontroleerd of de verwijzing correct is en of het document waarnaar verwezen wordt wel klopt. Dit laatste is van extra belang als dit een bron is die is samengesteld door een belanghebbende partij.

Benoemen van aspect leefbaarheid
In de scenario analyse (rapport van 2021) wordt er een 'analyse' gedaan van het effect van de verschillende scenario's op de leefbaarheid in de buurt zou zijn. Dit lijkt op het eerste gezicht erg positief (er is ook naar leefbaarheid gekeken), echter, na enig doorlezen blijkt dat het enige aspect van leefbaarheid dat door de onderzoekers is meegenomen is het economisch serviceniveau in de buurt. Dat is wat ons betreft een bijzonder nauwe definitie van het begrip leefbaarheid. Zo nauw, dat het wat ons betreft misleidend is te doen alsof er serieus naar leefbaarheid is gekeken en dit mee te nemen in de analyse. Uiteraard steunen wij onderzoek naar de impact van verschillende scenario's op de leefbaarheid in de buurt, maar dit moet natuurlijk gedegen en realistisch compleet gebeuren.

Onze aanbeveling zou zijn ofwel dit stuk analyse gedegen te doen, ofwel dit stuk uit de scenarioanalyse te verwijderen en niet te doen alsof er serieus naar leefbaarheid is gekeken terwijl dit niet is gebeurd.

Sowieso lijkt het ons niet terecht om in de scenarioanalyse te pretenderen alsof er een vergelijking tussen de verschillende scenario's is gedaan die volledig genoeg is en op de juiste manier gewogen om een 'beste keuze' aan te geven.

Formaat van supermarkt in scenario 2 (document uit 2021)
In het document uit 2021 (scenario analyse) wordt een kleiner formaat supermarkt geïntroduceerd. Hierbij wordt gesuggereerd dat het om een formaat supermarkt (buurtsuper) gaat wat de steun van de omwonenden heeft (zoals in de enquête uitgezet door de buurtvereniging).

Echter, als er wordt gekeken naar het voorgestelde formaat (800m2 WVO) dan is dit duidelijk groter dan wat de omwonenden hebben aangegeven in de enquête. Minder dan 10% van het grote aantal respondenten geeft aan een supermarkt van groter dan 700m2 bij de buurt te vinden passen.

Verder wordt aan het eind van dezelfde scenarioanalyse nog een gesuggereerd dat deze optie en opmaat naar een formaat van 1000m2 zou moeten hebben. Naast het feit dat het dit scenario nog verder bij het door de buurt gesuggereerd formaat brengt (zonder aan te geven dat dit niet in lijn is met de mening van de omwonenden) brengt dit het formaat van de 'kleine' supermarkt wel erg dicht bij dat van de 'grote' supermarkt van 1200m2.

Het lijkt er niet op alsof er met dit scenario serieus aan de slag wordt gegaan met de feedback van de omwonenden, maar dat deze zover mogelijk uit z'n verband wordt gerukt om steun te veinzen voor iets wat amper afwijkt van het originele plan. Er wordt de suggestie gewekt dat er serieus naar alternatieven wordt gekeken, maar in feite wordt er gepoogd 'onder de radar' zo dicht mogelijk bij het originele plan te blijven zonder hier het eerlijke verhaal over te vertellen. In het document wordt deze variant benoemd als 'Buurt-super' terwijl een winkel van 1000m2 wvo al lang niet meer in deze categorie te vatten is.

Overigens is de opmaat naar 1000 m2 ook niet consistent met de marktruimte die uit het model, dat door de onderzoekers zelf is opgesteld, komt voor dit scenario. Volgens het werk van de onderzoekers zelf is er voor scenario 2 (zie bijlage 2) slechts zo'n 620- 660 m2 uitbreidingsruimte. Waarom er dan niet wordt geconcludeerd dat er in scenario 2 naar de onderkant van het spectrum van 600-900 m2 moet worden gekeken en er juist, volledig ongefundeerd, wordt gebezigd dat er een opmaat naar juist een grotere supermarkt moet worden gekozen gaat wat ons betreft aan iedere logica voorbij.

We hebben eerder in het participatie traject gezien dat er gepoogd is een grote supermarkt (van 1200 m2 WVO) te 'verkopen' als buurtsupermarkt. Dit is een vorm van misleiding waar we als omwonenden flink over gevallen zijn en dit hebben we ook meerdere malen duidelijk laten merken. In de scenarioanalyse uit 2021 zien we echter opnieuw hetzelfde gebeuren. Een marginaal kleinere supermarkt (staat erin als 600 tot wel 900 m2 WVO, maar de intentie om daar een winkel van 1000 m2 wvo van te maken is duidelijk, oftwel, er wordt gemikt op de bovenkant van dat spectrum) wordt opnieuw als 'buurtsuper' gepositioneerd. Wat ons betreft laat dit weinig respect zien naar de buurt, zeker in combinatie van de andere misleidende termen en vergelijkingen die hierboven zijn genoemd. Wij vinden dit een kwalijke zaak.

Het lijkt ons niet meer dan een kwestie van fatsoen als er voor elke scenario door de gehele scenario analyse consistent met dezelfde maatvoering wordt gewerkt; dat de benaming voor het scenario consistent is met die maatvoering en dat er eerlijk wordt gekeken en dat er als er wordt vermeld of en hoeverre die maatvoering in lijn is met de uitkomsten van de enquête onder de omwonenden dat deze bewering geldig is voor het hele bereik in formaat van de supermarkt.

Ook lijkt het ons niet meer dan logisch dat als er een reikwijdte in de maatvoering zit dat dit bereik zodanig beperkt is dat een supermarkt aan de bovenkant van dit spectrum nog te vergelijken is met die van de onderkant van het spectrum.

Als voorbeeld, een maatbereik van 600-900m2 voldoet niet aan dit criterium, immers de maat aan de bovenkant van dit spectrum is wel anderhalf keer zo groot als die aan de onderkant. Voor de grote supermarkt is ook een veel nauwer spectrum gekozen; 1200-1400 m2 wvo. Met andere woorden de bovenkant van het spectrum voor dit scenario is slechts zo'n 17% groter dan de onderkant. Dat is wat ons betreft ook een verhouding die grofweg voor andere scenarios van toepassing zou moeten zijn. En 'opmaten' naar een nog breder bereik in maatvoering verdienen uiteraard ook geen plaats in een eerlijke analyse.

Dubieuze en ongefundeerde aannames voor de modelmatige aanpak

Naast de definitie van het primaire verzorgingsgebied die zorgt voor een input in het model met zoveel mogelijk bewoners en een zo laag aantal mogelijk bestaande supermarkt m2, wat leidt tot een geografisch onrealistisch groot verzorgingsgebied waarbij de geplande locatie erg ver van het centrum van het geografisch verzorgingsgebied af ligt zijn er nog enkele andere dubieuze aannames

Mismatch tussen keuze van het verzorgingsgebied en locatie van voorgestelde supermarkt
In beide rapporten is onderzoek gedaan naar de economische ruimte voor additionele supermarkt m2 voor het gekozen primair en secundair verzorgingsgebied. Echter, nergens in beide rapporten wordt hard gemaakt, of zelfs aannemelijk gemaakt dat dit gemodelleerde verzorgingsgebied overeenkomt met het (te verwachten) verzorgingsgebied van een nieuwe supermarkt op de Jan van Galenstraat.
Met andere woorden, de rapporten leveren geen ondersteuning voor de marktruimte voor het voorgestelde project.

Als we dan eens kritisch kijken, dan zien we dat de supermarkt inderdaad gesitueerd is binnen het primair verzorgingsgebied in het rapport. Maar tegelijkertijd zien we dat het wel erg dicht bij de rand van dat gebied ligt. Aan de ene kant ligt de grens (met Wittevrouwen) op een paar honderd meter. Aan de andere kant loopt het gemodelleerd primair verzorgingsgebied tot ver in voordorp. Er zijn zelf stukken van het gemodelleerde gebied die hemelsbreed dichter bij de Bilt liggen dan bij de voorgestelde locatie van de supermarkt.

Het is dus aannemelijk dat bijvoorbeeld Wittevrouwen deels of geheel bij het primair verzorgingsgebied zou horen. Dat levert wel veel extra consumenten op, maar ook de aanwezigheid van 2 supermarkten, waardoor de beschikbare uitbreidingsruimte eerder kleiner wordt dan groter. Deze 2 supermarkten liggen ook zo'n 1000m van de locatie aan de JvG straat, dus het is niet meer dan logisch dat deze relevant zijn.

Een analyse van het gekozen primair verzorgingsgebied laat zien dat het het stuk van Noordoost is met relatief het grootste aantal inwoners tov het kleinste aantal supermarkt m2. Dat helpt natuurlijk goed met het modelleren van economische ruimte voor meer supermarkten, maar het zegt helemaal niks over de economische ruimte voor de voorgestelde supermarkt.

Het zou wat ons betreft niet meer dan logisch zijn als er serieus zou worden gekeken naar wat het daadwerkelijk te verwachten primair en secundair verzorgingsgebied overeenkomend met het geplande project zou zijn en daar de gegevens die voor de berekening van de modelresultaten worden gebruikt op aan te passen.

Toename van bestaand supermarket volume binnen verzorgingsgebied (2021 tov 2019) niet meegenomen in het model
In de scenario analyse van 2021 wordt aangegeven dat de supermarkt aan de Biltstraat (flink) is uitgebreid en dat er ook een Ekoplaza in de Gaard staat gepland om te openen in 2021. Echter, het additioneel supermarktoppervlak is in de berekening niet meegenomen. Daarmee wordt de economische ruimte voor een supermarkt in Utrecht NoordOost dus groter voorgesteld dan dat deze in werkelijkheid is. Voorzover wij hebben kunnen nagaan is het totaal zo rond de 400 m2 wvo, grofweg 20% van de modelmatig brekende beschikbare uitbreidingsruimte tot 2030.
Het was een kleine moeite geweest deze nieuwe informatie in het model mee te nemen, en wij vragen ons af waarom dat niet is gebeurd (zeker aangezien er duidelijk is aangegeven dat deze uitbreidingen van het bestaand winkelvolume wel bekend zijn)
Verder is het ook een vreemde zaak dat hoewel bekend is dat er in de minder dan 2 jaar tussen het 1^{e} onderzoek en 2^{e} onderzoek meerdere uitbreidingen zijn in en om het verzorgingsgebied (ook de Jumbo aan de aan de Merelstraat heeft uitbeidingsplannen) er in het onderzoek en het rapport geen explciitie aanname wordt gedaan over potentiele verdere uitbreidingen tussen nu en 2030.

Immers, uitbreidingen van bestaande supermarkten (bijvoorbeeld door verkleining van het magazijn of het bijtrekken van een naastgelegen pand) alsook het starten van supermarkten op bestaande commerciele locaties zijn veel sneller te realiseren dan een supermarkt in een geheel nieuw project. Het is niet onrealistisch om aan te nemen dat tegen de tijd dat dit project gerealiseerd is, een significant zo niet het grootste deel van de uitbreidingsruimte is ingenomen door ontwikkelingen van dit type.
Er wordt in de bijlage gesteld dat de totale uitbreidingsruimte tot 2030 is berekend, op basis van de aanname dat het aanbod constant blijft. Echter, deze (aantoonbaar incorrecte) aanname wordt doorgetrokken naar de conclusies waarin aangenomen dat al deze uitbreidingsruimte beschikbaar is voor het project op de Jan van Galenstraat.

Het lijkt ons logisch als hier in het onderzoek naar wordt gekeken. Het zou niet moeilijk moeten zijn om uit de data over deze vormen van supermarkt ontwikkeling een verwachting te distileren over hoe dit zich redelijkerwijs zou kunnen ontwikkelen over het komende decennium. Of alternatief, om te kijken hoe goed het beschikbaar aanbod in 'de markt' het haalbaar aanbod bijhoudt en of een project zoals deze, met een langere tijdslijn, uberhaupt wel in staat is om dit 'gat in de markt' in te nemen voordat een andere partij op een andere manier hier in gesprongen is.

Aannames over koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing
In de rapportage worden aannames gedaan over het effect van de komst van een bepaald type en formaat supermarkt op de koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing. Echter, waar deze aannames bij hun introductie nog worden benoemd als mogelijkheid (de koopkrachtbinding ***kan*** toenemen met x%) of ambitie(niveau), wordt bij de doorrekening van het model en de daaraan verbonden conclusies gedaan alsof deze toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing vast staan Daar waar bij de suggestie dat . Er is immers met een enkele set van deze getallen gerekend. In de berekening staat de koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing dus letterlijk vast. Echter, enige onderbouwing dat de gekozen getallen voor toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing juist zijn ontbreekt. Er wordt enkel genoemd dat het mogelijk is. Zo zijn er nog veel andere zaken mogelijk, bijvoorbeeld het optreden van een recessie, of grote vlucht van het bestellen van boodschappen via internet. Deze zaken zijn dan weer niet doorgerekend. Deze 'mogelijkheid' van toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing , die vervolgens als basisaanname wordt gebruikt levert grofweg de helft van het aantal m2 aan uitbreidingsruimte (wvo) in de berekening, en is dus een cruciale aanname voor de uittkomst van het modelmatig onderzoek.

Deze aanname dient dus ofwel (veel) beter kwantitatief onderbouwd te worden, ofwel het onderzoek dient te worden uitgebreid met een gevoeligheidsanalayse of deze factoren binnen een bereik wat logischerwijs overeenkomt met wat redelijkerwijs te verwachten mag zijn in de toekomst.

Immers, de toegenomen koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing zijn een ambitie, en het is genoeglijk maatschappelijk bekend dat ambities (danwel vanuit het bedrijfsleven danwel vanuit de lokale of landelijke overheid) vaker niet dan wel waargemaakt worden. Een simpele uitgesproken ambitie kan dus niet het fundament vormen onder een modelberekening over wat er in de toekomst redelijkerwijs te verwachten is.

Niet benoemen van de bandbreedte van de modelmatige resultaten
Ieder model komt met een bepaalde nauwkeurigheid. Dat wil zeggen dat de resultaten niet exact zijn, maar dat er enige onzererheid is over de uitkomst. Deze bandbreedte van betrouwbaarheid in het berekenen van haalbaar vloeroppervlak wordt echter niet besproken.
Deze onzekerheid is voor dit onderzoek echter zeer relevant. Dit komt omdat de getalmatige uitkomst die uiteindelijk gerapporteerd wordt (uitbreidingsruimte in m2 WVO) wordt berekend door twee veel grotere getallen van elkaar af te trekken: haalbaar aanbod minus bestaand aanbod.
Een relatief kleine afwijking in het berekende haalbaar aanbod leidt daardoor door een relatief grote afwijking in de berekende uitbreidingsruimte. Dit zou zo maar kunnen betekenen dat er ook een gerede

kans is dat, zelfs enkel en alleen op basis van de huidige incomplete berekening, er veel te weinig uitbreidingsruimte is om een grote supermarkt te realiseren in Noordoost.

Dit betekent dus dat het kritisch is dat het betrouwbaarheidsinterval van het modelmatig werkt dient te worden weergegeven en daarmee ook de kans dat de uitbreidingsruimte minder is dan die van het gekozen scenario. Het verdient de aanbeveling om eerst het model te verbeteren met de andere suggesties uit deze reacties voordat deze exercitie wordt uitgevoerd.

Impact van online bestellen en laten bezorgen van boodschappen niet meegenomen
Wie de afgelopen 5 jaar ergens op straat heeft gelopen in Utrecht NoordOost kan het niet zijn ontgaan. De busjes van PicNic, Albert Heijn, Jumbo en ga zo maar door rukken steeds meer op in het straatbeeld. Deze bezorgen boodschappen bij de mensen thuis, die vervolgens zelf niet meer (of minder) naar de supermarkt gaan. Dit fenomeen is op generlei wijze meegenomen in de modelstudie voor economische ruimte voor een supermarkt. In het rapport wordt kort aangestip dat dit fenomeen er is, maar dit wordt ook direct gebagetalliseerd, door te stellen (zonder enige onderbouwing) dat verwacht wordt dat de rol van de supermarkt stevig is voor de komende 10 jaar. Echter, met implementatie rond 2030 is het juist belangrijk wat de situatie is na het passeren van die 10 jaar, dan moet deze supermarkt z'n deuren immers pas openen en daarna decennia lang mee.

Informatie over dit fenomeen is beschikbaar, en een korte zoektocht leert ons dat op dit moment zo'n 9% van de boodschappen worden bezorgd, en dat dit percentage snel groeit. (zie bijvoorbeeld: https://www.nu.nl/economie/6149277/wekelijkse-boodschappen-leggen-het-ook-bij-thuisbezorgen-af.html) Het FoodService Instituut (dat hier onderzoek naar doet en dit publiceert; bijv https://fsin.nl/publicaties/1053/fsin-dossier-delivery-2021) voorspelt dat deze thuisbezorgingsmarkt nog met zo'n 50% zal groeien tegen de tijd dat het 2025 is. Met andere woorden, er wordt voorspeld dat in 2025 zo'n 15% van de supermarktboodschappen wordt bezorgd. Let wel, dit is een landelijk gemiddelde.

Gezien het feit dat Utrecht een van de voorlopers in het thuisbezorgen is (bijv een van de eerste gemeentes waar PicNic bezorgde, en nu een van de eerste gemeenten waar flitsbezorgers zoals 'Flink' en 'Gorillas' aan de weg timmeren) mag verwacht worden dat het percentage hier hoger ligt.

Als we echter, uiterst conservatief, aannemen dat Utrecht op het landelijk gemiddelde ligt EN dat het de groei van dit segment half zo snel gaat als wordt voorspeld door FSIN en dat dus pas in 2030 (het modeljaar uit de marktstudie) zo'n 15% van de boodschappen wordt thuisbezorgd, dan is dit (in combinatie met de al gerealiseerde en aangekondigde uitbreidingen van supermarkten in Utecht NoordOost afdoende om de gemodelleerde marktruimte voor een nieuwe supermarkt überhaupt ergens in het verzorgingsgebied nagenoeg compleet te doen verdampen.

Bij minder conservatieve (en dus waarschijnlijk meer realistische) aannames over het thuis laten bezorgen van boodschappen mag zelfs verwacht worden dat de economische ruimte voor fysieke supermarkten in Utrecht van 2021 tot 2030 potentieel zal krimpen, eerder dan groeien. Het lijkt ons uiterst verstandig als zowel gemeente als initiatiefnemer hier proactief op inspelen en scenario's voor ontwikkelen, in plaats van een verouderd model van het doen van de dagelijkse boodschappen uit te gaan. Van dit besef lijkt echter geen sprake.

Het valt ons tegen dat zowel een een marktonderzoeksbureau uit Amsterdam (toch ook een een hotspot voor het laten thuisbezorgen van boodschappen) als de gemeente Utrecht anno 2021 dit gat in het onderzoek hebben laten vallen. Mist dan echt de kennis over dit fenomeen, of is er (al dan niet onbewust) gekozen om informatie onwelgevallig voor de gewenste conclusie dat er een (grote) supermarkt moet komen voor het gemak maar even buiten beschouwing gelaten?

Wat ons betreft dient er, als er inderdaad de behoefte is om de economische ruimte voor een supermarkt te modelleren als onderbouwing van het richtinggevend programma, ook serieus werk gemaakt te worden van het inschatten van het effect van bestellen en laten thuisbezorgen van boodschappen op de economische ruimte.

Ongefundeerde uitspraken om naar een gewenste conclusie toe te werken

In dezelfde sectie (1.3) waarin de trend van online bestellen simpelweg door de onderzoekers naast zich wordt neer gelegd wordt over meer trends gesproken. Wat echter opvalt, is dat deze sectie geen enkele onderbouwing heeft met data, danwel verwijzing naar (onafhankelijke) externe bronnen.

Maar ook verder in het document komen dit soort zaken voorbij. Zo wordt plompverloren gestel dat een grotere supermarkt een meer buurtondersteunende werking heeft. Wie ooit eens in een grote supermarkt is geweest, weet dat de kans dat je daar je buren tegenkomt vrij klein is. Als ze tegelijkertijd in de winkel zijn, staan ze waarschijnlijk 3 schappen verderop met 15 mensen ertussen. De sigarenwinkel of groentenboer op de hoek, die mensen uit een kleinere straatl trekken, zijn typisch de locaties waar je je buren daadwerkelijk treft. Het valt ons op dat veel (zo niet alle) van dit soort uit de lucht gegrepen en soms zelfs eenvoudig te weerleggen stellingen de casus van een grote supermarkt ondersteuenen. Dit lijkt ons een typisch geval van doelredeneren meer dan gedegen onderzoek over waar nu daadwerkelijk behoefte aan is. Niet de manier om tot een project te komen waar iedereen (of misschien zelfs maar uberhaupt iemand) baat bij heeft.

De grootst impact op de conclusie heeft het feit dat er simpelweg wordt gesteld dat naar huidige maatstaven full-service supermarkten van minder dan 1200 m2 wvo te klein zijn om aan de eisen van de markt te voldoen. Dit wordt dan gebruikt om te stellen dat er zelfs voor de buurtsupermarkt een opmaat naar 1000 m2 nodig is. Dat betekent dus dat uiteindelijk de opmaat van 1000 m2 ook uit de lucht gegrepen is. Sterker nog, deze stelling is in directe tegenstelling met de beschikbare data in het rapport zelf. Zo wordt gezegd dat alle supermarkten in het verzorgingsgebied het goed tot zeer goed doen. In de tabel in bijlage 2 is te zien dat 5 van de 8 supermarkten in dit gebied kleiner zijn dan 900 m2 wvo, waarvan 4 zelfs kleiner dan 500 m2 wvo. Dit wordt maar weer onderstreept door het feit dat er in de Gaard een Ekoplaza komt die ook in die laatste categorie valt. Kennelijk ziet deze ondernemer wel brood in een supermarkt van een kleiner formaat.

Als wij moeten kiezen wat we moeten geloven:
Ofwel een uit de lucht gegrepen opmerking van een marktonderzoeksbureau dat anno 2021 nog denkt dat boodschappen bestellen via internet niet relevant is over supermarkt formaten, of de initatieven en resultaten van de daawerkelijke ondernemers in het verzorgingsgebied, die specifieke markt kennis hebben en voor hun inkomen afhankelijk zijn van de resutaten, dan is onze keuze snel gemaakt.

Het verdient de aanbeveling voor zowel de gemeente, als iniatiefnemer als onderzoeksbureau om door de rapporten heen te gaan en bij elk feit dat wordt gepresenteerd te kijken of dit wordt onderbouwd door data die intern of extern (onafhankelijk) beschikbaar is. Zijn de data intern beschikbaar, dan is het niet meer dan logisch dat deze worden toegevoegd ter onderbouwing. 5.1,2E ze extern beschikbaar dan is een verwijzing op z'n plaats. Zijn er geen data beschikbaar, of zijn de data niet (grotendeels) eenduidig dan hoort de bewering niet in het rapport plaats, al helemaal niet ter ondersteuning van een bepaald formaat supermarkt in dit project.

Deze activiteit is vrij simpel, dus wij vertrouwen erop dat het rapport op dit punt verbeterd kan worden zonder dat wij een complete lijst aanleveren van niet onderbouwde uitspraken.

From: "5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>
Sent: Wed, 20 Oct 2021 22:35:09 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Re: Onderzoeksrapporten
Attachments: 1e reactie markt onderzoeken - rev1 tov origineel.pdf

Hi 5.1,2E

Hierbij een document waarbij de wijzigingen van rev1 tov het origineel zijn aangegeven.
(op detailniveau).

Op hoog niveau kun je zien dat eigenlijk alleen de intro en de hoofdlijnen (pag 1 t/m 4) zijn hergestructureerd.
De hoofdlijnen zijn nu verdeeld in 3 categorieën, en er zijn een aantal subcategorieën toegevoegd.

Succes met lezen, en als er nog vragen zijn over onze input weet je ons te vinden.

Groeten,
5.1,2E

ps: Heb je nog feedback op de vraag of het voor de revisies van de onderzoeksrapporten (als ze er komen) dat ook zo geregeld kan worden?

On Sat, Oct 16, 2021 at 11:58 PM 5.1,2E <5.1,2E@gmail.com> wrote:

> Hallo 5.1,2E
>
> Met betrekking tot je nabrander. Dat ga ik regelen.
> Kunnen we dan ook hetzelfde afspreken over eventuele revisies van de markt- en verkeersonderzoeken?
>
> Groeten,
> 5.1,2E
>
> On Thu, Oct 14, 2021 at 9:46 AM 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl> wrote:
>
> > Ha 5.1,2E
> >
> > Nabrander; kun je in de nieuwe versie aangeven wat er is veranderd t.o.v. de eerdere? – dat scheelt hier wat werk.
> >
> > Mvg,
> >
> > 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: donderdag 14 oktober 2021 09:42
Aan: "5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@ziggo.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@dietz.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoeksrapporten

Hallo [redacted]

We hebben jullie eerste reactie in behandeling. Ik zal de tweede ook verspreiden en aangeven dat de eerste hiermee komt te vervallen. Dit betekent dat we nog niet weten of de (markt)onderzoeken, zoals verstuurd, nu definitief zijn of n.a.v. jullie commentaar nog aanpassingen behoeven. Ditzelfde geldt voor de verkeersonderzoeken. Hier zijn we in afwachting van jullie reactie.

Mvg,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: donderdag 14 oktober 2021 00:38
Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted] <[redacted]@dietz.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
Onderwerp: Re: Onderzoeksrapporten

Hallo [redacted]

Dankjewel voor de bevestiging, goed om te weten hoe de openbaarmaking van deze stukken nu gaat lopen.
Wij vroegen ons af of dit nu ook betekent dat de rapporten/ onderzoeken nu definitief zijn, of dat er eventueel nog een revisie gaat komen (op basis van onze input).

Ter informatie:
Wij hebben onze reactie op de marktonderzoeken nog even tegen het licht gehouden voordat we deze naar de raadsleden hebben gestuurd, en nog een kleine revisie doorgevoerd om te zorgen dat het commentaar wat duidelijker is voor degenen die wat minder zijn ingevoerd in de onderzoeken zelf.
Deze revisie is bij deze e-mail ook bijgevoegd voor jullie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

On Tue, Oct 12, 2021 at 2:31 PM [redacted] <[redacted]@utrecht.nl> wrote:

> Ha [redacted] en [redacted]
>
> Zoals net telefonisch ook met [redacted] besproken;

De onderzoeken zijn inderdaad aan de raadsleden verstrekt en daarmee openbaar. We gaan daarom onze site updaten met deze info.

Tijdens het gesprek gaf 5.1,2E aan dat de vereniging haar reactie op de marktonderzoeken ook naar de raad stuurt en dat zij nog werkt aan een reactie op de verkeersonderzoeken.

Tot zover, donderdagavond (met de commissievergadering) weer verder.

Mvg,

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E @gmail.com>
Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 01:51
Aan: 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E @ziggo.nl>
Onderwerp: Onderzoeksrapporten

Hallo 5.1,2E

Ons is, via een van de raadsleden, ter ore gekomen dat de rapporten van het markt en verkeersonderzoek inderdaad naar de raad zijn gestuurd.
We snappen dat als zij daar (via de griffie) om vragen dat dit dan inderdaad gewoon toegestuurd moet worden.

Kun jij bevestigen of dit inderdaad gebeurd is, en of dit ook betekent dat deze documenten nu publiek beschikbaar zijn of dat dit alleen exclusief voor de raadsleden beschikbaar is.

Groeten,

5.1,2E

From: "5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>
Sent: Mon, 25 Oct 2021 20:21:52 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>;"5.1,2E'" <5.1,2E@gmail.com>
Cc: "5.1,2E'" <5.1,2E@dietz.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: verkeersonderzoeken bij het richtinggevend programma

Beste 5.1,2E

Gezien de omvang van de rapporten hebben we zéker nog 2-3 weken nodig om met een reactie te komen.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

Van: 5.1,2E [5.1,2E@utrecht.nl]
Verzonden: donderdag 30 september 2021 13:47
Aan: 5.1,2E' <5.1,2E@gmail.com>; 5.1,2E' <5.1,2E@ziggo.nl>
CC: 5.1,2E' <5.1,2E@dietz.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: verkeersonderzoeken bij het richtinggevend programma

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Zoals afgelopen maandag met 5.1,2E besproken tijdens de korte update hierbij de verkeersonderzoeken die we hebben laten maken met als basis het richtinggevend programma zoals in het ldoc aangegeven. Ook hebben we, mede op jullie verzoek, een variant met een 'buurtsuper' laten bekijken.

De onderzoeken zijn gemaakt op basis van de vigerende parkeernormen. Er komen echter nieuwe normen aan. Lang was onduidelijk wanneer maar de nieuwe normen worden naar verwachting in oktober/november door de raad vastgesteld. Er is sprake van een overgangsfase. Gezien de korte termijn waarop besluitvorming over de normen wordt verwacht en de verwachte doorlooptijd van de planvorming van het project is het verstandig te anticiperen op de nieuwe normen. We hebben daarom aanvullend beide situaties (buurtsuper en discounter) ook met de nieuwe normen laten doorrekenen.

Op jullie verzoek bijgesloten de onderzoeken met zowel de oude normen als de nieuwe normen, voor zowel de situatie van een grote supermarkt als voor een kleine. Graag jullie reactie of de onderzoeken leesbaar zijn, te volgen en of er omissies in zitten.

Julie gaven aan een week of vier nodig te hebben om ze door te nemen en intern te bespreken. Ik hoop dat dit voor jullie haalbaar blijft, gezien de omvang van de stukken.

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@dietz.nl>
Sent: Fri, 5 Nov 2021 17:00:06 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>;"5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Agenda overleg - opzet buurtbijeenkomst
Attachments: Opzet buurtbijeenkomst JvG.docx

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Komende maandag spreken we elkaar weer. Ter voorbereiding alvast een voorzetje voor de agenda. Aanvullingen zijn uiteraard welkom.

- eerste opzet buurtbijeenkomst

- reactie onderzoeken

- terugblik Raad in de wijk en Commissie

In de bijlage vinden jullie het stuk bij het eerste agendapunt. Daarbij goed om aan te geven dat het een eerste opzet is, kort en krachtig, met onze insteek. Daarover wil ik graag met jullie in gesprek om te horen wat jullie reactie/ideeën hierbij zijn. Er is de komende weken nog van alles uit te werken, dus dat nemen we dan graag mee.

Voor nu een goed weekend gewenst!

Hartelijke 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.

Buurtbijeenkomst JvG – december 2021

Vorm en inhoud
Versie 5-11-2021

Datum en locatie
- In week 50: twee weken voor de kerstvakantie
- Voorkeur voor woensdag 15 december
- Buiten kantoortijden: van 19.00 – 21.00 uur
- Bij voorkeur in de wijk: optie basisschool de Wissel wordt nagevraagd
- Indien nodig (bij veel interesse), organiseren we een tweede avond. Back-up datum: dinsdag 14 december
- Uitnodigingsbrief ruim twee weken voorafgaand bezorgd: 29 november

Doel
- Informeren over:
    - stand van zaken plannen en proces
    - uitkomsten aanvullende onderzoeken (verkeer en marktonderzoek)
    - uitkomst verkenning invulling plint
- In gesprek over:
    - vragen en reacties uit de buurt

Vorm
- Bij voorkeur een live bijeenkomst. In gesprek gaan met elkaar gaat gemakkelijker wanneer je elkaar aan kunt kijken.
- Er is een heldere informatiebehoefte in de buurt. Om hier goed in te kunnen voorzien starten we met een plenaire presentatie.
- De buurt zal hier zeker vragen over hebben en een reactie op willen geven
- We willen ervoor zorgen dat alle aanwezige buurtbewoners de mogelijkheid krijgen om vragen te stellen en te reageren. Daarom gaan we na het plenaire deel in gesprekstafels uit elkaar.
- Aan gesprekstafels van maximaal 10 bewoners kunnen we er zorg voor dragen dat we iedereen horen.
- Alle gestelde vragen en reacties worden genotuleerd voor een verslag en inhoudelijke terugkoppeling. Zo delen we breder alle opgehaalde input.

Optie 1: 2 tafels tegelijk. Per tafel [redacted] of [redacted] en [redacted] of [redacted] *Eventueel 3 met* [redacted]*?* Zo kunnen vragen over de plannen en de schetsuitwerking beantwoord worden. Aan tafel zit ook een notulist voor de gestelde vragen en reacties uit de buurt.
Voordeel: goede inhoudelijke kennis aan tafel per sessie.
Nadeel: ruimte voor maximaal 20 (0f 30?) buurtbewoners tegelijkertijd.

Optie 2: 4 tafels tegelijk. Er zit één inhoudelijk betrokken professional aan tafel ([redacted] of [redacted]), met een notulist. In het gesprek zetten we in op ophalen: welke vragen spelen nog in de buurt, wat is de reactie op de plannen, welke belangen zitten er achter standpunten?
Voordeel: er kunnen meer buurtbewoners tegelijkertijd gehoord worden.
Nadeel: aan tafel kunnen mogelijk niet alle vragen beantwoord worden. We halen op en koppelen antwoorden op vragen eventueel later terug. Dit kan een onbevredigend gevoel opleveren bij buurtbewoners.

Optie 3: twee rondes, van optie 1.
Voordeel: goede inhoudelijke kennis en ruimte voor meer buurtbewoners.
Nadeel: een deel van de aanwezigen moet wachten tussen het plenaire gedeelte en de gesprekstafels…. Niet wenselijk...

Coronamaatregelen

- Vanaf begin november worden de geldende coronamaatregelen aangescherpt. Het blijft (voorlopig) wel mogelijk om fysiek bij elkaar te komen.
- Voor toegang tot meer plekken wordt een coronatoegangsbewijs (QR-code door vaccinatie of door een negatieve test) met legitimatie verplicht. Deze maatregel hanteren we ook voor toegang tot de buurtbijeenkomst.
- Bij de uitnodiging wordt dit al aangegeven, bij de entree worden buurtbewoners gescand. De maatregel geldt ook voor aanwezige professionals.
- We worden geadviseerd zoveel mogelijk 1,5 meter afstand van elkaar te houden. Hier proberen we in de opzet van de bijeenkomst zoveel mogelijk rekening mee te houden.
- We hanteren een maximaal aantal bezoekers. Dit is afhankelijk van de beschikbare ruimte en de indeling voor de gesprekstafels.
- Om het aantal bezoekers goed te reguleren werken we met een aanmeldmogelijkheid via de projectwebsite.
- De geldende coronamaatregelen kunnen in aanloop naar half december wijzigingen. Indien noodzakelijk kan op het laatste moment de fysieke bijeenkomst gewijzigd worden naar een digitale. Dit houden we doorlopend in de gaten.

Opzet plenaire deel

- Korte toelichting richtinggevend programma:
    - Verouderde panden,
    - Verbeteren winkelstrip (behoud hoofdwinkelstructuur),
    - Bijdragen woningbehoefte,
    - Kans aanpakken OR,
    - Behoefte discounter in Noordoost,
    - Sociaal plan huidige huurders
- Aanvullend onderzoeken nav reacties uit de buurt:
    - Verkeers- en parkeeronderzoek
    - Marktonderzoek
    - Aanscherping nav reactie buurtvereniging en buurtbijeenkomst
- Verkenning scenario's voor plint en woningen, randvoorwaarden:
    - Afgesproken woonprogramma
    - Levensvatbaarheid winkelstrip
    - Behoud groenstructuur
    - Verkeersveiligheid
    - Parkeeroplossing
    - Financiële haalbaarheid
- Doorloop resultaat
    - Toelichting keuzes in schetsen
    - Toelichting hoe opgehaalde input uit de buurt een plek heeft gekregen
    - Nadrukkelijk: een eerste idee van de plannen, nog geen ontwerp
- Planning en vervolg
    - Eerstvolgende stappen planproces
    - Participatiestappen
    - Formele inspraakmogelijkheden
- Oprichting klankbordgroep
    - Brede buurtvertegenwoordiging vragen om mee te denken in de vervolgfasen
    - Bijvoorbeeld: vertegenwoordiging van de buurtvereniging, Nieuw-Bleyenburg, iemand die ten noorden van het pand aan de overkant van de KdJweg woont?

Terugkoppelen

- Sfeerverslag met korte inhoudelijke samenvatting
- Verslag van gestelde vragen en gegeven reacties door de buurt
- Wat gaat er gebeuren met de input?

- Doorkijk naar proces (inhoud/planontwikkeling en participatie)
- Het verslag wordt digitaal teruggekoppeld
    - Aandachtspunt: goede terugkoppeling bewoners Nieuw Bleyenburg. Mogelijk advies via het VVE-bestuur?

From: "5.1,2E "
Sent: Tue, 9 Nov 2021 13:55:57 +0100
To: "5.1,2E "" <5.1,2E @gmail.com>;"5.1,2E " <5.1,2E @ziggo.nl>
Cc: "5.1,2E " <5.1,2E @dietz.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: publicatie onderzoeken

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Naar aanleiding van onze bijeenkomst gisteren ban ik nagegaan of de onderzoeken via onze projectenwebsite nog beschikbaar zijn. Dat is het geval. Op de site in onderstaande paragraaf is de link naar zowel de agenda van de commissie als de onderzoeken en oplegbrief nog steeds te vinden.

Waar staan we nu?

Commissievergadering Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed

Op donderdag 14 oktober 2021 is het project onderwerp van gesprek in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed. Bekijk de agendapunten. Ook zijn er voor deze vergadering een aantal onderzoeken in te zien. Bekijk de raadsbrief en de onderzoeken.

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

Gemeente Utrecht

Sectiekaart parkeeronderzoek fiscaal
Rayon: 17.300 Zeeheldenbuurt
Datum: januari 2017
Opdrachtgever: Gemeente Utrecht

Groen Licht Verkeersadviezen

2.709 2.710 2.711 2.712 2.713 2.714 2.715 2.716 2.717 2.718 2.719 2.720 2.721 2.722 2.723 2.724 2.725 2.726 2.727 2.728 2.729 2.730 2.731 2.732 2.733 2.734 2.735 2.736 2.737 2.738 2.739 2.740 2.741 2.742 2.743 2.744 2.745 2.746 2.747 2.748 2.749 2.750 2.751 2.752 2.753 2.754 2.755 2.756 2.757 2.758 2.759 2.760 2.761 2.762 2.763 2.764 2.765 2.766 2.767 2.768 2.769 2.770 2.771 2.772 2.773 2.774 2.775 2.776 2.777 2.778 2.779 2.780 2.781 2.782 2.783 2.784 2.785 2.786 2.787 2.788 2.789 2.790 2.791 2.793 2.794 2.795 2.796 2.797 2.798 2.799 2.800 2.801 2.802 2.803 2.804 2.805 2.806 2.807 2.808 2.809 2.810 2.811 2.812 2.813 2.814 2.815 2.816 2.817 2.818 2.819 2.820 2.821 2.822 2.823 2.824 2.825 2.826 2.827 2.828 2.829 2.830 2.831 2.832 2.833 2.834 2.835 2.836 2.837 2.838 2.839 2.840 2.841 2.842 2.843 2.844 2.845 2.846 2.847 2.848 2.849 2.850 2.851 2.852 2.853 2.854 2.855 2.856 2.857 2.858 2.859 2.860 2.861 2.862 2.863 2.864 2.865 2.866

From: "5.1,2E "
Sent: Tue, 9 Nov 2021 14:27:44 +0100
To: "5.1,2E "" <5.1,2E @gmail.com>;"5.1,2E " <5.1,2E @ziggo.nl>
Cc: "5.1,2E " <5.1,2E @dietz.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: Verkeerstelling en Parkeerdrukmeting
Attachments: Rapportage Huizingalaan Locatie 1.pdf, 17300 sectiekaart.pdf, Kopie van 17300_Zeeheldenbuurt_2017 GLV.xls

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Naar aanleiding van jullie vragen tijdens ons laatste overleg hierbij de Verkeerstelling die is verricht in 2019 en de parkeerdrukmeting die in 2017 is verricht.

Jullie vraag naar de CROW richtlijn staat uit.

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

Gemeente Utrecht

Locatie Huizingalaan Locatie 1

Meting informatie	
Meetperiode	2019-12-09 t/m 2019-12-22
Meetmethode	HCS
Straatnaam	ri. Huizingalaan
Richting AB	ri. Van Ginnekenlaan
Richting BA	ri. Jan van Galenstraat



Samenvatting motorvoertuigen

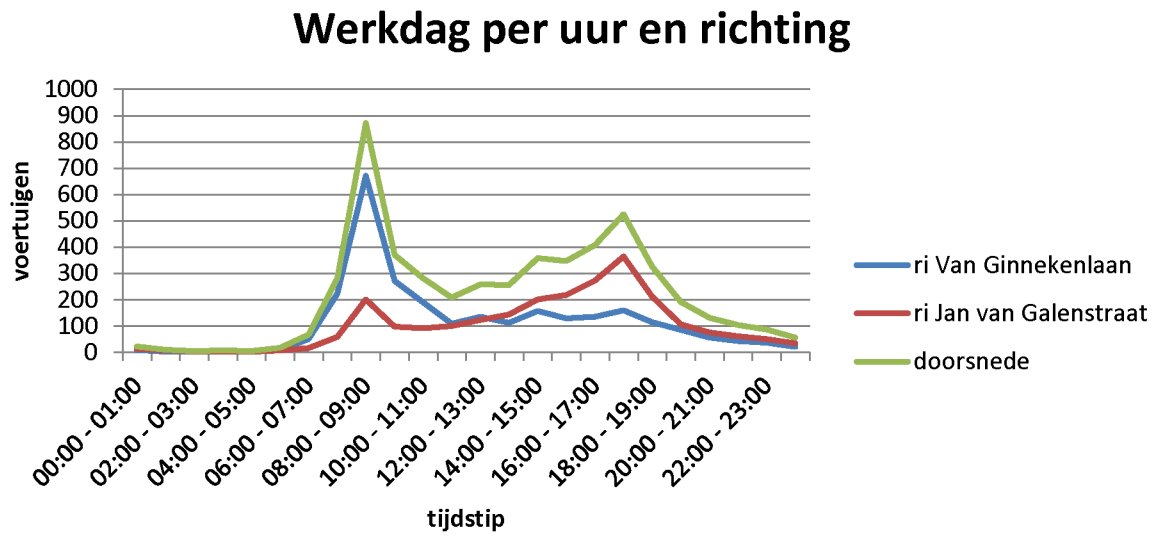
	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
Dagperiode								
Etmaal (00:00 - 24:00)	1652	100%	1421	100%	950	100%	740	100%
Dag (07:00 - 19:00)	1453	88%	1239	87%	803	85%	607	82%
Avond (19:00 - 23:00)	146	9%	130	9%	85	9%	99	13%
Nacht (23:00 - 07:00)	53	3%	52	4%	62	7%	35	5%
Ochtendspits (07:00 - 09:00)	410	25%	300	21%	33	3%	17	2%
Avondspits (16:00 - 18:00)	255	15%	226	16%	170	18%	137	18%
Richting								
Van Ginnekenlaan	983	59%	830	58%	501	53%	393	53%
Jan van Galenstraat	669	41%	592	42%	449	47%	347	47%
Categorie								
Licht	1261	76%	1114	78%	822	86%	675	91%
Motor	65	4%	53	4%	31	3%	16	2%
Middelzwaar	158	10%	125	9%	57	6%	27	4%
Zwaar	168	10%	129	9%	41	4%	22	3%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	20	km/u	20	km/u	20	km/u	21	km/u
V85	26	km/u	26	km/u	27	km/u	27	km/u

Ongebruikt (storing) Geen

Ongebruikte dagen gemarkeerd in dag-uur tabel

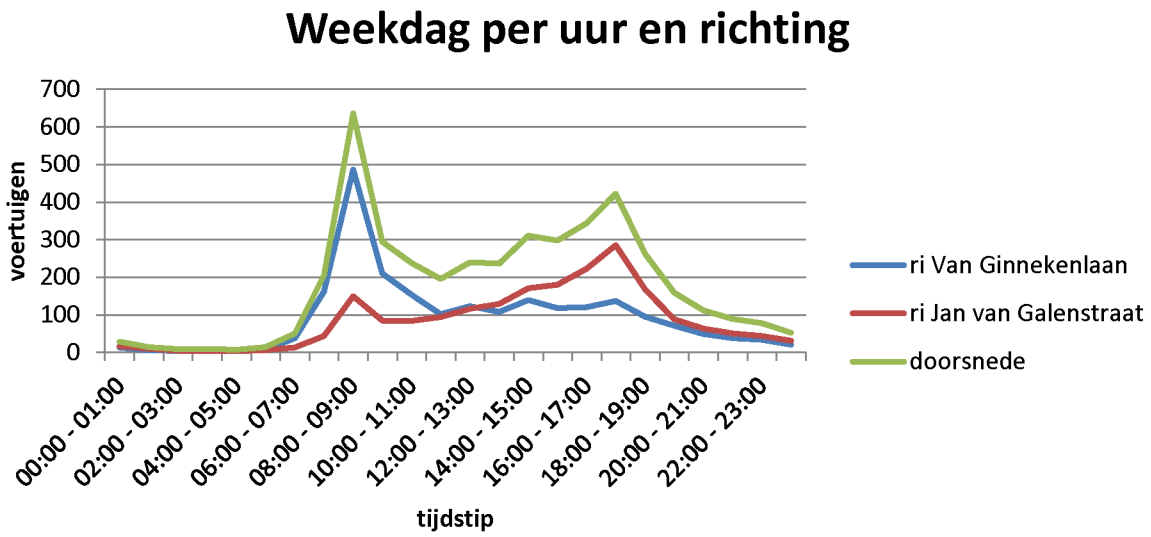
Locatie Huizingalaan Locatie 1
Werkdag: mvt per richting en klasse

	richting Van Ginnekenlaan							richting Jan van Galenstraat							Doorsnede						
	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot
uren																					
00:00 - 01:00	6	0	0	3	0	0	9	11	0	0	2	0	0	14	16	0	1	5	0	0	22
01:00 - 02:00	2	0	0	1	0	0	3	5	1	0	2	0	0	7	6	1	0	3	0	0	10
02:00 - 03:00	2	0	0	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	3	3	0	0	2	0	0	5
03:00 - 04:00	1	0	0	3	1	0	4	3	0	0	0	1	0	4	3	0	0	3	2	0	8
04:00 - 05:00	3	0	0	1	0	0	3	1	0	0	1	0	0	2	4	0	0	1	0	0	5
05:00 - 06:00	7	1	0	2	0	0	10	4	0	0	3	0	0	8	11	1	0	5	0	0	18
06:00 - 07:00	33	7	1	8	1	1	51	7	3	0	6	0	0	16	40	10	1	14	1	1	67
07:00 - 08:00	144	7	2	53	10	8	223	40	1	1	16	1	1	59	184	8	2	69	11	9	282
08:00 - 09:00	407	13	8	180	28	36	671	130	3	6	48	5	10	201	537	15	14	228	33	45	872
09:00 - 10:00	189	7	2	49	12	12	272	59	3	1	31	3	1	98	248	10	3	80	15	13	370
10:00 - 11:00	134	4	1	34	9	8	190	54	2	1	29	2	2	91	188	7	2	63	11	10	281
11:00 - 12:00	67	4	1	30	6	1	108	61	2	1	32	3	1	99	128	6	2	62	9	2	208
12:00 - 13:00	84	4	1	34	6	5	135	81	4	1	32	3	3	123	165	7	2	66	9	9	258
13:00 - 14:00	66	4	2	34	5	1	113	94	4	2	37	3	4	144	160	8	4	71	8	5	256
14:00 - 15:00	80	5	3	59	7	5	157	120	8	4	58	5	7	201	200	12	7	116	12	11	358
15:00 - 16:00	70	3	2	45	6	2	129	159	8	3	36	4	8	218	230	11	5	81	10	10	347
16:00 - 17:00	76	2	1	48	5	3	135	208	7	2	41	4	10	273	284	9	4	89	9	13	408
17:00 - 18:00	88	4	3	57	5	4	160	286	6	5	42	7	18	364	374	10	7	99	13	22	524
18:00 - 19:00	68	3	2	36	2	3	114	161	6	3	32	4	7	212	229	9	5	68	7	9	326
19:00 - 20:00	49	4	2	26	3	2	85	81	4	1	17	1	2	106	130	8	3	43	4	4	191
20:00 - 21:00	34	3	1	17	1	1	56	56	4	1	13	1	1	76	90	7	2	30	2	2	132
21:00 - 22:00	26	2	0	14	1	0	43	44	2	1	14	0	1	61	70	3	1	27	1	1	104
22:00 - 23:00	23	1	0	12	0	0	37	35	2	1	11	1	1	51	58	4	1	23	1	1	87
23:00 - 24:00	13	1	0	7	0	0	21	26	1	0	6	1	0	35	39	2	1	13	1	0	56
Totalen																					
00:00 - 24:00	1670	78	30	752	109	92	2730	1725	70	35	509	49	76	2464	3395	147	65	1261	158	168	5193
07:00 - 19:00	1473	59	27	659	101	88	2407	1452	53	30	433	45	71	2083	2925	112	57	1092	146	158	4490
19:00 - 23:00	132	9	2	69	5	3	221	215	12	4	55	3	5	293	347	21	6	123	8	8	514
23:00 - 07:00	65	9	1	24	2	1	102	58	5	1	21	2	0	88	123	14	2	46	4	1	190
07:00 - 09:00	551	19	9	233	38	43	894	170	3	7	64	6	10	259	721	23	16	296	44	54	1153
16:00 - 18:00	164	6	4	105	10	7	295	494	13	7	83	12	28	637	658	19	11	188	21	35	932



Locatie Huizingalaan Locatie 1
Weekdag: mvt per richting en klasse

	richting Van Ginnekenlaan							richting Jan van Galenstraat							Doorsnede						
	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot
uren																					
00:00 - 01:00	8	0	0	4	0	0	13	12	0	0	3	0	0	16	20	1	1	7	0	0	29
01:00 - 02:00	3	0	0	1	0	0	5	6	1	0	2	0	0	9	10	1	0	3	0	0	14
02:00 - 03:00	3	0	0	1	0	0	4	3	0	0	1	0	0	5	6	0	0	2	0	0	8
03:00 - 04:00	2	0	0	3	0	0	5	3	0	0	1	1	0	5	5	0	0	3	1	0	10
04:00 - 05:00	3	0	0	1	0	0	4	2	0	0	1	0	0	3	5	0	0	1	0	0	7
05:00 - 06:00	6	1	0	2	0	0	8	3	0	0	3	0	0	6	9	1	0	4	0	0	14
06:00 - 07:00	25	5	0	6	1	1	38	6	2	0	5	0	0	13	31	7	0	11	1	1	50
07:00 - 08:00	105	5	1	38	7	6	162	28	1	0	12	1	1	43	133	6	2	51	8	6	205
08:00 - 09:00	295	9	6	131	21	25	487	96	2	4	36	4	7	149	391	11	10	167	24	32	636
09:00 - 10:00	144	6	2	40	10	9	210	51	2	1	28	2	1	85	194	8	3	68	12	10	294
10:00 - 11:00	105	4	1	31	8	6	154	50	2	1	28	2	2	84	155	6	2	58	10	7	238
11:00 - 12:00	60	4	1	31	5	1	101	57	2	1	31	2	1	94	116	6	2	63	7	2	196
12:00 - 13:00	76	3	1	34	5	5	123	74	3	1	33	2	3	116	150	6	2	66	7	7	239
13:00 - 14:00	61	3	2	36	4	2	107	81	4	2	36	2	3	129	142	7	4	71	7	5	236
14:00 - 15:00	71	4	2	53	6	4	139	101	6	3	50	4	6	171	172	10	6	103	10	10	310
15:00 - 16:00	61	3	2	45	4	2	117	128	6	3	34	4	6	180	189	9	4	79	8	8	297
16:00 - 17:00	66	2	1	45	4	3	121	165	6	2	39	3	8	223	231	8	3	84	7	10	343
17:00 - 18:00	74	3	2	51	4	3	137	219	5	4	38	6	13	285	292	9	6	89	10	16	422
18:00 - 19:00	55	3	2	31	2	2	95	124	5	2	27	3	5	167	179	8	4	59	5	7	262
19:00 - 20:00	40	3	1	22	2	1	70	65	4	1	16	1	2	88	105	7	2	38	4	3	159
20:00 - 21:00	29	2	1	15	1	1	48	45	3	1	13	1	1	63	74	6	1	27	2	2	112
21:00 - 22:00	23	1	0	13	1	0	38	35	2	1	13	0	1	51	58	3	1	25	1	1	89
22:00 - 23:00	21	1	0	11	0	0	34	29	2	1	10	0	1	44	50	4	1	21	1	1	78
23:00 - 24:00	13	1	0	7	0	0	21	23	1	0	6	1	0	31	35	2	1	13	1	0	52
Totalen																					
00:00 - 24:00	1346	65	24	650	86	70	2240	1406	61	29	464	39	59	2059	2753	125	53	1114	125	129	4299
07:00 - 19:00	1171	49	21	565	79	67	1953	1174	45	25	392	35	55	1725	2345	94	46	957	115	121	3678
19:00 - 23:00	113	8	2	60	4	3	191	174	11	3	51	3	4	246	287	20	5	112	7	6	437
23:00 - 07:00	62	7	1	24	2	1	97	59	5	1	21	1	0	87	121	12	2	46	3	1	184
07:00 - 09:00	399	14	7	170	28	31	649	125	3	5	48	5	7	192	524	17	12	217	32	38	841
16:00 - 18:00	139	5	3	96	8	6	258	383	11	6	77	9	21	508	523	17	9	173	17	27	765

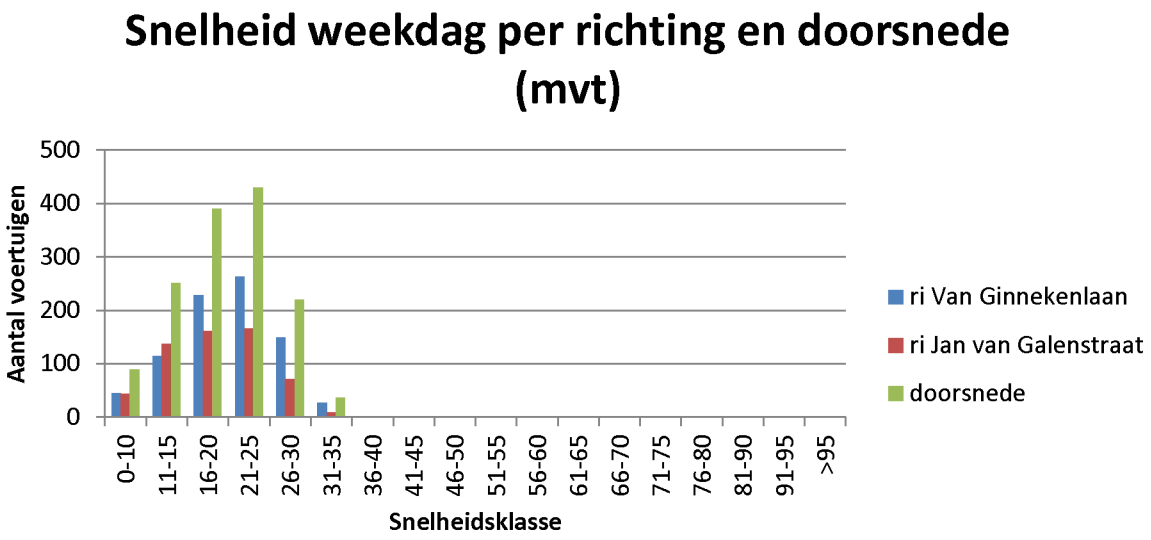


Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zaterdag: mvt per richting en klasse

	richting Van Ginnekenlaan							richting Jan van Galenstraat							Doorsnede						
	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot
uren																					
00:00 - 01:00	15	0	1	9	1	0	25	15	0	0	9	0	0	24	30	0	1	17	1	0	48
01:00 - 02:00	10	1	0	3	0	0	13	9	1	1	3	0	0	13	19	2	1	6	0	0	26
02:00 - 03:00	4	0	0	1	0	0	5	9	0	0	1	0	0	9	13	0	0	2	0	0	14
03:00 - 04:00	6	0	0	5	0	0	10	8	0	0	1	0	0	9	14	0	0	6	0	0	19
04:00 - 05:00	5	1	0	1	0	0	7	7	1	0	1	0	0	8	12	1	0	2	0	0	15
05:00 - 06:00	3	1	0	1	0	0	5	1	0	0	1	0	0	2	4	1	0	2	0	0	7
06:00 - 07:00	6	0	0	2	0	0	7	4	1	0	3	0	0	7	9	1	0	5	0	0	14
07:00 - 08:00	4	3	0	2	2	0	10	1	0	0	3	1	0	5	5	3	0	4	3	0	14
08:00 - 09:00	19	1	1	12	3	0	35	18	1	1	9	1	1	30	37	2	2	20	4	1	65
09:00 - 10:00	35	0	1	25	4	0	64	35	2	1	24	1	1	63	70	2	1	49	5	1	127
10:00 - 11:00	45	2	0	29	5	2	82	54	2	1	26	3	1	86	99	3	1	55	7	3	168
11:00 - 12:00	48	4	0	37	3	1	93	51	1	2	28	2	2	85	98	5	2	65	5	3	177
12:00 - 13:00	70	1	1	39	3	3	116	64	1	1	40	2	3	110	134	2	2	79	4	5	226
13:00 - 14:00	54	2	2	37	3	3	99	57	7	3	38	1	4	109	110	9	5	75	3	6	207
14:00 - 15:00	52	2	2	44	4	4	107	63	2	3	29	2	5	104	115	4	5	72	6	9	210
15:00 - 16:00	47	3	1	51	2	2	104	61	2	1	40	2	1	107	108	5	2	90	4	3	211
16:00 - 17:00	54	2	1	42	3	3	104	69	4	1	43	2	2	120	123	6	2	85	4	5	223
17:00 - 18:00	40	3	0	37	3	2	84	61	3	4	27	2	3	98	101	6	4	64	4	4	182
18:00 - 19:00	31	3	1	20	1	0	55	41	6	1	15	1	0	63	72	8	2	34	2	0	117
19:00 - 20:00	16	5	1	12	2	0	34	31	3	1	12	2	1	48	46	7	2	23	4	1	82
20:00 - 21:00	24	2	1	7	1	1	36	21	4	1	12	1	0	38	45	6	2	19	1	1	74
21:00 - 22:00	14	1	0	7	0	0	21	16	2	1	8	0	0	26	30	2	1	15	0	0	47
22:00 - 23:00	18	2	0	8	0	0	28	16	3	1	9	1	0	29	34	5	1	17	1	0	57
23:00 - 24:00	18	2	1	11	0	0	31	18	2	0	10	1	1	31	36	3	1	21	1	1	61
Totalen																					
00:00 - 24:00	632	36	11	436	36	19	1169	726	43	20	386	21	22	1218	1358	79	31	822	57	41	2387
07:00 - 19:00	496	24	8	371	33	18	949	573	29	17	319	18	21	976	1069	53	24	690	51	39	1925
19:00 - 23:00	71	9	2	34	3	1	119	84	11	3	40	3	1	141	155	20	5	74	5	2	259
23:00 - 07:00	65	3	2	31	1	0	101	70	4	1	27	1	1	102	135	7	2	58	2	1	203
07:00 - 09:00	23	4	1	13	5	0	45	19	1	1	11	2	1	34	42	5	2	24	7	1	79
16:00 - 18:00	94	5	1	79	5	5	187	130	7	5	70	3	5	218	224	11	5	148	8	9	405

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zondag: mvt per richting en klasse

	richting Van Ginnekenlaan							richting Jan van Galenstraat							Doorsnede						
	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot	F	Br	Mo	L	M	Z	Tot
uren																					
00:00 - 01:00	13	0	0	6	1	0	19	17	2	0	3	0	0	22	30	2	0	9	1	0	41
01:00 - 02:00	7	2	0	1	1	1	10	12	2	0	2	0	0	15	19	3	0	3	1	1	25
02:00 - 03:00	8	0	0	4	0	0	12	6	2	0	2	0	0	10	14	2	0	6	0	0	21
03:00 - 04:00	5	0	0	2	0	0	7	3	1	0	2	0	0	5	8	1	0	3	0	0	11
04:00 - 05:00	4	0	0	1	0	0	5	2	0	0	1	0	0	3	6	0	0	1	0	0	7
05:00 - 06:00	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	4
06:00 - 07:00	3	0	0	1	0	0	4	1	0	0	2	0	0	3	4	0	0	3	0	0	6
07:00 - 08:00	7	0	0	3	0	0	10	1	0	0	4	0	0	4	7	0	0	7	0	0	14
08:00 - 09:00	9	0	0	6	1	0	16	7	2	0	4	0	0	12	16	2	0	10	1	0	27
09:00 - 10:00	26	3	0	13	2	1	43	25	0	1	15	1	0	41	50	3	1	27	3	1	84
10:00 - 11:00	24	2	1	15	4	1	45	24	2	0	22	0	0	47	47	4	1	37	4	1	92
11:00 - 12:00	38	3	0	32	2	1	76	42	2	0	32	1	2	77	79	5	0	64	3	3	153
12:00 - 13:00	39	3	0	26	2	2	71	53	1	1	30	2	2	88	92	4	1	55	3	4	158
13:00 - 14:00	43	1	1	42	2	1	89	45	2	1	26	1	1	74	88	3	1	68	2	2	163
14:00 - 15:00	45	3	0	34	1	3	85	44	2	2	35	0	1	84	89	5	2	69	1	4	168
15:00 - 16:00	32	3	2	36	1	1	73	35	2	2	22	1	2	63	67	4	3	58	2	3	136
16:00 - 17:00	27	2	2	32	4	1	66	43	4	0	29	1	2	78	70	6	2	60	4	3	144
17:00 - 18:00	34	2	1	37	0	0	74	42	3	1	28	1	2	76	76	5	2	65	1	2	149
18:00 - 19:00	16	3	1	20	1	1	40	25	4	2	15	0	1	45	41	7	2	34	1	1	85
19:00 - 20:00	19	1	1	14	1	0	35	21	3	1	16	1	0	40	40	3	1	29	2	0	75
20:00 - 21:00	11	2	0	9	1	0	22	14	0	0	13	0	0	27	25	2	0	21	1	0	48
21:00 - 22:00	15	2	1	14	1	0	31	12	2	0	12	0	0	25	26	4	1	25	1	0	56
22:00 - 23:00	16	0	0	10	0	1	26	15	3	1	8	0	0	26	30	3	1	18	0	1	52
23:00 - 24:00	7	0	0	4	1	0	11	9	1	1	3	0	1	14	16	1	1	7	1	1	24
Totalen																					
00:00 - 24:00	443	30	7	355	21	11	865	494	34	10	321	7	11	874	936	63	16	675	27	22	1739
07:00 - 19:00	337	24	6	293	17	10	685	383	22	8	259	6	10	686	720	45	13	551	23	20	1371
19:00 - 23:00	60	5	1	45	2	1	113	61	7	2	48	1	0	117	120	11	3	93	3	1	230
23:00 - 07:00	47	2	0	17	2	1	67	50	6	1	15	0	1	71	97	7	1	32	2	1	138
07:00 - 09:00	16	0	0	9	1	0	25	7	2	0	7	0	0	16	23	2	0	16	1	0	41
16:00 - 18:00	61	4	3	68	4	1	140	85	7	1	57	1	4	153	146	11	3	125	5	5	293


Snelheid weekdag per richting en doorsnede (mvt)
Aantal voertuigen
500
400
300
200
100
0
0-10
11-15
16-20
21-25
26-30
31-35
36-40
41-45
46-50
51-55
56-60
61-65
66-70
71-75
76-80
81-90
91-95
>95
Snelheidsklasse
ri Van Ginnekenlaan
ri Jan van Galenstraat
doorsnede

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Werkdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Van Ginnekenlaan																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
01:00 - 02:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:00 - 07:00	1	1	1	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
07:00 - 08:00	2	7	17	21	20	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
08:00 - 09:00	12	31	90	78	33	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	252
09:00 - 10:00	3	9	26	21	13	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75
10:00 - 11:00	2	7	20	14	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
11:00 - 12:00	2	6	11	11	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
12:00 - 13:00	3	8	14	13	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
13:00 - 14:00	4	8	10	15	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
14:00 - 15:00	7	12	19	22	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73
15:00 - 16:00	3	9	14	18	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
16:00 - 17:00	4	8	13	18	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
17:00 - 18:00	3	8	17	27	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68
18:00 - 19:00	2	5	10	14	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
19:00 - 20:00	2	3	6	11	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
20:00 - 21:00	1	3	4	7	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
21:00 - 22:00	0	2	3	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
22:00 - 23:00	1	2	2	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
23:00 - 24:00	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Totalen																			
00:00 - 24:00	53	133	281	310	171	32	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	983
07:00 - 19:00	48	118	261	273	146	27	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	875
19:00 - 23:00	4	10	15	28	19	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
23:00 - 07:00	2	5	5	9	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
07:00 - 09:00	15	39	107	99	53	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324
16:00 - 18:00	7	16	30	45	24	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Weekdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Van Ginnekenlaan																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
01:00 - 02:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:00 - 07:00	0	1	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
07:00 - 08:00	2	5	13	16	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
08:00 - 09:00	9	23	64	57	25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	183
09:00 - 10:00	2	7	20	17	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60
10:00 - 11:00	2	6	17	12	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
11:00 - 12:00	2	6	11	11	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
12:00 - 13:00	3	8	12	13	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
13:00 - 14:00	3	8	11	14	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
14:00 - 15:00	6	11	16	20	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
15:00 - 16:00	3	8	13	19	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
16:00 - 17:00	4	7	12	17	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
17:00 - 18:00	3	7	14	23	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60
18:00 - 19:00	2	4	8	12	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
19:00 - 20:00	2	3	5	10	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
20:00 - 21:00	0	2	3	6	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
21:00 - 22:00	0	2	3	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
22:00 - 23:00	0	2	2	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
23:00 - 24:00	0	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Totalen																			
00:00 - 24:00	45	114	229	264	149	27	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	830
07:00 - 19:00	40	101	210	230	127	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	733
19:00 - 23:00	3	9	13	25	16	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
23:00 - 07:00	2	5	6	9	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
07:00 - 09:00	10	28	77	72	39	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	235
16:00 - 18:00	7	15	26	40	22	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zaterdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Van Ginnekenlaan																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	1	4	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
01:00 - 02:00	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
02:00 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	1	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
04:00 - 05:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
06:00 - 07:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07:00 - 08:00	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
08:00 - 09:00	0	2	1	5	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
09:00 - 10:00	0	5	5	12	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
10:00 - 11:00	2	3	10	12	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
11:00 - 12:00	2	4	13	11	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
12:00 - 13:00	6	10	9	14	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
13:00 - 14:00	2	12	14	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
14:00 - 15:00	4	14	13	14	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	54
15:00 - 16:00	4	7	10	23	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
16:00 - 17:00	5	7	11	14	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
17:00 - 18:00	4	5	8	12	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
18:00 - 19:00	1	2	4	10	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
19:00 - 20:00	1	2	3	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
20:00 - 21:00	1	3	1	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
21:00 - 22:00	1	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
22:00 - 23:00	0	0	2	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
23:00 - 24:00	1	3	5	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Totalen																			
00:00 - 24:00	31	82	113	159	103	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	501
07:00 - 19:00	28	69	96	137	87	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	430
19:00 - 23:00	2	6	7	15	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
23:00 - 07:00	2	7	10	8	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
07:00 - 09:00	1	3	2	5	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
16:00 - 18:00	8	12	19	26	21	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zondag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Van Ginnekenlaan																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	1	2	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
01:00 - 02:00	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
02:00 - 03:00	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
03:00 - 04:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
04:00 - 05:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 07:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
07:00 - 08:00	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
08:00 - 09:00	0	1	2	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
09:00 - 10:00	1	3	3	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
10:00 - 11:00	0	3	8	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
11:00 - 12:00	3	6	7	10	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
12:00 - 13:00	2	3	7	11	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
13:00 - 14:00	3	7	10	14	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
14:00 - 15:00	2	6	8	12	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
15:00 - 16:00	1	6	12	15	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
16:00 - 17:00	2	6	9	10	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
17:00 - 18:00	1	5	8	19	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
18:00 - 19:00	1	4	3	6	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
19:00 - 20:00	0	2	2	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
20:00 - 21:00	0	2	2	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
21:00 - 22:00	1	1	4	7	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
22:00 - 23:00	0	1	1	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
23:00 - 24:00	1	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Totalen																			
00:00 - 24:00	17	53	85	136	87	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	393
07:00 - 19:00	15	45	74	109	71	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	325
19:00 - 23:00	1	5	9	21	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49
23:00 - 07:00	2	3	3	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
07:00 - 09:00	0	1	2	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
16:00 - 18:00	3	10	17	29	14	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Werkdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Jan van Galenstraat																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
01:00 - 02:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
02:00 - 03:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
06:00 - 07:00	0	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
07:00 - 08:00	1	3	5	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
08:00 - 09:00	11	21	17	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68
09:00 - 10:00	3	7	10	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
10:00 - 11:00	3	6	9	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
11:00 - 12:00	3	8	9	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
12:00 - 13:00	3	9	10	11	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
13:00 - 14:00	3	7	15	14	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
14:00 - 15:00	7	20	21	19	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
15:00 - 16:00	4	16	16	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51
16:00 - 17:00	4	15	20	13	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
17:00 - 18:00	4	26	27	9	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
18:00 - 19:00	2	13	14	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
19:00 - 20:00	1	4	6	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
20:00 - 21:00	0	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
21:00 - 22:00	0	2	3	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
22:00 - 23:00	1	2	2	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
23:00 - 24:00	0	1	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Totalen																			
00:00 - 24:00	51	167	191	174	75	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	669
07:00 - 19:00	49	153	172	141	56	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	578
19:00 - 23:00	2	10	14	24	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
23:00 - 07:00	1	4	5	9	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
07:00 - 09:00	12	25	23	19	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86
16:00 - 18:00	9	41	46	22	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Weekdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Jan van Galenstraat																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
01:00 - 02:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
02:00 - 03:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
06:00 - 07:00	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
07:00 - 08:00	1	2	4	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
08:00 - 09:00	8	16	13	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51
09:00 - 10:00	2	6	8	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
10:00 - 11:00	3	6	8	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
11:00 - 12:00	3	7	8	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
12:00 - 13:00	3	8	10	13	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
13:00 - 14:00	3	7	12	13	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
14:00 - 15:00	7	17	18	17	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63
15:00 - 16:00	3	13	13	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
16:00 - 17:00	4	13	16	13	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
17:00 - 18:00	3	20	22	10	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
18:00 - 19:00	2	10	11	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
19:00 - 20:00	1	4	5	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
20:00 - 21:00	0	2	3	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
21:00 - 22:00	0	2	3	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
22:00 - 23:00	0	2	2	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
23:00 - 24:00	0	1	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Totalen																			
00:00 - 24:00	44	138	161	167	71	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	592
07:00 - 19:00	41	125	144	137	53	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	506
19:00 - 23:00	2	9	13	22	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
23:00 - 07:00	1	3	4	8	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
07:00 - 09:00	9	18	17	14	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
16:00 - 18:00	7	33	38	24	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zaterdag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Jan van Galenstraat																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	1	1	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
01:00 - 02:00	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
02:00 - 03:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 04:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 05:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
06:00 - 07:00	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
07:00 - 08:00	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
08:00 - 09:00	1	2	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
09:00 - 10:00	1	2	7	13	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
10:00 - 11:00	2	7	8	11	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
11:00 - 12:00	4	5	8	15	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
12:00 - 13:00	5	8	11	19	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
13:00 - 14:00	4	9	10	14	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
14:00 - 15:00	7	8	12	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
15:00 - 16:00	2	10	8	17	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
16:00 - 17:00	4	11	11	16	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
17:00 - 18:00	1	6	11	12	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
18:00 - 19:00	0	3	4	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
19:00 - 20:00	1	3	3	7	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
20:00 - 21:00	0	2	1	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14
21:00 - 22:00	0	1	2	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
22:00 - 23:00	0	1	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
23:00 - 24:00	1	1	2	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Totalen																			
00:00 - 24:00	31	79	106	161	64	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	449
07:00 - 19:00	29	70	93	134	45	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	374
19:00 - 23:00	1	7	9	19	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	47
23:00 - 07:00	2	3	5	8	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
07:00 - 09:00	1	2	6	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
16:00 - 18:00	5	17	22	28	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zondag: mvt per richting en snelheidsklasse

	richting Jan van Galenstraat																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
01:00 - 02:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
02:00 - 03:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 04:00	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
04:00 - 05:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:00 - 07:00	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07:00 - 08:00	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
08:00 - 09:00	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
09:00 - 10:00	1	3	4	6	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
10:00 - 11:00	1	2	5	10	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
11:00 - 12:00	2	4	6	14	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
12:00 - 13:00	2	4	7	16	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	34
13:00 - 14:00	1	5	5	11	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
14:00 - 15:00	3	10	7	15	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
15:00 - 16:00	2	4	8	10	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
16:00 - 17:00	2	6	6	14	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
17:00 - 18:00	1	4	10	13	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
18:00 - 19:00	0	2	5	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
19:00 - 20:00	1	4	4	6	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
20:00 - 21:00	1	2	2	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
21:00 - 22:00	1	1	2	4	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
22:00 - 23:00	0	2	2	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
23:00 - 24:00	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Totalen																			
00:00 - 24:00	17	50	70	139	62	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	347
07:00 - 19:00	14	41	59	115	46	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	282
19:00 - 23:00	2	8	9	18	12	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
23:00 - 07:00	1	1	2	6	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
07:00 - 09:00	1	1	0	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
16:00 - 18:00	3	10	16	27	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Werkdag: mvt doorsnede per snelheidsklasse

	Doorsnede																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	1	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
01:00 - 02:00	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
02:00 - 03:00	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 04:00	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
06:00 - 07:00	1	2	2	7	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
07:00 - 08:00	3	11	23	28	23	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90
08:00 - 09:00	24	53	107	90	38	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320
09:00 - 10:00	6	16	36	32	18	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111
10:00 - 11:00	5	13	29	25	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86
11:00 - 12:00	4	14	20	23	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75
12:00 - 13:00	6	17	24	24	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86
13:00 - 14:00	7	15	25	29	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
14:00 - 15:00	14	32	40	41	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	146
15:00 - 16:00	7	25	29	30	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106
16:00 - 17:00	8	23	33	31	17	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114
17:00 - 18:00	8	35	43	36	16	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141
18:00 - 19:00	4	18	24	25	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
19:00 - 20:00	3	8	12	17	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
20:00 - 21:00	1	5	7	13	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
21:00 - 22:00	1	4	6	11	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
22:00 - 23:00	1	4	5	10	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
23:00 - 24:00	0	2	4	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Totalen																			
00:00 - 24:00	105	300	472	484	246	42	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1652
07:00 - 19:00	97	271	432	415	202	33	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1453
19:00 - 23:00	6	20	30	51	32	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	146
23:00 - 07:00	2	9	10	18	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
07:00 - 09:00	27	64	130	118	61	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	410
16:00 - 18:00	16	58	76	67	33	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Weekdag: mvt doorsnede per snelheidsklasse

	Doorsnede																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	1	1	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
01:00 - 02:00	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
02:00 - 03:00	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 04:00	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
04:00 - 05:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
06:00 - 07:00	1	1	2	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
07:00 - 08:00	2	8	17	20	17	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
08:00 - 09:00	17	38	77	66	28	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	233
09:00 - 10:00	5	13	28	28	15	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92
10:00 - 11:00	5	12	25	23	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77
11:00 - 12:00	5	13	19	23	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
12:00 - 13:00	7	16	22	26	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83
13:00 - 14:00	6	15	23	28	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86
14:00 - 15:00	12	28	34	36	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128
15:00 - 16:00	6	21	26	30	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99
16:00 - 17:00	8	21	29	30	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105
17:00 - 18:00	6	28	36	34	15	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
18:00 - 19:00	3	14	19	22	14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
19:00 - 20:00	2	7	10	16	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
20:00 - 21:00	1	5	6	12	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
21:00 - 22:00	1	3	6	10	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
22:00 - 23:00	1	3	4	9	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
23:00 - 24:00	1	2	4	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
Totalen																			
00:00 - 24:00	88	252	390	430	220	37	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1421
07:00 - 19:00	81	226	355	367	180	29	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1239
19:00 - 23:00	5	18	26	47	29	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130
23:00 - 07:00	2	8	10	17	12	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
07:00 - 09:00	19	46	94	86	45	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300
16:00 - 18:00	14	48	65	64	31	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zaterdag: mvt doorsnede per snelheidsklasse

	Doorsnede																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	0	2	4	7	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
01:00 - 02:00	0	2	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
02:00 - 03:00	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
03:00 - 04:00	1	2	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
04:00 - 05:00	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
05:00 - 06:00	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:00 - 07:00	1	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
07:00 - 08:00	1	1	3	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
08:00 - 09:00	1	4	5	7	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
09:00 - 10:00	1	6	11	25	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56
10:00 - 11:00	4	10	17	23	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
11:00 - 12:00	6	9	20	26	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
12:00 - 13:00	11	18	19	32	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90
13:00 - 14:00	6	21	23	26	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
14:00 - 15:00	10	22	25	22	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	92
15:00 - 16:00	5	17	18	40	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98
16:00 - 17:00	8	18	22	30	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95
17:00 - 18:00	5	11	19	24	14	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75
18:00 - 19:00	1	5	8	16	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
19:00 - 20:00	2	5	5	12	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
20:00 - 21:00	1	4	2	9	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23
21:00 - 22:00	1	3	4	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
22:00 - 23:00	0	1	6	8	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
23:00 - 24:00	2	4	6	4	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
Totalen																			
00:00 - 24:00	62	161	218	319	166	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	950
07:00 - 19:00	56	139	189	270	131	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	803
19:00 - 23:00	3	12	16	34	19	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	85
23:00 - 07:00	3	10	14	16	16	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
07:00 - 09:00	2	5	8	9	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
16:00 - 18:00	13	29	41	54	30	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Zondag: mvt doorsnede per snelheidsklasse

	Doorsnede																		
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	81-90	91-95	>95	Tot
uren																			
00:00 - 01:00	1	2	0	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
01:00 - 02:00	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
02:00 - 03:00	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
03:00 - 04:00	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
04:00 - 05:00	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
05:00 - 06:00	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06:00 - 07:00	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
07:00 - 08:00	0	0	1	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
08:00 - 09:00	1	1	2	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
09:00 - 10:00	2	5	7	10	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31
10:00 - 11:00	1	4	12	16	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42
11:00 - 12:00	5	10	12	24	18	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
12:00 - 13:00	4	7	13	27	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	63
13:00 - 14:00	4	11	14	24	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
14:00 - 15:00	4	15	14	27	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75
15:00 - 16:00	3	10	19	25	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
16:00 - 17:00	4	12	15	24	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
17:00 - 18:00	2	8	18	32	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68
18:00 - 19:00	1	5	8	12	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
19:00 - 20:00	1	6	6	12	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
20:00 - 21:00	1	3	4	9	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
21:00 - 22:00	1	2	5	11	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
22:00 - 23:00	0	3	3	8	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
23:00 - 24:00	2	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Totalen																			
00:00 - 24:00	34	103	154	274	149	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	740
07:00 - 19:00	29	86	133	224	117	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	607
19:00 - 23:00	3	13	17	39	22	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99
23:00 - 07:00	3	4	5	11	10	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
07:00 - 09:00	1	1	2	7	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
16:00 - 18:00	6	20	33	56	19	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137

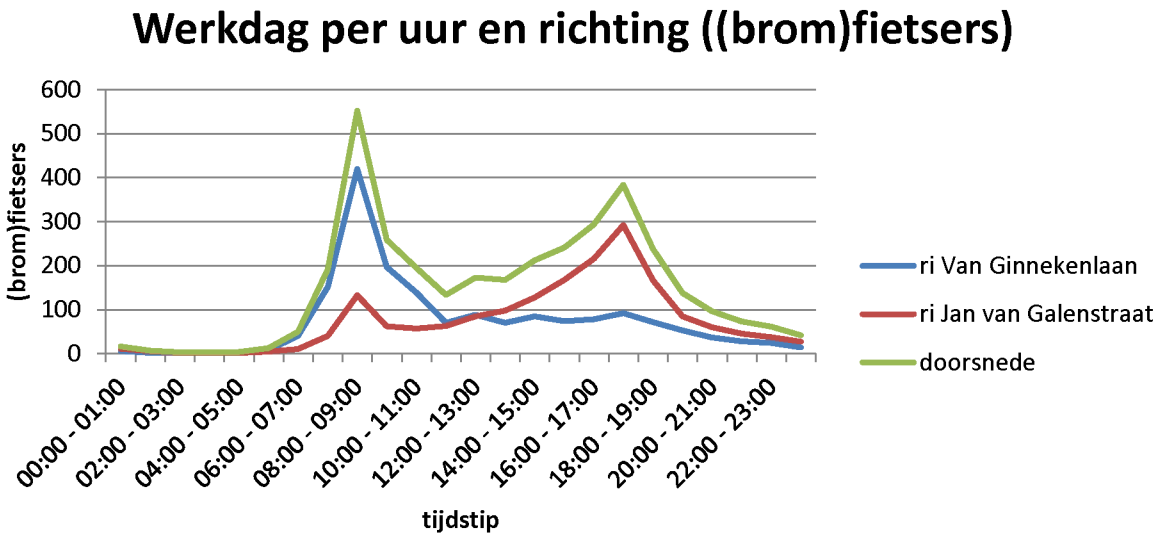
Locatie Huizingalaan Locatie 1
Uurverloop per Dag: mvt doorsnede

	Doorsnede													
	9-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12
uren														
00:00 - 01:00	2	7	2	11	10	17	9	3	3	5	8	9	20	10
01:00 - 02:00	3	3	4	4	5	11	2	5	1	3	1	0	1	5
02:00 - 03:00	7	0	2	0	3	1	6	2	2	0	1	1	2	5
03:00 - 04:00	4	5	5	4	5	5	4	4	3	4	5	6	6	2
04:00 - 05:00	1	3	0	1	3	2	1	0	1	1	1	1	1	1
05:00 - 06:00	4	5	7	12	2	1	2	5	5	5	7	4	3	1
06:00 - 07:00	15	14	21	23	19	3	2	16	10	17	16	16	6	3
07:00 - 08:00	107	117	74	107	63	7	9	96	108	83	84	64	7	4
08:00 - 09:00	337	347	302	361	268	34	13	354	361	257	361	248	17	7
09:00 - 10:00	88	106	103	133	131	67	39	106	102	114	124	107	44	23
10:00 - 11:00	75	88	78	84	82	75	37	78	76	90	94	119	56	46
11:00 - 12:00	88	51	69	53	82	75	63	70	66	92	62	112	73	75
12:00 - 13:00	84	66	94	59	93	103	65	78	93	84	78	130	77	60
13:00 - 14:00	87	88	99	84	101	102	72	84	79	94	73	98	74	72
14:00 - 15:00	161	122	161	138	171	113	76	136	148	146	140	137	71	73
15:00 - 16:00	99	87	138	101	157	92	73	104	91	98	101	87	104	57
16:00 - 17:00	117	120	141	112	115	103	77	118	103	119	106	91	87	60
17:00 - 18:00	138	195	120	171	122	78	69	143	153	113	152	99	72	67
18:00 - 19:00	104	105	91	101	73	44	44	79	85	78	82	90	31	32
19:00 - 20:00	63	57	51	55	50	30	35	62	54	48	53	40	28	29
20:00 - 21:00	34	40	50	35	30	19	29	31	35	49	29	27	27	14
21:00 - 22:00	30	44	26	35	29	19	35	33	29	24	34	23	12	17
22:00 - 23:00	27	20	33	26	24	22	17	23	19	18	45	22	13	21
23:00 - 24:00	17	10	15	17	13	26	7	15	21	10	12	14	19	9
Totalen														
00:00 - 24:00	1692	1700	1686	1727	1651	1049	786	1645	1648	1552	1669	1545	851	693
07:00 - 19:00	1485	1492	1470	1504	1458	893	637	1446	1465	1368	1457	1382	713	576
19:00 - 23:00	154	161	160	151	133	90	116	149	137	139	161	112	80	81
23:00 - 07:00	53	47	56	72	60	66	33	50	46	45	51	51	58	36
07:00 - 09:00	444	464	376	468	331	41	22	450	469	340	445	312	24	11
16:00 - 18:00	255	315	261	283	237	181	146	261	256	232	258	190	159	127

Locatie Huizingalaan Locatie 1

Samenvatting (brom)fietsers

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
Dagperiode								
Etmaal (00:00 - 24:00)	3542	100%	2878	100%	1437	100%	999	100%
Dag (07:00 - 19:00)	3037	86%	2439	85%	1122	78%	765	77%
Avond (19:00 - 23:00)	368	10%	307	11%	174	12%	131	13%
Nacht (23:00 - 07:00)	137	4%	133	5%	141	10%	104	10%
Ochtendspits (07:00 - 09:00)	743	21%	541	19%	46	3%	24	2%
Avondspits (16:00 - 18:00)	677	19%	539	19%	235	16%	156	16%
Richting								
Van Ginnekenlaan	1747	49%	1411	49%	668	46%	472	47%
Jan van Galenstraat	1795	51%	1467	51%	769	54%	527	53%



Ongebruikt (storing) Geen

Ongebruikte dagen gemarkeerd in dag-uur tabel

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Werkdag: (brom)fiets per richting

	richting Van Ginnekenlaan			richting Jan van Galenstraat			Doorsnede		
	F	Br	Tot	F	Br	Tot	F	Br	Tot
uren									
00:00 - 01:00	6	0	6	11	0	11	16	0	16
01:00 - 02:00	2	0	2	5	1	5	6	1	7
02:00 - 03:00	2	0	2	1	0	1	3	0	3
03:00 - 04:00	1	0	1	3	0	3	3	0	3
04:00 - 05:00	3	0	3	1	0	1	4	0	4
05:00 - 06:00	7	1	8	4	0	4	11	1	12
06:00 - 07:00	33	7	40	7	3	10	40	10	50
07:00 - 08:00	144	7	151	40	1	40	184	8	191
08:00 - 09:00	407	13	419	130	3	133	537	15	552
09:00 - 10:00	189	7	197	59	3	62	248	10	258
10:00 - 11:00	134	4	138	54	2	57	188	7	195
11:00 - 12:00	67	4	70	61	2	63	128	6	133
12:00 - 13:00	84	4	88	81	4	85	165	7	172
13:00 - 14:00	66	4	70	94	4	98	160	8	168
14:00 - 15:00	80	5	84	120	8	128	200	12	212
15:00 - 16:00	70	3	74	159	8	167	230	11	241
16:00 - 17:00	76	2	78	208	7	215	284	9	293
17:00 - 18:00	88	4	92	286	6	292	374	10	384
18:00 - 19:00	68	3	71	161	6	166	229	9	237
19:00 - 20:00	49	4	53	81	4	85	130	8	138
20:00 - 21:00	34	3	37	56	4	60	90	7	96
21:00 - 22:00	26	2	28	44	2	45	70	3	73
22:00 - 23:00	23	1	24	35	2	37	58	4	61
23:00 - 24:00	13	1	14	26	1	27	39	2	41
Totalen									
00:00 - 24:00	1670	78	1747	1725	70	1795	3395	147	3542
07:00 - 19:00	1473	59	1532	1452	53	1505	2925	112	3037
19:00 - 23:00	132	9	141	215	12	227	347	21	368
23:00 - 07:00	65	9	74	58	5	63	123	14	137
07:00 - 09:00	551	19	571	170	3	173	721	23	743
16:00 - 18:00	164	6	170	494	13	507	658	19	677

Locatie Huizingalaan Locatie 1
Weekdag: (brom)fiets per richting

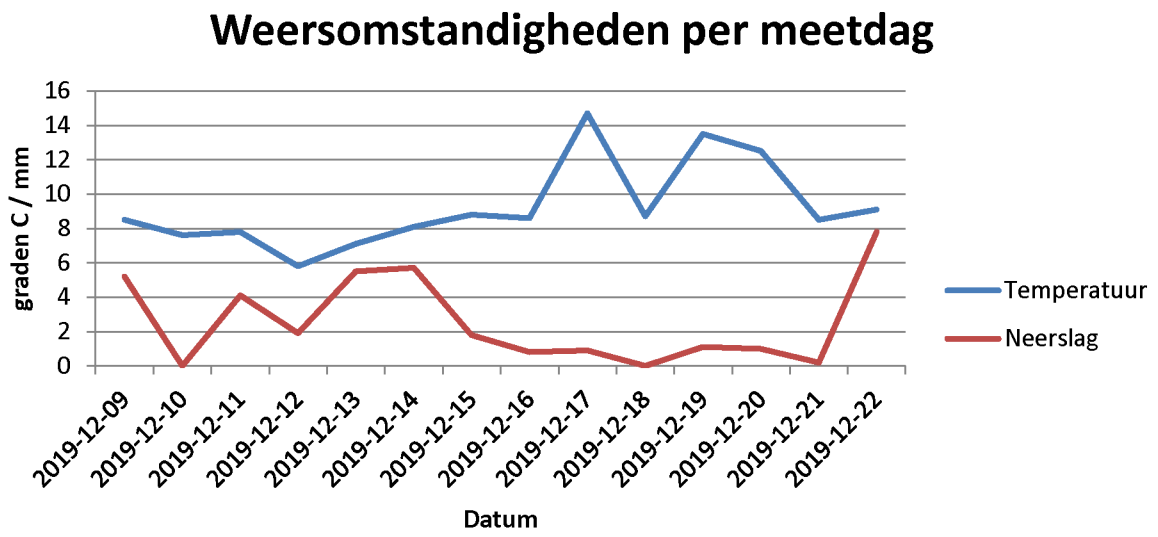
	richting Van Ginnekenlaan			richting Jan van Galenstraat			Doorsnede		
	F	Br	Tot	F	Br	Tot	F	Br	Tot
uren									
00:00 - 01:00	8	0	8	12	0	12	20	1	20
01:00 - 02:00	3	0	4	6	1	7	10	1	11
02:00 - 03:00	3	0	3	3	0	3	6	0	6
03:00 - 04:00	2	0	2	3	0	3	5	0	5
04:00 - 05:00	3	0	3	2	0	2	5	0	6
05:00 - 06:00	6	1	6	3	0	3	9	1	10
06:00 - 07:00	25	5	30	6	2	8	31	7	38
07:00 - 08:00	105	5	110	28	1	29	133	6	139
08:00 - 09:00	295	9	304	96	2	99	391	11	402
09:00 - 10:00	144	6	149	51	2	53	194	8	202
10:00 - 11:00	105	4	109	50	2	52	155	6	161
11:00 - 12:00	60	4	63	57	2	59	116	6	122
12:00 - 13:00	76	3	79	74	3	77	150	6	156
13:00 - 14:00	61	3	64	81	4	86	142	7	150
14:00 - 15:00	71	4	75	101	6	107	172	10	182
15:00 - 16:00	61	3	65	128	6	134	189	9	198
16:00 - 17:00	66	2	68	165	6	171	231	8	239
17:00 - 18:00	74	3	77	219	5	224	292	9	301
18:00 - 19:00	55	3	58	124	5	129	179	8	188
19:00 - 20:00	40	3	43	65	4	69	105	7	112
20:00 - 21:00	29	2	32	45	3	48	74	6	80
21:00 - 22:00	23	1	24	35	2	37	58	3	61
22:00 - 23:00	21	1	22	29	2	32	50	4	54
23:00 - 24:00	13	1	14	23	1	24	35	2	37
Totalen									
00:00 - 24:00	1346	65	1411	1406	61	1467	2753	125	2878
07:00 - 19:00	1171	49	1220	1174	45	1219	2345	94	2439
19:00 - 23:00	113	8	121	174	11	185	287	20	307
23:00 - 07:00	62	7	70	59	5	63	121	12	133
07:00 - 09:00	399	14	413	125	3	128	524	17	541
16:00 - 18:00	139	5	145	383	11	395	523	17	539

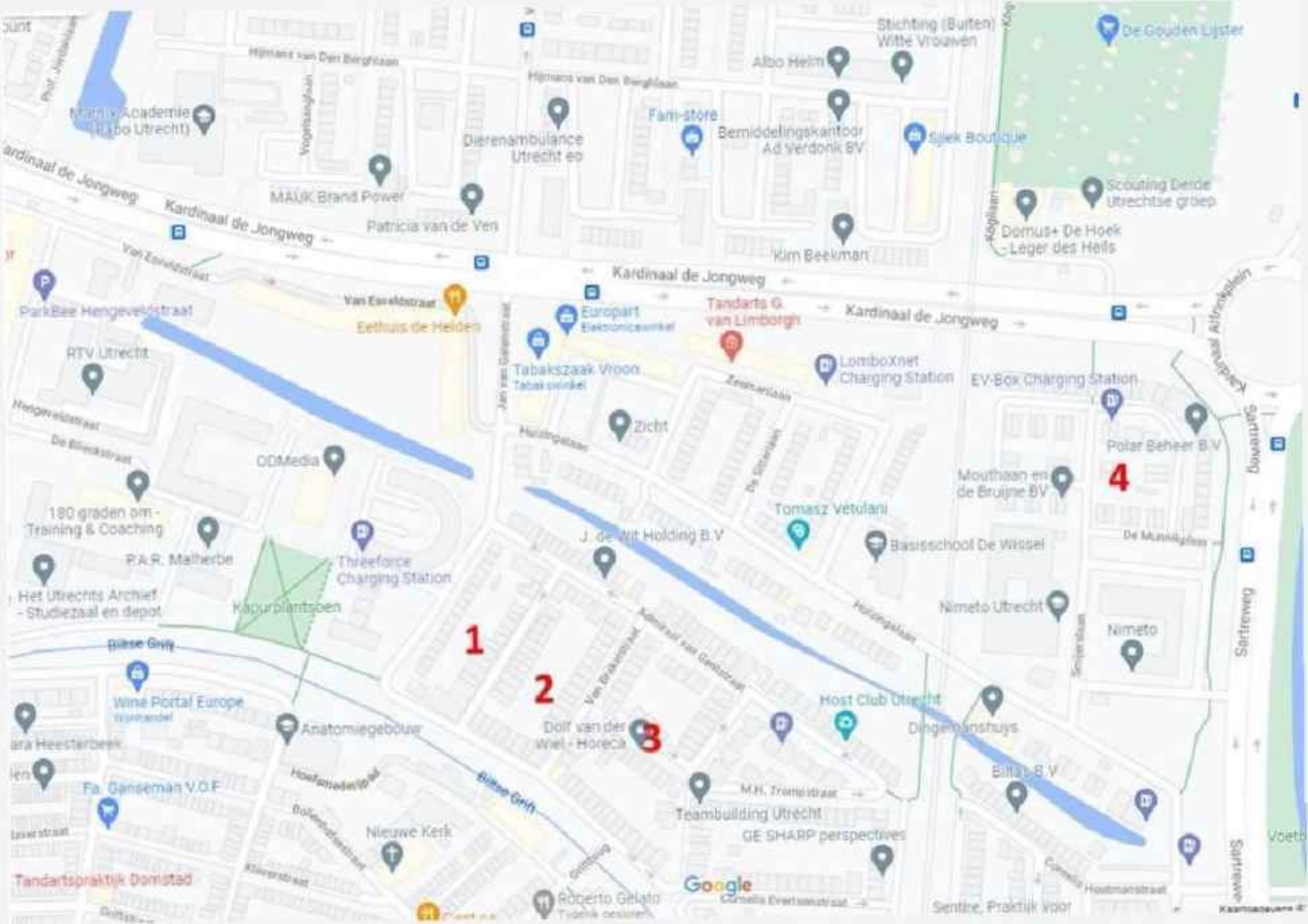
Locatie Huizingalaan Locatie 1
Uurverloop per Dag: (brom)fiets doorsnede

	Doorsnede													
	9-12	10-12	11-12	12-12	13-12	14-12	15-12	16-12	17-12	18-12	19-12	20-12	21-12	22-12
uren														
00:00 - 01:00	7	13	24	16	16	31	36	4	13	20	18	33	28	26
01:00 - 02:00	1	2	6	11	18	26	27	4	7	7	3	8	14	16
02:00 - 03:00	4	3	1	3	3	8	7	1	2	1	2	9	17	24
03:00 - 04:00	0	1	3	1	3	12	8	4	4	4	5	8	15	8
04:00 - 05:00	5	9	2	3	9	16	5	2	4	2	2	2	10	7
05:00 - 06:00	13	12	14	11	9	6	2	11	10	11	14	17	3	2
06:00 - 07:00	37	60	53	55	39	13	4	46	53	52	57	47	6	3
07:00 - 08:00	203	217	181	209	142	9	6	234	225	181	186	136	5	8
08:00 - 09:00	568	667	504	622	412	44	20	585	632	531	584	415	34	14
09:00 - 10:00	233	259	244	297	220	78	70	227	274	286	319	225	64	36
10:00 - 11:00	161	221	217	218	127	116	58	190	200	245	202	164	88	43
11:00 - 12:00	104	110	116	147	134	119	101	115	158	162	116	171	87	66
12:00 - 13:00	149	150	191	173	129	142	116	157	191	215	192	177	130	75
13:00 - 14:00	123	158	153	169	137	102	81	161	185	222	179	188	136	101
14:00 - 15:00	190	231	210	261	174	117	80	209	189	234	233	191	119	107
15:00 - 16:00	180	235	297	226	193	96	57	258	241	290	267	221	129	84
16:00 - 17:00	319	342	327	296	219	131	80	289	278	324	318	221	125	70
17:00 - 18:00	404	463	415	396	269	110	82	450	473	375	332	261	103	80
18:00 - 19:00	229	296	261	253	145	75	50	261	267	241	248	173	84	44
19:00 - 20:00	160	139	135	151	113	43	54	123	147	132	177	98	63	31
20:00 - 21:00	64	139	109	110	76	37	30	102	108	88	94	72	64	23
21:00 - 22:00	80	94	58	80	43	30	31	66	92	93	74	51	33	28
22:00 - 23:00	62	78	59	85	30	51	33	44	72	51	92	41	27	32
23:00 - 24:00	33	54	47	44	38	33	12	42	34	43	40	38	44	20
Totalen														
00:00 - 24:00	3329	3953	3627	3837	2698	1445	1050	3585	3859	3810	3754	2967	1428	948
07:00 - 19:00	2863	3349	3116	3267	2301	1139	801	3136	3313	3306	3176	2543	1104	728
19:00 - 23:00	366	450	361	426	262	161	148	335	419	364	437	262	187	114
23:00 - 07:00	100	154	150	144	135	145	101	114	127	140	141	162	137	106
07:00 - 09:00	771	884	685	831	554	53	26	819	857	712	770	551	39	22
16:00 - 18:00	723	805	742	692	488	241	162	739	751	699	650	482	228	150

Weersomstandigheden

Datum	Temperatuur (in C)	Neerslag (in mm)
2019-12-09	8.5	5.2
2019-12-10	7.6	0
2019-12-11	7.8	4.1
2019-12-12	5.8	1.9
2019-12-13	7.1	5.5
2019-12-14	8.1	5.7
2019-12-15	8.8	1.8
2019-12-16	8.6	0.8
2019-12-17	14.7	0.9
2019-12-18	8.7	0
2019-12-19	13.5	1.1
2019-12-20	12.5	1
2019-12-21	8.5	0.2
2019-12-22	9.1	7.8




Kardinaal de Jongweg
Hijmans van Den Berghlaan
Vogelsangplein
Dierenambulance Utrecht eo
Albo Helm
Stichting (Buiten) Witte Vrouwen
De Gouden Lijster
Fam-store
Bemiddelingskantoor Ad Verdonk BV
Sjiek Boutique
Scouting Derde Utrechtse groep
Dorus+ De Hoek - Leger des Heils
MAUK Brand Power
Patricia van de Ven
Kim Beekman
Van Eeghenstraat
Eethuis de Helden
Europart
Tandarts G. van Limborgh
Tabakszaak Vroon
LomboXnet Charging Station
EV-Box Charging Station
Polar Beheer B.V.
Zicht
Mouthaan en de Bruijne BV
Tomasz Vetulani
Basisschool De Wissel
J. de Wit Holding B.V.
Nimeto Utrecht
Nimeto
Host Club Utrecht
Dolf van der Wiel - HoreCa
Teambuilding Utrecht
GE SHARP perspectives
Bilka's B.V.
Roberto Gelato
Nieuwe Kerk
Anatomiegebouw
Wine Portal Europe
Fa. Ganseman V.O.F.
Tandartspraktijk Domstad
RTV Utrecht
ODMedia
180 graden om - Training & Coaching
P.A.R. Malherbe
Threeforce Charging Station
Het Utrechts Archief - Studiezaal en depot
Kapuurplantsoen
Polar Gracht
Sartreweg
1
2
3
4
Google

From: "5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>
Sent: Tue, 9 Nov 2021 15:11:52 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: advies verspreidingsgebied
Attachments: Aanvulling verspreidingsgebied.jpg, Verspreidingsgebied blauw.jpg

Hoi 5.1,2E en 5.1,2E

In navolging op de mails van 5.1,2E van mijn kant geen informatievoorziening, maar een adviesvraag. In een eerder overleg, toen 5.1,2E geloof ik niet aanwezig kon zijn (iets met PA?), hebben we het al eens kort gehad over het verspreidingsgebied voor de uitnodigingbrief. Dat zou ik graag nog even concreet aan jullie voorleggen. In de bijlage het verspreidingsgebied dat vorig jaar voor de flyer van Blauw is gebruikt. Daarnaast een iets ruimere afbeelding van de buurt ter verduidelijking van mijn vragen:

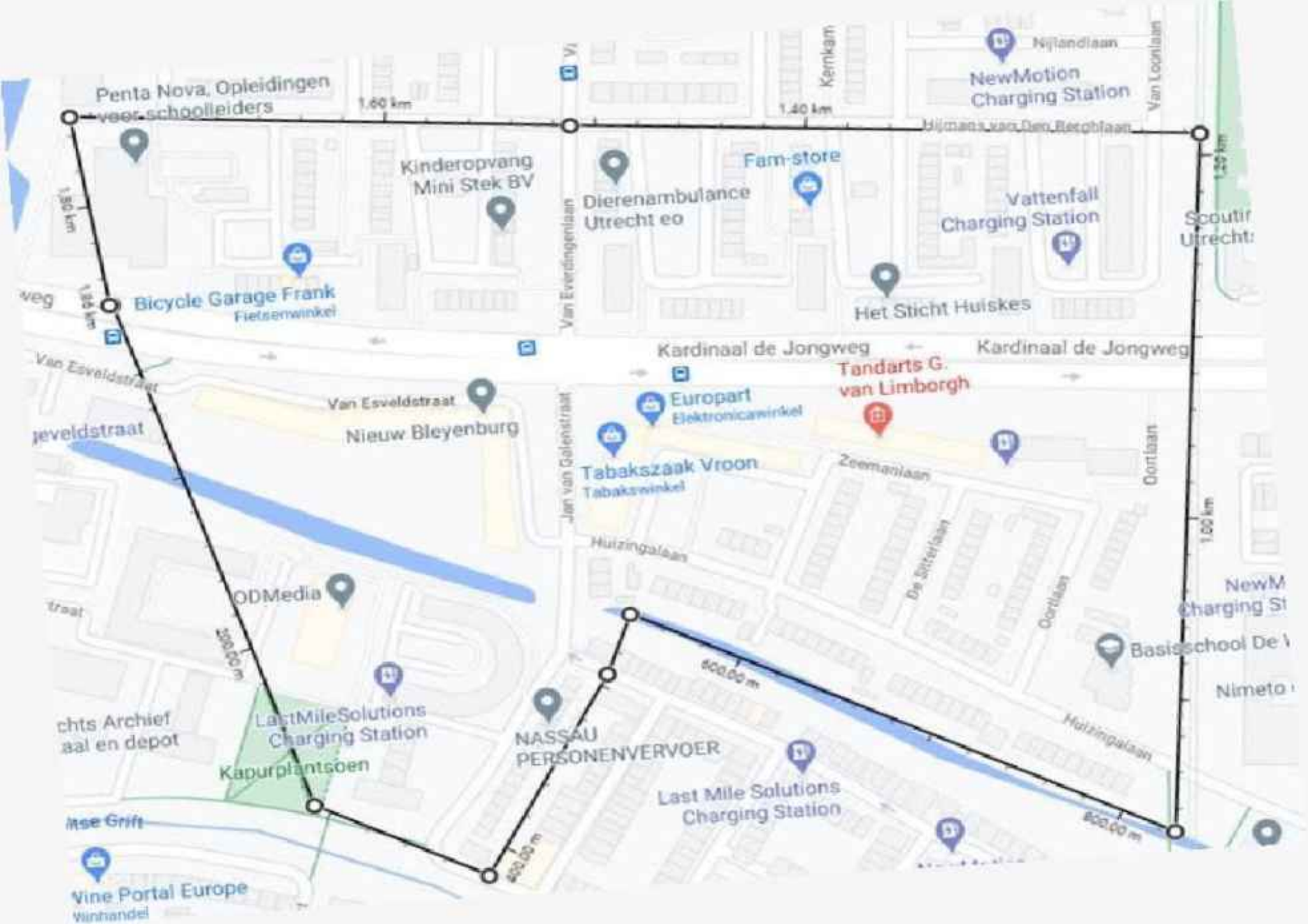
- Aan de zuidkant van het verspreidingsgebied noemde jullie in ons overleg dat het goed is om ook de Admiraal van Gentstraat uit te nodigen tot ongeveer de brug bij de Poortstraat. Nou is mijn vraag aan jullie, er liggen drie woonblokken tussen (1 t/m in de bijlage). Is het zinvol om die drie woonblokken helemaal uit te nodigen, of is dat te ver weg? Een middenweg is ook mogelijk, bijvoorbeeld de noordkant van alle drie de blokken doen en de westkant van blok 1? Hoe kijken jullie hier tegenaan?
- Aan de oostkant van het gebied ligt nog het gedeelte van de buurt voorbij het spoor: het verlengde van de Huizingalaan en de nieuwbouw achter Nimeto (de Kardinalen heet dat toch - nummer 4 in de bijlage), zullen we de uitnodiging daar ook verspreiden?
- Aan de noordkant van de Kardinaal de Jongweg zijn alle eerste hele woonblokken opgenomen in het gebied.
- Aan de westkant van het verspreidingsgebied is een lijn getrokken naar van de woningen aan de Jan van Galenstraat schuin naar de Eykmanrotonde, inclusief natuurlijk het hele Nieuw Bleyenburg-complex. Is dit passend wat jullie betreft?

Heel fijn als jullie hierop met me mee willen kijken!

Vriendelijke 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.


Penta Nova, Opleidingen voor schoolleiders
1.60 km
1.40 km
Kerkkam
Nijlandlaan
NewMotion Charging Station
Van Lonlaan
Hijmans van Den Bergh laan
1.20 km
Kinderopvang Mini Stek BV
Dierenambulance Utrecht eo
Fam-store
Vattenfall Charging Station
Scoutir Utrecht
1.20 km
Bicycle Garage Frank
Fietsenwinkel
Het Sticht Huiskes
Van Everdingenlaan
Kardinaal de Jongweg
Kardinaal de Jongweg
Van Esveldstraat
Van Esveldstraat
Nieuw Bleyenburg
Europart
Elektronicawinkel
Tandarts G. van Limborgh
Tabakszaak Vroon
Tabakswinkel
Jan van Galenstraat
Zeemanlaan
Oortlaan
Huizingalaan
De Bataafselaan
1.60 km
ODMedia
500.00 m
LastMileSolutions Charging Station
Kapurplantsoen
NASSAU PERSONENVERVOER
400.00 m
Last Mile Solutions Charging Station
Basisschool De
Nimeto
Vine Portal Europe
Wijnhandel

5.4.1 Uitgangspunten

Als van een wegvak zowel fietsen als motorvoertuigen gebruikmaken, is een cruciale vraag welke inrichting en maximale/veilige snelheid voor zo'n wegvak het meest passend zijn. Van primair belang zijn de functies van het wegvak voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer. Als de weg voor het gemotoriseerd verkeer een gebiedsontsluitingsweg is, stelt dat andere eisen aan het wegontwerp dan wanneer het om een erftoegangsweg gaat. Ditzelfde geldt voor de functie van de weg voor het fietsverkeer: aan een wegvak dat onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk worden andere eisen gesteld wat betreft de fietsvoorzieningen dan aan een wegvak dat behoort tot de basisfietsstructuur. In de afwegingen rond het ontwerp van een wegvak is dus niet alleen de functie van het wegvak voor het gemotoriseerd verkeer maatgevend.

Algemeen uitgangspunt
Algemeen uitgangspunt is dat op wegvakken met een (gedeeltelijke) stroomfunctie voor het gemotoriseerd verkeer (gebiedsontsluitingswegen) specifieke fietsvoorzieningen zijn vereist. Op wegvakken met (uitsluitend) een erftoegangsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer zijn, vanwege de lage snelheid van de motorvoertuigen, in principe om redenen van verkeersveiligheid geen fietsvoorzieningen nodig; er kan in dat geval worden gemengd.

Binnen dit algemene uitgangspunt zijn echter nuanceringen mogelijk en vaak ook wenselijk. Zo moet een wegvak dat deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk meer fietskwaliteit en comfort bieden dan een wegvak dat slechts door een enkele fietser wordt gebruikt. De ontwerper zal daarom altijd moeten nagaan wat in een gegeven situatie, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden, voor het fietsverkeer de beste oplossing is.

V3, 8,12,13,14, 15

Bij elk wegvak is de vraag aan de orde welke verkeersvoorzieningen nodig zijn om fietsers een veilige en prettige situatie te bieden.
Tabel 5-2 toont een keuzeschema voor fietsvoorzieningen op wegvakken binnen de bebouwde kom. Dit schema biedt een eerste handvat voor de te maken keuzes per wegvak. In het schema (tabel 5-2) kunnen zowel functionele wegcategorieën als verkeerskundige factoren (snelheid, intensiteit) als ingang worden gekozen. Hoewel tussen deze beide een verband mag worden verondersteld, blijkt in de praktijk dat dit niet altijd het geval is. Vooral de snelheid van het gemotoriseerd verkeer is meer dan eens een onbetrouwbare factor; limieten worden niet zelden op grote schaal overschreden [6]. De wegbeheerder dient er daarom ofwel voor te zorgen dat de feitelijke snelheid overeenstemt met de toegestane maximum snelheid, ofwel uit te gaan van de feitelijke snelheid, los van de functie van de weg. Van belang is dat de ontwerper zich steeds richt op de feitelijke of de te verwachten situatie en niet alleen op de functionele categorie voor het gemotoriseerd verkeer.

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

				Fietsnetwerkcategorie		
Weg-categorie	**Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)**		**Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)**	**Basisstructuur (I_{fiets} <750/etm)**	**Hoofdfietsnetwerk (I_{fiets} 500-2.500/etm)**	**Snelle fietsroute (I_{fiets} > 2.000/etm)**
Erf-toegangsweg	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		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant			

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

		2x2 rijstroken	fietspad
	70		fiets-/bromfietspad

Het keuzeschema in tabel 5-2 is gebaseerd op drie uitgangspunten:

1. De voor fietsers meest gewenste situatie staat centraal.
2. Voor een fietsvriendelijke infrastructuur is niet alleen de specifieke fietsvoorziening van belang, maar de gehele verkeerssituatie. Daarom strekt het schema verder dan de fietsvoorziening op zich.
3. Vaak zijn er in een gegeven situatie, met uiteenlopende kenmerken, verschillende oplossingen mogelijk. Dit gegeven komt tot uitdrukking door grenswaarden die elkaar overlappen.

De drie zojuist genoemde uitgangspunten worden hierna toegelicht.

Uitgangspunt 1: De voor fietsers meest gewenste situatie staat centraal
Het keuzeschema laat zien welke situaties gunstig zijn voor fietsers; in de praktijk komt dit neer op 'zo veilig en comfortabel mogelijk'. De aanbevelingen uit het schema zullen echter niet altijd haalbaar zijn, ook al zijn er vaak verschillende oplossingen mogelijk. Het gevolg is dat de ontwerper dan een ontwerp maakt dat vanuit het belang van de fietser minder wenselijk is. In dat geval kan de ontwerper proberen een betere oplossing te vinden door te zoeken naar alternatieve routes of snelheden, waardoor binnen het schema 'kan worden geschoven'. Er zijn immers drie te beïnvloeden variabelen in het schema: de intensiteit van het fietsverkeer, de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Als een van deze factoren wordt gewijzigd, is wellicht verder te werken 'vanuit een cel' waar de betreffende voorziening wel op fietsvriendelijke wijze realiseerbaar is.

Als kan worden gekozen voor zowel een fietspad als een fietsstrook, heeft realisatie van een fietspad altijd de voorkeur. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid, blootstelling aan uitlaatgassen en comfort, biedt een fietspad namelijk duidelijke voordelen boven een fietsstrook.

Uitgangspunt 2: De gehele verkeerssituatie is van belang
Fietsbeleid is niet hetzelfde als het realiseren van specifieke fietsvoorzieningen. Of verkeerssituaties veilig en aangenaam zijn voor fietsers, hangt niet alleen af van de aanwezigheid en kwaliteit van voorzieningen die voor fietsers zijn gemaakt; hiervoor is de gehele verkeerssituatie van belang. Ook kan niet altijd worden teruggevallen op algemene uitgangspunten. Het is te eenvoudig om te stellen dat bij een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer altijd menging van fietsers en motorvoertuigen kan plaatsvinden. Wellicht wel met het oog op veiligheid, maar met het oog op fietscomfort kan er meer nodig zijn. Daarom worden in het keuzeschema de algemene uitgangspunten van scheiden en mengen op onderdelen genuanceerd.

Uitgangspunt 3: Meer oplossingen, overlappende grenzen
Voor een gegeven situatie zijn vaak diverse goede oplossingen mogelijk; harde grenzen voor met name intensiteiten zijn niet te geven. Vandaar dat in het keuzeschema (tabel 5-2) de intensiteitsgebieden van verschillende oplossingsmogelijkheden elkaar overlappen. Hierdoor zijn er voor diverse toepassingsgebieden ook verschillende oplossingsvormen mogelijk. Het schema blijft overigens een hulpmiddel; de ontwerper zal aan de hand van de feitelijke situatie voor maatwerk moeten zorgen.

Wegcategorisering en invloedsfactoren
In het keuzeschema worden twee typen criteria gehanteerd om verkeerssituaties te onderscheiden. In de eerste plaats zijn dit de invloedsfactoren waarvan bekend is dat ze in belangrijke mate de veiligheid of fietsvriendelijkheid van een verkeerssituatie bepalen: de snelheid en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer.
In de tweede plaats zijn er de functionele categoriseringen. De indeling in erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg voor het gemotoriseerd verkeer, respectievelijk basisstructuur, hoofdfietsnetwerk en snelle fietsroutes voor de fiets, vormt de basis van het schema.

Volgens de Basiskenmerken Wegontwerp [7] is het uitgangspunt menging van verkeerssoorten op erftoegangswegen (bij kleine verschillen in snelheid, richting en massa) en scheiding van verkeerssoorten op gebiedsontsluitingswegen (bij grote verschillen in snelheid en massa). Dit wordt, zoals al even werd aangegeven, enigszins genuanceerd, daarmee inspelend op de constatering dat er in Nederland in de praktijk vooralsnog vele tussenvormen voorkomen. Deze zogeheten grijze wegen hebben kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg wat betreft de functie in het netwerk en het gebruik door het gemotoriseerd verkeer, maar tegelijk ook kenmerken van een erftoegangsweg vanwege aanliggende bebouwing en voorzieningen. Bij dit soort wegen met menging van verkeer of lichte vormen van scheiding wordt een lagere, veilige snelheid voorgesteld [8].

V12, 13, 14

Op erftoegangswegen met een lage autointensiteit en een hoge fietsintensiteit worden op het hoofdfietsnetwerk en op snelle fietsroutes fietsstraten voorgesteld. Fietsstraten hebben op kruispunten met woonstraten voorrang. Hiervoor is gekozen om de doorstroming en het comfort op de hoofdfietsroute te waarborgen en zo de stroomfunctie voor het fietsverkeer te bedienen.

Fietsverkeer - Ontwerpwijzer fietsverkeer - 5.4.1, 13-06-2016

Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.

5.4.3 Fietsstraten

V12, 13, 14

Het hoofdfietsnetwerk valt vaak samen met hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer. Vooral in oude steden zijn het vaak de radiale verbindingen die voor zowel fiets- als autoverkeer een belangrijke functie vervullen.
Maar het komt ook voor dat hoofdfietsroutes en ontsluitingswegen voor het gemotoriseerd verkeer niet samenvallen of juist bewust worden gescheiden, omdat fietsen via drukke wegen voor de fietser veilig noch aantrekkelijk is en extra oponthoud kan opleveren. In dat geval zal de hoofdfietsroute vrij getraceerd moeten lopen, of via erftoegangswegen door het verblijfsgebied. In deze gevallen komt een specifiek type hoofdfietsroute in beeld: de fietsstraat.

De fietsstraat is een functioneel begrip. Het is een erftoegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk of van een snelle fietsroute, welke weg door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate en in ondergeschiktheid autoverkeer voorkomt [9]. Doordat het gaat om belangrijke fietsroutes, is de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer min of meer vanzelfsprekend. De extra kwaliteit die aan de fietsroute wordt geboden, omvat in ieder geval dat fietsers voorrang hebben. Weliswaar is het aanbrengen van voorrangsregelingen in verblijfsgebieden in het algemeen niet toegestaan, maar de wetgever heeft in de uitvoeringsvoorschriften BABW juist voor (als zodanig herkenbare) hoofdfietsroutes een uitzondering gemaakt.

Een fietsstraat kan op verschillende manieren worden ingericht. Er wordt hoe dan ook aanbevolen om:

- hinder door geparkeerde voertuigen te minimaliseren;
- een gesloten verharding toe te passen (liefst asfalt);
- waar nodig op keuzepunten een vorm van geleiding te realiseren;
- doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren, bijvoorbeeld door voor motorvoertuigen alternerend eenrichtingsverkeer in te stellen.

Voordelen fietsstraat
De fietsstraat biedt diverse belangrijke voordelen:

- Minder ruimtegebruik
  Een fietsstraat is toegankelijk voor autoverkeer en vraagt minder ruimte dan een solitair fietspad of een vrijliggend fietspad naast de hoofdrijbaan. Dat maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectiever.
- Minder kans op enkelvoudige ongevallen
  Door de combinatie met gemotoriseerd verkeer hoeven geen of minder autowerende obstakels zoals afsluitpaaltjes te worden toegepast en kan het eenvoudiger zijn om de gewenste breedte en vlakheid van de verharding te realiseren en te onderhouden. Hierdoor wordt de kans op enkelvoudige ongevallen verkleind.
- Betere bereikbaarheid
  Anders dan bij volledige afsluiting van een straat of route voor het gemotoriseerd verkeer, kunnen bij een fietsstraat aan- en achterliggende functies bereikbaar blijven voor motorvoertuigen. Bovendien kunnen de vaak schaarse autoparkeerplaatsen worden gehandhaafd.
- Betere sociale veiligheid
  Een route dóór een woonwijk, met een gecombineerd gebruik door fiets en auto, biedt meer sociale veiligheid dan een solitair pad of een vrijliggend fietspad langs een stedelijke hoofdweg.

Fietsintensiteit
Een belangrijke voorwaarde om een wegvak tot fietsstraat te kunnen bestempelen, is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Een dergelijke dominante positie van het fietsverkeer komt voldoende tot uiting als op een wegvak meer fietsers rijden dan motorvoertuigen. Als niet aan deze eis wordt voldaan, terwijl beleidsmatig de wens bestaat om voor de fietser extra kwaliteit te realiseren, kan de wegbeheerder proberen de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, zodat alsnog wordt voldaan aan de noodzakelijke intensiteitsverhoudingen.

Behalve *relatief* veel fietsers, moeten ook in *absolute* zin veel fietsers van het wegvak gebruikmaken om te kunnen spreken van een hoofdfietsroute. Hoewel lokale verhoudingen een rol spelen, kan een wegvak pas als fietsstraat worden aangemerkt wanneer er ten minste 1.000 fietsers per etmaal passeren [10].

Auto-intensiteit
Uit praktijkonderzoek [11] blijkt dat bij een verkeersintensiteit tot 500 mvt/etm op een fietsroute de bovengeschiktheid van het fietsverkeer goed kan worden gerealiseerd, zonder aanpassingen aan het profiel. Met andere woorden: hoofdfietsroutes in woonstraten die vrijwel uitsluitend door bestemmingsverkeer worden gebruikt, hebben als vanzelf een bovengeschiktheid van het

fietsverkeer, onafhankelijk van de fietsintensiteit. Bij intensiteiten hoger dan 500 mvt/etm is het vooral van belang dat de fietsintensiteit hoger is dan die van het gemotoriseerd verkeer. Afgaande op de ervaringen met functionerende fietsstraten, lijkt het juist om uit te gaan van een zo beperkt mogelijk aantal auto's, met een maximum van 2.500 mvt/etm.

Als de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer meer dan 2.500 mvt/etm bedraagt en er geen mogelijkheden zijn om dit aantal te verminderen, moet voor de fietsroute een andere oplossing worden gezocht. Gedacht kan worden aan een fietspad of een geheel nieuw tracé. Dat tracé moet even direct zijn als het tracé zoals dat in eerste instantie werd beoogd.

Fietsverkeer - Ontwerpwijzer fietsverkeer - 5.4.3, 13-06-2016
Stichting CROW kan geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor de op deze site verstrekte gegevens aanvaarden. Alle rechten waaronder alle intellectuele eigendomsrechten op alle inhoudelijke informatie en het beeldmateriaal op de website blijven te allen tijde voorbehouden aan CROW.

From: "5.1,2E "
Sent: Thu, 11 Nov 2021 14:14:28 +0100
To: "5.1,2E "" <5.1,2E @gmail.com>;"5.1,2E " <5.1,2E @ziggo.nl>
Cc: "5.1,2E " <5.1,2E @dietz.nl>;"5.1,2E " <5.1,2E @utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat; CROW richtlijnen
Attachments: CROW Kennisbank Ontwerpwijzer fietsverkeer par 5-4-3 Fietsstraten.pdf, CROW Kennisbank Ontwerpwijzer fietsverkeer par 5-4-1 Uitgangspunten.pdf

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Naar aanleiding van jullie vraag tijdens ons laatste overleg stuur ik jullie hierbij twee paragraven uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. In de uitgangspunten staat de afwegingstabel waarop is beoordeeld of de toename van het verkeer (tot 2090 mvt/etmaal) samen kan met de hoeveelheid fietsers (ca. 3550 / etmaal) op de Huizingalaan. Daarnaast ook nog een paragraaf over het inrichten van fietsstraten. Hierin staat onder andere dat fietsverkeer dominant in het straatbeeld moet zijn. Dit is dat doordat er 75% meer fietsers aanwezig zijn dan het aantal auto's.

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

Gemeente Utrecht

Reactie Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk	Opzet:
Rapport Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat; Verkeersgeneratie en parkeren. *Referentie: BH8724TPRP210929* *Status: Definitef/01 (dd: 29 september 2021)*	- **Samenvatting** commentaar - Verzoeken ter verbetering - Commentaren op hoofdlijnen - **Uitgebreide toelichting** commentaar - **Informatie / overzicht project**

Datum : 11 november 2021

Samenvatting van het commentaar van de werkgroep:

Al sinds de 1e presentatie van het sloop en nieuwbouw plan voor een nieuw 'alzijdig' pand aan omwonenden in Nov 2020 maakt de werkgroep zich zorgen over de impact van dit project op het groen en de open ruimte en kindvriendelijkheid van de Ezelsdijkbuurt evenals op de impact op verkeersveiligheid en parkeren (zie ook uitkomsten van de enquête uitgezet door de buurtvereniging).

In dit rapport blijkt dat deze zorgen meer dan terecht zijn: het gehele huidige openbare terrein in het plangebied met vergunningsparkeren, open ruimte, groen; waar vuilniscontainers netjes weggewerkt zijn (na overleg met de buurt) en toegang tot het speelterrein is, blijkt te moeten wijken voor het private initiatief van Kerckebosch BV.

De insteek van een 'alzijdig gebouw' blijkt, zoals verwacht, niet haalbaar. Het voorgestelde pand met supermarkt krijgt een hele duidelijke voorkant met een open uitstraling naar de Kardinaal de Jongweg en Jan van Galenstraat. De ontwikkelaar kan hieruit navenante huurinkomsten verwachten.

Omwonenden en fietsers moeten het echter stellen met een heel duidelijke achterkant van de nieuwe bebouwing. Deze betreft de bevoorrading van supermarkt en parkeerkelder aan de Huizingalaan met navenante negatieve impact op uitzicht, leefklimaat, geluidsoverlast, parkeerdruk en verkeersveiligheid. De speeltuin wordt compleet ingebouwd, waardoor toegang en sociaal toezicht zo goed als volledig ontbreken. De ophaalplaats van vuilnis en recyling vervallen simpelweg. Hier wordt niet open en helder over gecommuniceerd, niet in het rapport en niet op andere momenten. Sterker nog, onze indruk is dat deze 'lastige' zaken zoveel mogelijk worden verzwegen.

Aan de buurtvereniging is in het overleg met de gemeente gemeld dat dit rapport antwoord zou moeten geven op de volgende vragen:

1. Kan de ontwikkeling veilig worden ingepast in de huidige wegenstructuur?
2. Hoeveel extra parkeerplaatsen zijn noodzakelijk om de parkeerdruk in de buurt gelijk te houden (voorkomen van overlast voor huidige bewoners)?
3. (Hoe) kunnen de verdwijnende parkeerplaatsen op het pleintje en de van Ginnekenstraat gecompenseerd worden?
4. Wat is de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling, ook tijdens piekmomenten?

Helaas zien wij deze vragen niet of onvolledig beantwoord in het rapport.
Wat wel in het rapport te vinden is:

1. Een modelmatige berekening van te verwachten verkeersstromen en parkeerdruk op basis van de minimum waarden volgens beleidsregels, waarvan de uitkomsten elke connectie met de realiteit missen. Dit model levert bijvoorbeeld de absurde conclusies dat de voorgestelde grote discounter grofweg net zoveel verkeer zou trekken en slechts 60-70% van de bezoekersplekken voor parkeren zou behoeven ten opzichte van de huidige winkelstrip.

Ook de hoeveelheid parkeerplaatsen die mogen vervallen volgens gemeentelijk beleid bij toevoeging van deelauto's raakt kant nog wal, dit wordt bevestigd in het recent verschenen rapport van Provincie Utrecht (zie AD 2 november). Juist senioren zien deelauto's niet zitten en deze beoogde appartementen moeten volgens het IPOC/IDOK juist ook geschikt worden voor senioren. Over het gebruik van deelfietsen door deze groep zullen we helemaal maar zwijgen. Het parkeeronderzoek is hiermee niet consistent met de intentie van het project.

2. Een tunnelvisie op het mogelijk maken van in/uitrit van parkeergarage en bevoorrading voor de supermarkt binnen het plangebied, zonder de mogelijkheid te overwegen dat hier ook wel eens geen geschikte opties voor blijken te zijn. Deze tunnelvisie is ook te zien uit het feit dat aan het verkeers- en parkeeronderzoek uit 2017 conclusies worden gehangen die de impact van het project bagetallisern, maar niet door de data ondersteund worden, terwijl er geen enkele reflectie is op het feit dat deze data in directe tegenspraak zijn met de resultaten van de modelberekening (met andere woorden dat de modelberekening duidelijk niet overeenkomt met de gemeten praktijk)

3. Een gebrek aan aandacht voor verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Daar waar enige aandacht wordt besteed aan interactie tussen verkeersstromen, wordt er niet meer dan een samenvatting van 1 of 2 bulletpoints gegeven en enkel gefocust op de impact voor de doorstroming en niet voor de veiligheid.

   Voor de 'geadviseerde' locatie 3 voor in/uitgang van de parkeergarage en bevoorrading wordt de doorstromingsvraag niet eens verder uitgediept en is er geen enkele aandacht voor de interactie met het het complexe kruispunt Jan van Galenstraat met de Huizingalaan dat zich op minder dan 50m afstand bevindt. Deze nabijheid gaat ongetwijfeld voor verkeersinfarcten zorgen op piektijden danwel wanneer de supermarkt wordt bevoorraad en dus leiden tot gevaarlijke situaties wanneer fietsers zich een weg zoeken tussen dit infarct door.

   Ter aanvulling: Twee jaar geleden is de Huizingalaan omgebouwd tot fietsstraat. Dit betekent dat het eigenlijk een fietspad is waar de auto te gast is; zie ook de bebording op de kop van de Huizingalaan. Dit plan met als keuze de voornaamste inrit/bevoorrading via deze fietsstraat op de Huizingalaan is hiermee volkomen tegenstrijdig en ondermijnt het initatief om de Jan van Galenstraat fiestvriendelijker te maken en de Huizingalaan zo tehouden, en zal veel weerstand oproepen.

4. Een onvolledige, compleet subjectieve, vergelijkingstabel voor verschillende opties voor situering van de in/uitgang van de garage en bevoorrading voor de supermarkt. Het is naar onze mening niet aan een onderzoeksbureau wat zich enkel richt op verkeers- en parkeersstromen om op basis hiervan een variant voor te dragen, aangezien het slechts een beperkt zicht heeft op alle effecten. Zo blijven de impact op de speeltuin en het ophalen van het vuilnis en veiligheid in het rapport, onterecht, volledig onbenoemd. Toch wordt de conclusie getrokken dat garage en bevoorrading voortgang zouden kunnen vinden op 'locatie 3', terwijl zelfs uit de informatie uit de (onvolledige) vergelijkingstabel al blijkt dat dit geen goed idee is.

5. Een overschrijding van de grenzen van het betamelijke door:
   a. Meermaals onterecht te stellen *"dat locatie 3 volgens de normen van de CROW verkeersveilig vormgegeven kan worden"** en dit in de eindconclusie mee te nemen. Hier

is immers geen daadwerkelijke analyse naar gedaan. Er is immers enkel naar CROW normen voor verkeersintensiteit op de fietsstraat gekeken, wat een volstrekt andere analyse is.

b. Meermaals onterecht te stellen dat het stuk openbaar terrein wat in het plangebied ligt een *"parkeerterrein dat is bedoeld voor bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen"*** betreft en dit in de eindconclusie mee te nemen. Hiermee wordt de valse indruk gewekt dat dit stuk parkeren niet bij het publiek beschikbare vergunningsparkeren behoort, terwijl dit wel het geval is. Zo wordt gepoogd de openbaren functie van dit stuk gemeentegrond, zoals vergunningsparkeren, binnen het plangebied zoveel mogelijk te bagetalliseren en impliciet al voor de huidige situatie aan het project toe te rekenen. Dit terwijl in het onderzoek naar parkeerdruk in de buurt uit 2017, dat in Appendix C wordt aangehaald wordt, de plaatsen op dit terrein op dezelfde manier worden meegerekend als die in de rest in de buurt. Uit deze tabel blijkt ook juist dat de parkeerdruk op dit terrein het hoogst is als de winkels dicht zijn en omwonenden thuis.

c. Voor te stellen om vervallen vergunning plaatsen voor sociale huurders en omwonenden te compenseren binnen de te bouwen parkeergarage zonder duidelijk te zijn over het feit dat dit voor deze mensen significant gestegen parkeerkosten met zich meebrengt.

* Citaat sectie 4.4 (pagina 21) - BH8724TPRP210929
(Dit citaat komt ook letterlijk in de conclusie terug in sectie 5.1 (pagina 23)
** Citaat sectie 2.3 (pagina 7) - BH8724TPRP210929
(komt ook in de conclusie terug in sectie 5.2 (pagina 24) als *"Dit terwijl de verwachting is dat op het parkeerterrein minimaal plek is, maar toch is dit een soort gewoonte geworden dat meer bewoners uit de omgeving hier parkeren de afgelopen jaren."*

Verzoeken ter verbetering van het onderzoek

De werkgroep zou graag ten minste de volgende zaken zien rond het onderzoek naar verkeer en parkeren en voor vervolgonderzoeken in het algemeen.

Voor een respectvolle manier van samenwerken en eerlijk manier van communicatie

- Het stoppen met conclusies trekken en adviezen geven over te prefereren ontwerp opties door 3e partijen op basis van analyses op deelaspecten en onvolledige overzichten.

  De verantwoordelijkheid voor het creëren van een volledig overzicht waarin alle relevante aspecten zijn meegenomen ligt bij de initiatiefnemer, en de verantwoordelijkheid voor het controleren van de juistheid hiervan ligt bij de gemeente.

  Wij als belanghebbenden moeten ervanuit kunnen gaan dat deze verantwoordelijkheden serieus worden genomen en het bijbehorend werk met zorgvuldigheid wordt uitgevoerd. Wij zouden dit dan ook graag terugzien in de manier waarop het verdere onderzoekswerk voor het project wordt gedaan en gerapporteerd.

  Wij verwachten dat daar waar er op een deelaspect door een onderzoeksbureau gegevens worden aangeleverd dat deze zaken wordt opgenomen in een groter, integraal overzicht waarin alle belangrijke aspecten voor alle belanghebbenden zijn meegenomen, en alleen op basis van dit integrale overzicht conclusies worden getrokken.

- Het stoppen met pretenderen dat kritieke studies (zoals bijvoorbeeld naar verkeersveiligheid) zijn uitgevoerd, terwijl deze überhaupt niet of nauwelijks plaats hebben gevonden.

- Het stoppen met begatalliseren van de publiek functie van het openbare stuk gemeentegrond binnen het plangebied danwel suggereren dat dit stuk terrein, op enige wijze danwel met enige maat van exclusiviteit verbonden is aan de huidige panden van Kerckebosch. Dit terrein is nu in eigendom van de gemeente en heeft publieke functie en kan als zodanig niet voorafgaand aan goedkeuring van het project door de raad alvast impliciet worden 'geclaimd' door de iniatiefnemer.

Voor het de te verwachten verkeersintensiteit en parkeerbehoefte voor de supermarkt en detailhandel

Hiervoor zouden wij graag daadwerkelijke metingen zien van vergelijkbare winkels (type, formaat), waar mogelijk in vergelijkbaar gebied zodat wat er moet worden geleverd door het project is gebaseerd op de praktijk in plaats van een beleidsmatig opgesteld model.

Daar waar er niet kan worden voorkomen met een beleidsmatig model te rekenen verwachten wij daarover een onderbouwing voor de reden. Ook willen wij vooraf consensus over de uitgangspunten: wat gaat er in het model. Je kunt immers alles kloppend modelleren. Voor de berekening verwachten wij niet alleen de minimum uitkomst, maar ook de maximum uitkomst (met andere woorden een weergave van de gehele bandbreedte) en een duidelijke en feitelijk juiste onderbouwing waarom het project op het gekozen punt binnen die bandbreedte ontworpen zou moeten worden.

Daar waar er beleidsmatige reductiefactoren zoals dubbelparkeren worden toegepast vinden wij het niet meer dan normaal dat dit niet alleen voor de situatie na realisatie van het project wordt toegepast, maar ook op de huidige situatie, tenzij er een goede onderbouwing is waarom het in de ene situatie niet van toepassing is en in de andere wel. Bij het specifieke voorbeeld van

dubbelparkeren geldt zelfs dat het voor de huidige situatie (winkels dicht op momenten dat bewoners thuis zijn en vice versa) veel relevanter is dan voor de nieuwe situatie (supermarkt ook open na 18:00). Toch wordt dubbelparkeren alleen berekend voor de nieuwe situatie en niet voor de huidige. Dat lijkt ons de wereld op z'n kop, en het lijkt ons niet meer dan logisch dat dit gecorrigeerd wordt.

Graag zouden wij, voor een realistischer inschatting van het rechtens verkregen aantal parkeerplaatsen, het totaal aantal parkeervergunningen toegekend aan de bewoners van de te slopen panden aan de Jan van Galenstraat en Van Ginnekenlaan ontvangen van de afgelopen 5 jaar. (zegge, het aantal actieve parkeervergunningen op 1 januari 2017, 2018, 2019, 2020, 2021)

Voor het wegen van (ontwerp)varianten

Wij zouden graag zien dat vooraf duidelijk is welke criteria worden meegenomen voor het vergelijken van verschillende ontwerpvarianten en waarom voor die criteria is gekozen. Het lijkt ons niet meer dan logisch dat verschillende belanghebbenden naast de gemeente en iniatitiefnemer (zoals winkeliers, huidige bewoners en omwondenden) hier aanvullingen voor mogen aandragen als zij zien dat hierin aspecten over het hoofd zijn gezien.

Tevens zouden ons insziens alle aspecten die worden meegenomen in een enkel overzicht samen moeten worden weergeven voor het nemen van beslissingen in plaats van met onvolledige overzichten en adviezen op basis van deelaspecten te werken.

Het huidige rapport is hier zeer beperkt in. Als voorbeeld: De inrit aan de Kardinaal de Jongweg wordt afgewezen omdat de bushalte in de weg ligt. Ter overweging: is er gekeken om de bushalte Everdingenlaan samen te voegen met de bushalte Hengeveldsestraat? Lopen hier contacten over met provincie Utrecht? Dat zou ruimte geven aan de Kardinaal de Jongweg.

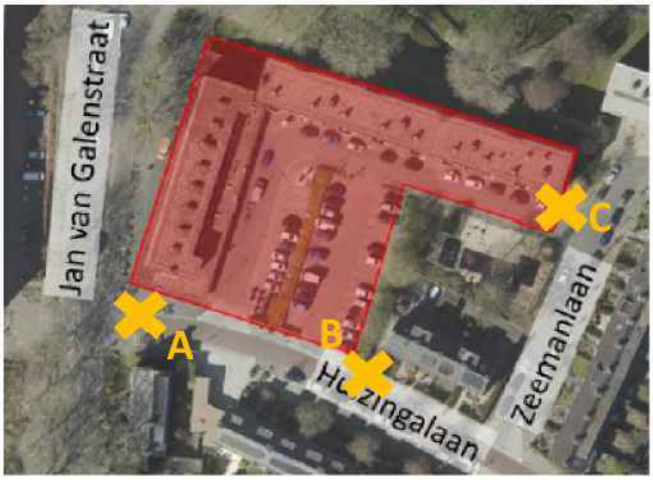
Voor de inschatting van huidige verkeersintenstiteit en parkeerbehoefte:

Voor het rechtens verkregen niveau zouden wij graag zien dat er in plaats van modelmatig gewerkt wordt er gemeten word aan de daadwerkelijke verkeerssituatie. Dit dient uiteraard te gebeuren tijdens een representatieve periode van afdoende tijdsduur.

Voor verkeersintensiteit zou dit kunnen worden gedaan door verkeersintensiteit te meten aan de grenzen van het plangebied (zoals in Figuur 1 onder weergegeven als locatie A, B en C) en daarmee terug te rekenen welk verkeer als doel het plangebied had (en dus onderdeel van het rechtens verkregen niveau) en welk verkeer slechts doorgaand is (en dus geen onderdeel van het rechtens verkregen niveau). Ook moet er meer aandacht zijn voor pieken in die verkeersintensiteiten.

Voor parkeerbehoefte zou dit kunnen worden gedaan door
1. Voor de huidige behoefte aan bewonersplekken informatie over het aantal verleende parkeervergunningen aan de bewoners van het huidige pand te gebruiken.
2. Voor de huidige behoefte aan bezoekersplekken voor de winkels te werken met tellingen van het aantal auto's wat is geparkeerd binnen het plangebied maar ***wat geen vergunning heeft voor de***

betreffende parkeerzone, op verschillende momenten van de dag, zowel binnen als buiten de openingstijden van de huidige winkels.



Figuur 1: Locaties in- en uitgaand autoverkeer plangebied

Benadering doelverkeer plangebied door de het optellen van de volgende twee formules

1. Verkeer Oostwaards: Locatie A – Locatie B – Locatie C
2. Verkeer Westwaards: Locatie B + Locatie C – Locatie A

Voor een verkeersveilige buurt en Huizingalaan, zowel voor doorgaand fietsverkeer als onze kinderen

Hiervoor zouden wij graag een integraal onderzoek zien naar de volledige route voor ontsluiting waarin ook de interactie tussen verschillende knooppunten danwel knelpunten is meegenomen.

Verder lijkt het ons niet meer dan logisch dat er voor een veilige oplossing geen actieve maatregelen nodig zijn; deze verwateren in de praktijk. Hiermee wordt bijvorrbeeld gedoeld op het begeleiden van een vrachtauto door een winkelmedewerker. Wij zien bijvoorbeeld bij het project in de Gaard dat eerdere afspraken rond het managen van verkeer en parkeren ook niet worden nagekomen.

Ook is er wat ons betreft voor een goede oplossing van de ontsluiting slechts een minimale hoeveelheid bebording en signalering nodig, daar de kruispunten tussen de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat en dat tussen de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan minder dan 100m uit elkaar liggen, en beiden vrij onoverzichtelijk zijn, zeker gezien de complexiteit van kruising met de fietsroute in verschillende richtingen. Hierdoor is de gelegenheid om ook nog de tijd te nemen om borden te lezen danwel signalering te analyseren uiterst beperkt, en zullen dergelijke maatregelen dus geen realistische bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.

In de praktijk zal dit erop neer komen dat een truck met oplegger (al dan niet met meesturende as) niet haalbaar zal blijken, noch het situeren van een expeditie direct aan de Huizingalaan waar deze achteruit in moet steken. Het project zou er goed aan doen zich te beperken tot oplossingen waar geen grote vrachtwagens voor nodig zijn en waar het regelmatig achteruit rijden aan de Huizingalaan om achteruit in te steken niet nodig is.

Dit impliceert ook dat een veel kleiner deel van het huidige openbare deel van het plangebied kan worden bebouwd, teneinde manoeuvreerruimte weg van de Huizingalaan te behouden om dit veilig vorm te geven.

Commentaar op hoofdlijnen

Parkeren en verkeersintensiteit

a. Het berekende aantal parkeerplekken en verkeersbewegingen gelieerd aan de te slopen gebouwen en de te vervallen winkels zijn vele malen hoger dan wat realistisch te verwachten is (het huidige gebruik wordt veel te hoog inschat). Daarnaast is dit voor de nieuwe supermarkt (die op autoklanten mikt) dan weer onrealistisch laag. Zo zouden de huidige 8 kleine winkels ruwweg net zoveel autobewegingen veroorzaken als de grote supermarkt en zouden er voor de huidige 8 winkels anderhalf keer zoveel bezoekersplekken nodig zijn als voor de grote supermarkt. Dit is in het geheel niet realistisch te noemen. Daarmee is ook de berekende additionele verkeers- en parkeerdruk op generlei wijze realistisch.

b. Uit Appendix C blijkt dat de parkeerintensiteit in het plangebied buiten de openingstijden van de winkels veel hoger is dan wanneer ze open zijn. Hieruit valt te concluderen dat er netto geen enkele parkeerplekken nodig zijn om het bezoekersparkeren voor de winkels te faciliteren. Met andere woorden, het rechtens verkregen niveau voor dit type parkeren, gebaseerd op deze meting uit de praktijk zou nul moeten zijn. Dit zal ook ons uitgangspunt zijn in het verdere verloop van het project, tenzij er duidelijke data uit de praktijk zijn die het tegendeel bewijzen. Daarmee is het rechtens verkregen niveau gekoppeld aan het vervallen van de huidige winkelpanden en woningen gelijk aan dat voor enkel de woningen, en dit kan simpelweg praktisch worden afgeleidt uit het aantal parkeervergunningen wat verleend is aan deze woningen.

c. Op basis van de informatie in appendix A1 valt indirect af te leiden dat het merendeel van het verkeer over de Huizingalaan doorgaand verkeer is langs het plangebied en geen bestemmingsverkeer (voor winkels en woningen) in het plangebied.
Het is bekend dat de Huizingalaan tijdens de ochtend én avondspits wordt gebruikt als 'sluiproute' om richting de A27 het laatste verkeersplein (Kard. Alfrinkplein) en diverse stoplichten en files te vermijden. Veel verkeer gaat ook richting Waterlinieweg via de Huizingalaan. dit is terug te zien in het feit dat het verkeer Oost en Westwaards op het meetpunt gebruikt voor appendix A1 bij lange na niet gelijk zijn, in beginsel een overwacht resultaat voor de onsluiting van een buurt met woningen en enkele winkels. Hieruit is te zien dat er een significant deel van het verkeer wat langs dit meetpunt komt doorgaand verkeer is, en dat als gevolg de gemodelleerde verkeersintensiteit gelieerd aan de huidige bebouwing in het plangebied veel hoger is dan je op basis van deze meting kunt concluderen. Dit is niet meegenomen in het rapport. Ook hierdoor is de modelmatige berekening onwaarschijnlijk te noemen. In het aangehaalde onderzoek is ovrigens alleen intensiteit op de kop van de Huizingalaan gemeten. Informatie over intensiteit op de andere grenzen van het plangebied zou nog beter uitsluitsel kunnen geven over het daadwerkelijk aangetrokken verkeer door de huidige woningen en winkels.

d. In het rapport zelf staat al (p.24) dat de berekening van de parkeerplaatsen voor de huidige winkels niet klopt. Daarnaast wordt niet meegenomen dat het gebruik van het parkeerterrein door omwonenden deel is van openbaar parkeren, omdat deze aan de bewoners zijn toegewezen als compensatie plekken bij de herinrichting van de Huizingalaan als fietsstraat.

e. In de ontwikkeling vervalt het gehele huidige vergunningsparkeerterrein (dit staat in het rapport foutief vermeld als 'een deel van het huidige parkeerterrein'. Het is onduidelijk of dit in de berekeningen juist is meegenomen.). De parkeerplekken ter compensatie zijn allen in de garage en dus commercieel tarief. Dat betekent dus ook dat de kosten van de gerelateerde compensatie plekken voor zowel omwonenden als sociale huurders stijgen van vergunnings- naar commercieel tarief. Dit lijkt ons geen juiste zaak. Daarnaast wordt er geen rekening gehouden met het feit dat bezoekers die het commerciële tarief willen ontwijken alsnog in de wijk zullen parkeren, en de parkeerdruk zullen verhogen.

f. Ook de hoeveelheid parkeerplaatsen die mogen vervallen volgens gemeentelijk beleid bij toevoeging van deelauto's raakt kant nog wal. Dit wordt bevestigd in het recent verschenen rapport van Provincie Utrecht (zie AD 2 november). Juist senioren zien deelauto's niet zitten en deze beoogde appartementen moeten volgens het IPOC/IDOK juist ook geschikt worden voor

senioren. Over het gebruik van deelfietsen door deze groep zullen we helemaal maar zwijgen. Het parkeeronderzoek is hiermee niet consistent met de intentie van het project om het ook het wonen van senioren in de te bouwen appartementen te faciliteren.

Veiligheid:

g. In de onderzoeksvragen komt het aspect verkeersveiligheid niet aan bod terwijl dit een van de belangrijkste zorgpunten is bij alle betrokkenen behalve (kennelijk?) de gemeente en ontwikkelaar. Wij willen graag benadrukken dat het gaat om een fietsstraat in een rustige woonwijk, met een zeer nabijgelegen basisschool en daardoor veel kinderen in het verkeer. Er staat een bord aan begin van de Huizingalaan dat de auto hier te gast is.

h. Daar waar er aandacht aan wordt besteed aan interactie tussen verkeersstromen, wordt er niet meer dan een samenvatting van 1 of 2 bulletpoints gegeven en enkel gefocust op de impact voor de doorstroming en niet voor de veiligheid.

   Voor de 'geadviseerde' locatie 3 voor in/uitgang van de parkeergarage en bevoorrading wordt de doorstroming niet eens verder uitgediept en is er geen enkele aandacht voor de interactie met het het complexe kruispunt Jan van Galenstraat met de Huizingalaan dat zich op minder dan 50m afstand bevindt. Deze nabijheid gaat ongetwijfeld voor verkeersinfarcten zorgen op piektijden danwel wanneer de supermarkt wordt bevoorraad en dus leiden tot gevaarlijke situaties wanneer fietsers zich een weg zoeken tussen dit infarct door

i. Er wordt gesteld dat de voorgestelde expeditie en parkeergarage in-/uitrit volgens de normen van de CROW verkeersveilig vormgegeven kan worden, echter hier is geen enkele bewijslast voor geleverd. (Er is alleen naar CROW normen voor verkeersintensiteit gekeken, niet voor expeditie of parkeergarages. Ook wordt nergens gekeken naar piekbelasting en onveilige situaties.)

j. De vergelijkingstabel die is gemaakt voor de verschillende onderzochte locaties voor expeditie (en in/uitgang parkeergarage) mist belangrijke aspecten (zoals veiligheid), terwijl er wel conclusies aan worden verbonden.

k. De mogelijkheid dat geen enkele van de onderzochte 6 locaties voldoet voor de bevoorrading is überhaupt niet overwogen, terwijl dat vanuit de data wel de juiste conclusie zou zijn. In plaats daarvan is er met een valse verwijzing naar een veiligheidsanalyse die niet is uitgevoerd (zie i) toch een optie (locatie 3) voorgesteld met grote impact op leefklimaat in de buurt en verkeersveiligheid op de fietsstraat.

l. De geopperde 'oplossing' is geenszins veilig te noemen. Als de basis situatie is dat er én borden, én spiegels, én maatregelen in de openbare ruimte én het laten meekijken van een supermarktmedewerker tijdens in- en uitrijden noodzakelijk zijn is de situatie dus niet veilig! De ervaring leert dat het beschikbaar stellen van een supermarkt medewerker hiervoor snel verwatert. Daarmee wordt een grote marge voor menselijke fouten geïntroduceerd. Helaas moeten wij deze conclusie dus interpreteren als 'de groenstrook gaat voor de veiligheid zowel de fietsers in deze straat als onze kinderen (en onszelf) want er moet per se een supermarkt komen'.

m. Of het aantal voertuigen wel of niet boven een grenswaarde uitkomt, is eigenlijk niet zo relevant. De zorgen gaan over chaos op de kop van Jan van Galenstraat met Huizingalaan, waar het nu al druk is met name in de spits. Dit is een gevaarlijke kruising, en deze situatie wordt al ingewikkelder in de toekomst met nieuwe vormgeving van de fietstroute. Deze situatie wil je niet verergeren met zoekend verkeer, verkeer wat even op stoepen parkeert voor een boodschap en fietsers en automobilisten die meermaals per dag een route om een grote vrachtwagen voor bevoorrading heen willen zoeken. Dat kan niet zijn wat gemeente Utrecht met fietsstraten beoogt.

n. Halverwege de Huizingalaan staat basisschool De Wissel. Dit is een regionale christelijke school waar veel kinderen zowel met de auto als fiets worden weggebracht en opgehaald. Dit genereert veel verkeer en kans op onveilige situaties met jonge kinderen op de fiets. Dit is in het rapport niet meegenomen.

Afval, speeltuin, alzijdigheid:

o. Het rapport neemt niet mee dat er op dit moment ook een afvalstation op het parkeerterrein gesitueerd is, welke op een andere plek gerealiseerd zal moeten worden. Dit geeft wederom problemen voor parkeren en veiligheid, aangezien er vaak auto's kort parkeren om afval te brengen (dat kan veilig op de huidige locatie, maar niet op andere potentiele locaties buiten het openbare gedeelte in het huidige plangebied), en er ook ruimte moet zijn voor de vuilniswagen om het afval op te halen.

p. Het voorgestelde ontwerp, met name de locatie van de loading dock / parkeergarage, creëert een blinde muur direct langs de speeltuin. Hiermee vervalt een groot deel van de sociale veiligheid van deze plek, er is immers minder kans op sociaal toezicht door het vervallen van zichtlijnen en ontstaat een onwenselijke situatie.

q. In de communicatie en informatie over het project is altijd gesproken over een 'alzijdig' ontwerp: een ontwerp zonder achterkant. Hierop is ook de participatie met de buurt gebaseerd. Nu blijkt dat dit 'alzijdige' project een zeer duidelijke achterkant heeft, direct gericht op de buurt! (Naar zowel de Huizingalaan als de Zeemanlaan, zie punt hierboven.) Net als bij het in eerste instantie verkopen van de supermarkt als 'kleine buurtsuper' voelen wij ons wederom niet juist voorgelicht en zijn daardoor ook niet in staat gesteld tot daadwerkelijke participatie. Daadwerkelijke participatie kan alleen plaatsvinden op basis van correcte informatie. De noodzaak van het realiseren van een expeditie voor een supermarkt is geen verassing, dit had al veel eerder gemeld / onderzocht moeten worden. Alleen 'locatie 3' is voorgesteld door de gemeente en iniatiefnemer, terwijl de alternatieven (1,2 en 4 t/m 6) zijn voorgesteld door omwonenden. Niks had het eerder communiceren van locatie 3 als voorgestelde variant in de weg gestaan.

r. In dit plan verdwijnt het gehele huidige openbare binnenterrein met open ruimte, groen, vergunningsparkeren en toegang tot het speelterrein. Daarvoor komt terug een supermarkt die geniet van de zichtlijnen vanaf de Kardinaal de Jongweg en Jan van Galenstraat, en de ontwikkelaar van de gerelateerde huurinkomsten, terwijl omwonenden en fietsers het moeten stellen met de expeditie en parkeerkelder met navenante impact op uitzicht, leefklimaat, geluidsoverlast, parkeerdruk en verkeersveiligheid.

   Met andere woorden alle lusten voor een vastgoedbedrijf dat eerder al een dwangsom van de gemeenteraad opgelegd heeft gekregen omdat het zijn gebouwen niet goed onderhoudt, en de lasten en verkeersrisico's voor de omwonenden, sociale huurders en gebruikers van de fietsstraat.

Aannames:

s. Het rapport gaat uit van een supermarkt met een BVO van 1800 m2. Naar onze mening is de keuze voor deze grote (discounter) supermarkt niet meer relevant. (zie ook reactie op het marktonderzoek).

t. Bij de 'extra situaties' wordt er gerekend met een supermarkt van 1000 m2 BVO. Nemen wij correct aan dat het dan dus over een supermarkt met een WVO van max 750m2 gaat en dat dit formaat als (vastgelegd) maximum voor het project kan worden doorgevoerd?

u. Er zijn verschillen tussen de aannames in het marktonderzoek en het verkeersonderzoek. Bijvoorbeeld wordt in het verkeersonderzoek voor het alternatieve formaat supermarkt gerekend met een formaat van 1000 m2 BVO, terwijl in het marktonderzoek wordt gerekend met een formaat van 600-900 m2 met een opmaat naar 1000 m2 WVO, wat neerkomt op een formaat tot grofweg 1200-1300 m2 BVO.
Ook is het ontwerp op locatie 3 niet te verenigen met de concept tekening voor het situeren van de variant met grote supermarkt en 5 dagwinkels (op de plek waar deze zouden moeten komen zijn in de verkeerstudie de bevoorrading en ingang van de parkeergarage gesitueerd)

v. In beginsel is het positief dat beoogde ontwikkeling van de Jan van Galenstraat/ombouw met fietspaden is meegenomen. Echter, het getoonde plan is nog niet gepubliceerd en er is nog geen inspraak over geweest. Het getoonde ontwerp voor de fietsstraat is echter niet in lijn met de eerder gedeelde doelstellingen van dat project in de zin dat de fietsstraat eindigt bij de kruising met de Huizingalaan. Hierdoor onstaat een extra complex kruispunt. De vormgeving van dit kruispunt (fietsstraat loop door ja/nee, complexiteit) heeft direct impact of de ontsluiting van de supermarkt (veilig) via deze route kan plaatsvinden. Echter, het huidige ontwerp, waar geen inspraak voor heeft plaatsgevonden van omwonenden noch raad wordt zonder verder disclaimer gebruikt voor de analyse van de verschillende ontwerpvarianten voor dit project.

w. Voor de afweging van de locaties (tabel in sectie 4.4) zijn er helemaal geen duidelijke criteria gegeven over wanneer een cel rood (slechte beoordeling) of groen (goede beoordeling) of oranje (definitie niet eens gegeven) zou moeten zijn. De tabel zelf is als gevolg naast incompleet ook volledig subjectief en onbruikbaar voor het nemen van enige beslissing.

x. In de conclusie (sectie 5.2) wordt aangenomen (op basis van de tabel in Appendix C) dat er voldoende plek in de buurt is voor de bewoners die nu de te vervallen parkeerplaatsen aan de van Ginnekenlaan gebruiken op drukke momenten om te kunnen parkeren, omdat de parkeerdruk nog niet (te) hoog is. Echter, hier is niet voldoende informatie voor geleverd, omdat uit de data niet bekend is om hoeveel parkeerplaatsen het gaat, en dus of er wel voldoende capaciteit in de rest van de buurt is.

Uitgebreide reactie:
Hieronder zal steeds een uittreksel uit het rapport getoond worden, met daaronder onze opmerkingen.

Rapport :

3.2 Parkeren

Aan de hand van de "Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019" is het aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling bepaald. Volgens de beleidsregels moet eerst het zogenaamde 'rechtens verkregen niveau' berekend worden. Het rechtens verkregen niveau is de parkeervraag van de huidige situatie. Het rechtens verkregen niveau moet worden bepaald conform de maximum parkeernorm. Het rechtens verkregen niveau moet vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe situatie (conform de minimum parkeernorm). Met deze systematiek wordt inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen er nog moet worden gerealiseerd. De berekening van de parkeernormen volgens de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 is opgenomen in bijlage A3.

Er zijn vier situaties doorgerekend.

- De eerste situatie betreft scenario 1 waarin twee winkels worden gerealiseerd. Voor deze situatie wordt uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de plekken in de parkeergarage door zowel bewoners, winkelend publiek als bezoekers.
- De tweede situatie betreft scenario 2 waarin vijf winkels worden gerealiseerd. Voor deze situatie wordt uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de plekken in de parkeergarage door zowel bewoners, winkelend publiek als bezoekers.
- De derde situatie betreft scenario 1 waarin twee winkels worden gerealiseerd maar nu met vaste plekken voor de bewoners en dubbelgebruik door winkelend publiek en bezoekers.
- De vierde situatie betreft scenario 2 waarin vijf winkels worden gerealiseerd maar nu met vaste plekken voor de bewoners en dubbelgebruik door winkelend publiek en bezoekers.

Opmerkingen/vragen

a. In dit hoofdstuk van het rapport wordt met heel veel regels en cijfers gewerkt. Deze zijn door ons nauwelijks te verifiëren, anders dan dat alles is vastgesteld op basis van de (discounter) supermarkt met 1800 m2 BVO en het aantal winkels/appartementen. Aangezien deze grote supermarkt er niet zal komen denk ik dat dit onderdeel opnieuw doorgerekend zal moeten worden op basis van het scenario wat door Opdrachtgever, Gemeente en buurt afgesproken en geaccepteerd zal worden. Vraagstuk over wel/geen/omvang van supermarkt en aantal woningen zal hierbij bepalend moeten zijn.
b. We observeren dat deze modelmatige berekening van te verwachten verkeersstromen en parkeerdruk op basis van de minimum waarden volgens beleidsregels elke connectie met de realiteit missen. Dit model levert bijvoorbeeld de absurde conclusies dat de voorgestelde grote discounter grofweg net zoveel verkeer zou trekken en slechts 60% van de bezoekersplekken voor parkeren zou behoeven ten opzichte van de huidige winkelstrip.
c. In deze rapportage is het aantal m2 BVO voor de huidige detailhandel plotseling 1393 m2, terwijl dit in het IPOC/IDOC nog 860 m2 was. Er is echter geen enkele toelichting waar dit verschil vandaan komt, en waarom het gebruik van 1393 m2 in de modelberekening de juiste manier van toepassing van de beleidsregels is.
d. Wat hier te weinig wordt belicht is het gebruik van de huidige parkeercapaciteit aan de Huizingalaan en parkeerterrein door bewoners van omliggende straten. Door de zeer beperkte capaciteit in de Zeeheldenbuurt (Adm. Van Gentstraat e.o.) wordt 'ons gebied' gebruikt als overflow. Dagelijks staan hier zéker > 15x auto's geparkeerd die niet uit onze directe straten in het plangebied komen. Het parkeerterrein staat op piekmomenten helemaal vol, deze parkeerdruk verminderd niet bij de nieuwe ontwikkeling, maar zal eerder hoger worden.
e. "Alternatieve parkeerplekken zijn te vinden verderop in de buurt over het spoor aan de Huizingalaan en in de Smeijerslaan en Pompelaan." Hiermee wordt het gebied wat last

ondervindt van de ontwikkeling direct doorgetrokken tot over het spoor. Het gebied waarnaar wordt verwezen is ook al overloop voor de Zeeheldenbuurt ([redacted] aangezien daar heel weinig beschikbare parkeer capaciteit is, dit is een feit).

f. Gezien het type bewoners/inkomensklasse van de koopwoningen in het plangebied wordt er nauwelijks gebruik gemaakt van deelauto's. Het gaat om (jonge) gezinnen en ouderen die vaak van hun auto afhankelijk zijn voor de boodschappen etc. Het is dan wel beleid van de gemeente dat een parkeerplaats op 250 meter afstand moet voldoen, maar dit al eigenlijk niet realistisch voor een jonge ouder die de wekelijkse boodschappen en de nog niet lopende kinderen thuis moet zien te krijgen. Of voor diegenen die al wat slechter ter been zijn. Zie ook het provincie onderzoek hierover, waar het AD een artikel over heeft gepubliceerd op 2 november 2021.
g. In de berekeningen wordt meegenomen dat er sprake is van substitutie van parkeercapaciteit door bewoners en bezoekers tijdens werkdagen. Wij willen opmerken dat dit beperkt opgaat; dit wordt in het rapport zelf ook al duidelijk aangegeven. Door de huidige ruime openingstijden van de supermarkt ook buiten werkuren er meer parkeercapaciteit gevraagd worden. Ook zal er In de post-corona situatie een duidelijk minder aantal werkenden dagelijks met de auto naar het werk gaan, het thuiswerken of gebruik van fiets/OV zal de auto laten staan en derhalve ook tijdens werkuren de vrije parkeercapaciteit beperken. Ook voor corona was deze trend al voelbaar in de wijk.
h. Het creëren van een supermarkt als trekker voor slechts twee (terugkerende) winkels (situatie 1) lijkt ons onrealistisch, het moge duidelijk zijn dat de supermarkt hier het hoofduitgangspunt is, niet het trekken van publiek voor overige winkels. Dit zou dus niet op deze wijze in het rapport moeten staan.
i. In het rapport wordt meermaals onterecht gesteld dat het stuk openbaar terrein wat in het plangebied ligt een "*parkeerterrein dat is bedoeld voor bezoekers van de winkels en bewoners en bezoekers van de bovenliggende woningen*" betreft en dit in de eindconclusie mee te nemen. Hiermee wordt de valse indruk gewekt dat dit stuk parkeren niet bij het publiek beschikbare vergunningsparkeren behoort, terwijl dit wel het geval is. Zo wordt gepoogd dit stuk openbaar gebied impliciet al voor de huidige situatie aan het project toe te rekenen. Dit terwijl in het onderzoek naar parkeerdruk in de buurt uit 2017 dat in Appendix C wordt aangehaald worden de plaatsen op dit terrein op dezelfde manier meegerekend als die in de rest in de buurt. Hier blijkt ook juist dat de parkeerdruk op dit terrein het hoogst is als de winkels dicht zijn en omwonenden thuis. Met andere woorden, de stelling is niet alleen beleidsmatig onjuist, maar ook vanuit de praktijk gezien incorrect.
j. Alle vervallen parkeerplaatsen zijn vergunningsplaatsen, terwijl de plaatsen ter compensatie allen in een commerciele parkeergarage zijn, met navenante stijging in kostenniveau. Dit betekent dus ook dat de sociale huurders die komen wonen danwel terugkeren worden geconfronteerd met deze kosten, evenals omwonenden waarvoor de plekken op deze manier worden gecompenseerd.

Rapport Advies m.b.t. parkeren:

Daarnaast is het de vraag of dat de bewoners uit de buurt in de parkeerkelder moeten kunnen (vergunnings)parkeren. In de huidige situatie is de parkeervraag 99 parkeerplaatsen, waarvoor 60 parkeerplekken op het parkeerterrein zijn. In de huidige situatie blijkt dat niet alle parkeerplekken worden gebruikt en dat bewoners uit de omgeving hier ook parkeren. Dit terwijl de verwachting is dat op het parkeerterrein geen plek is, maar toch is dit een soort gewoonte geworden de afgelopen jaren. Wel is op basis van de parkeerdrukmeting uit 2017 te concluderen dat deze bewoners op drukke momenten op een andere plek in de buurt kunnen parkeren, omdat de parkeerdruk nog niet (te) hoog is.

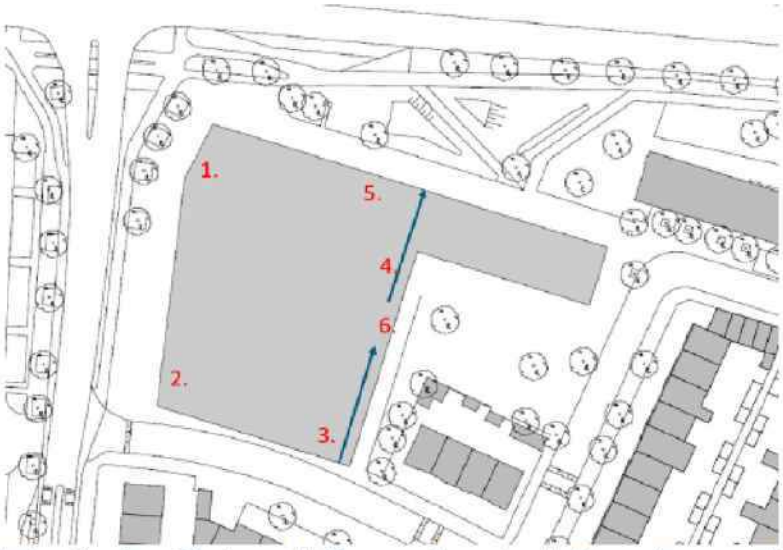
Reactie:
Hier wordt in het rapport zelf al aangegeven dat de berekende parkeerplekken voor de huidige winkels niet realistisch is, maar dat deze capaciteit wel door bewoners van deze en omliggende buurten wordt gebruikt. Men geeft dus zelf al aan dat de berekening niet is gebaseerd op de werkelijkheid en hiermee een (zeer grote) verhoging van de parkeerdruk ontstaat.

Deze parkeerplekken zijn bij de aanpassing van de Huizingalaan tot fietsstraat aangewezen als compensatie plekken en zijn dus ook toegewezen aan de bewoners. Dit hoort bij het rechtens verkregen niveau van de huidige bewoners en kan dus niet worden meegerekend als 'huidige gebruik van winkelend publiek'.

Rapport :

4.2 Verschillende locaties

Voor de ontsluiting van de ontwikkeling zijn verschillende locaties waar deze op de weginfrastructuur ontsloten kan worden. In de figuur hieronder zijn de verschillende locaties 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 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.

4.4. Afweging van locaties

Locatie 1 en 2 vallen af vanwege een 'ontoelaatbaar' terugslageffect op de Kardinaal de Jongweg. Locatie 4 valt af vanwege het verlies aan ruimte en veiligheid bij de speeltuin en gaat ten koste van de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer 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 fietspad. Locatie 3 komt verkeerstechnisch vanwege het achteruitrijden van vrachtauto's 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 hoofdgroenstructuur en omdat de analyse in paragraaf 4.1 aangeeft dat locatie 3 volgens de normen van de CROW verkeersveilig vormgegeven kan worden, gaat de voorkeur uit naar locatie 3.

Artikel 4.1 geeft aan :

De grens van een fietsstraat zoals de Huizingalaan is minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal, bij meer dan 2.000 fietsers per etmaal. Bij meer fietsverkeer schrijft de richtlijn voor dat het aantal motorvoertuigen onder de grens van 2.500 moet blijven.

Gezien de te verwachten etmaalintensiteiten wordt geconstateerd dat deze niet boven de grens van hun wegcategorie uitkomen. Er wordt ook geconstateerd dat, gegeven het aantal fietsers op de Huizingalaan (tabel 1, paragraaf 2.1), het aantal motorvoertuigen onder de grens van 2500 moet blijven. Dus ook bij een groei van het aantal fietsers over de Huizingalaan in de toekomst, kan de ontwikkeling op de Huizingalaan ontsloten worden.

De in- en uitgang van de parkeerkelder en de bevoorrading kan, gegeven de verkeersaantallen in principe op alle wegen rondom de ontwikkeling gesitueerd worden.

Opmerking/vragen

a. In sectie 4.4 wordt een afweging van locaties gemaakt, waarbij impliciet de aanname wordt gemaakt dat ook daadwerkelijk een van de gesuggereerde locaties moet worden gekozen. De mogelijkheid dat geen van deze locaties voldoet (wat uit de tabel in deze sectie lijkt te komen) lijkt uberhaupt niet overwogen te worden. Daarmee laat het rapport een duidelijke tunnelvisie zien richting de belangen van de iniatiefnemer, in plaats van een onafhankelijke evaluatie van gesuggereerde opties
b. Voor de afweging van de locaties (zie tabel in sectie 4.4 en ook onder) zijn er helemaal geen duidelijke criteria gegeven over wanneer een cel rood (slechte beoordeling) of groen (goede beoordeling) of oranje (definitie niet eens gegeven) zou moeten zijn. De tabel zelf is als gevolg volledig subjectief en onbruikbaar voor het nemen van enige beslissing.
c. Waarom is locatie 3 hier de best te kiezen locatie? Er wordt uitsluitend gesproken over 'etmaalintensiteiten' over volume van verkeer en niet over de veiligheid, bereikbaarheid, piekmomenten en geluid van de locatie. Er wordt (te) makkelijk de conclusie getrokken dat situatie 3 de voorkeur heeft maar dit is dan uitsluitend op basis van berekeningen en niet op basis van veiligheid en overlast in de Huizingalaan. Dit voorstel wordt (dus) door de buurt verworpen.
d. Waarom is voor locatie 3 niet duidelijk meegenomen dat de snelfietsroute op de kruising van de Huizingalaan en Jan van Galenstraat nog steeds gekruisd wordt op een onoverzichtelijk kruispunt bovenop het achteruit indraaien op de Huizingalaan. Het is niet logisch dat dit vakje voor locatie 3 oranje is en niet ook rood net zoals voor locatie 1 en 2.
e. Waarom zijn de fietsers en voetgangers die gekruisd worden op het kruispunt Huizingalaan en Jan van Galenstraat niet duidelijk meegenomen voor locatie 3? Dit zijn dezelfde voetgangers en fietsers als voor locatie 1 en 2 (verkeer op JvG straat, slechts enkele meters verderop). Het is niet logisch dat dit vakje voor locatie 3 oranje is en niet ook rood net zoals voor locatie 1 en 2.
f. De nadelen van alle locaties zijn dermate significant dat dit project hier gewoon niet haalbaar is. Er is sprake van te veel kans op onveilige en ongewenste situaties. Wij bwnadrukken nogmaals het hoge aantal kleine kinderen in de wijk, als ook de zeer nabijgelegen basisschool.
g. Waarom wordt er in de beoordelingstabel het aspect Veiligheid (en toekomstvastheid) niet meegewogen?
h. Observatie hier is dat het geluid wordt onderschat en nauwelijks benoemd, het rapport vermeldt de piep bij in- en uitrijden. Laden en lossen maakt heel veel herrie met de karren en het gedreun van de vrachtwagen in en uitlopen. Naastgelegen woonhuizen aan de Huizingalaan (26-32) zullen hier veel last van ondervinden en dit is na implementatie niet meer op te lossen en dient derhalve voorkomen te worden.
i. In het gehele rapport ontbreekt een overzicht van de te verwachten verkeersdruk door bevoorrading. Hoe vaak zal dit gebeuren, op welke tijden, met welk materieel, etc.? En wat zijn de effecten hiervan op de veiligheid? Ook het aantal te verwachten in en uitrijdmomenten van de parkeergarage wordt niet benoemd.
j. Alle genoemde criteria en beoordelingen hebben nadelen, het afwegen gebeurt selectief. Daarnaast is het ontbreken van veiligheid in de tabel en het gehele rapport onoverkomelijk en onacceptabel.
k. Voor de 'geadviseerde' locatie 3 voor in/uitgang van de parkeergarage en bevoorrading wordt de verkeerssituatie niet verder uitgediept en is er geen enkele aandacht voor de interactie met het het complexe kruispunt Jan van Galenstraat met de Huizingalaan dat zich op minder dan 50m afstand bevindt. Deze nabijheid gaat ongetwijfeld voor verkeersinfarcten zorgen op piektijden danwel wanneer de supermarkt wordt bevoorraad en dus leiden tot gevaarlijke situaties wanneer fietsers zich een weg zoeken tussen dit infarct door.

Tabel 7: Beoordelingstabel per locatie

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

Rapport :

4.5 Vormgeving locatie

Voor locatie 3 is nader onderzocht hoe het bevoorradend verkeer het bevoorradingsdock in- en uitdraait en welke aanpassingen er eventueel nodig zijn in de openbare ruimte van de Huizingalaan. Voor de analyse is gebruik gemaakt van rijcurves van een vrachtwagen met oplegger met en zonder meesturende achterassen, die hieronder zijn weergegeven. De grotere figuren zijn opgenomen in bijlage A5. Ook is de vormgeving van de in- en uitgang van de parkeerkelder nader bekeken.



Figuur 10: Trekker met oplegger zonder meesturende achteras *Figuur 11: Trekker met oplegger met meesturende achteras*

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 supermarktmedewerker tijdens in- en uitrijden.

Opmerkingen/vragen

1. Een situatie waarbij continue toezicht van een supermarktmedewerker noodzakelijk is per definitie niet veilig. Hiermee wordt een enorme foutmarge voor menselijke fouten geïntroduceerd, waarbij de veiligheid van fietsers en in het bijzonder kleine kinderen op weg naar school of spelend in de wijk op het spel wordt gezet. Dit is vragen om problemen en geen duurzame oplossing voor de komende 20-30 jaar. (Je zal de 16-jarige supermarkt medewerker maar zijn die niet op tijd aan de vrachtwagenchauffeur kreeg doorgeseind dat er ineens een kind/ fietser de weg op rende. Om nog niet te spreken over de ouders.)
   De enige juiste conclusie op basis van deze data is dat het inpassen van een grote supermarkt niet mogelijk is.
2. Dat de vrachtwagen beide weghelften gebruikt is doorgaans heel onwenselijk en ook alleen toegestaan onder begeleiding.. Het zo ontwerpen is gewoon ontwerpen voor problemen. Dit is naderhand nooit meer op te lossen.
3. Er wordt gesteld dat de voorgestelde expeditie en parkeergarage in-/uitrit volgens de normen van de CROW verkeersveilig vormgegeven kan worden, echter hier is geen enkele bewijslast voor geleverd. (Er is alleen naar CROW normen voor verkeersintensiteit gekeken, niet voor expeditie of parkeergarages. Ook wordt nergens gekeken naar piekbelasting en onveilige situaties.)

Samenvatting plan en plangebied

Dit project betreft sloop van de huidige winkel- en appartementengebouwen te vervangen door nieuwbouw met meer appartementen en een grote (discount)supermarkt (ca 1800m2 BVO) en enkele detailhandelwinkels. In dit plan wordt ook de footprint van het gebouw uitgebreid met een deel van of het gehele huidige openbare parkeerterrein (vergunningsparkeren) aan de Van Ginnekenlaan gebruikt, zie voor het plangebied de figuur hieronder.



Figuur 1: Ontwikkelgebied

From: "5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>
Sent: Sun, 14 Nov 2021 23:56:12 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>;"5.1,2E" <5.1,2E@hotmail.com>
Subject: Reactie werkgroep op verkeersonderzoek
Attachments: Reactie Werkgroep Buurtvereniging Ezelsdijk op verkeersrapporten 11-11-2021.pdf

Beste 5.1,2E en 5.1,2E

Bijgevoegd vinden jullie het commentaar van de werkgroep nieuwbouw op het door 5.1,2E gedeelde verkeersonderzoek.
Uiteraard is het complete overzicht in het document zelf te vinden, maar we willen toch hier vast een aantal zaken naar voren halen.

1. Zoals besproken hebben de rapporten in de werkgroep veel losgemaakt. Onze reactie is dan ook zeker kritisch te noemen. Gezien jullie verzoek om ons commentaar binnen een korte tijdslijn te leveren hebben wij het opsturen van ons commentaar prioriteit gegeven boven het uitzoeken en voorkomen van eventuele dubbelingen. Als het goed is zijn tegenstrijdigenheden wel volledig verwijderd. Mochten hier onduidelijkheden uit voort komen, stel ons dan gerust vragen.

2. In onze meeting begin oktober hebben we het gehad over de potentieel grote verschillen tussen modelmatige aanpak en situatie in de praktijk. Wij zien inderdaad dat er uit het model berekende waarden komen over de huidige situatie (en daarmee dus het rechtens verkregen niveau) die geenszins overeenkomen met de dagelijkse praktijk, noch met de door de gemeente uitgevoerde metingen hiervan.

   In onze reactie verwerkt zit dus, niet geheel onverwacht, een verzoek om serieus met de juiste data uit de praktijk (bijv. metingen danwel andere bronnen) aan de slag te gaan.
   Met deze data kan er dan bepaald worden wat er, bijv met betrekking tot het verkeer en parkeren, mogelijk is danwel nodig is om het project in goede banen te leiden.

3. Verkeersveiligheid wordt in het gehele rapport niet fatsoenlijk belicht. In een herziene versie zouden wij dan ook graag zien dat er in brede zin integraal naar verkeersveiligheid wordt gekeken. De opzet van het onderzoek wat nu is gedaan voldoet hier bij lange na niet aan. Verkeersveiligheid behelst veel meer dan enkel verkeersintensiteit; het enige aspect waar in het onderzoek wel naar gekeken is. Het lijkt ons niet minder dan voor de hand liggend dat als er serieus naar verkeersveiligheid wordt gekeken het blijkt dat het achteruit inparkeren van trucks met opleggers en parkeergarages direct aan een fietsstraat helemaal niet veilig in te passen zijn. Voor verdere uitleg: zie onze reactie.

4. In de bijlage zit ook een specifiek verzoek om informatie. Graag zien wij een overzicht van het totaal aantal parkeervergunningen toegekend aan de bewoners van de te slopen panden aan de Jan van Galenstraat en Van Ginnekenlaan van de afgelopen 5 jaar. (zegge, het aantal actieve parkeervergunningen op 1 januari 2017, 2018, 2019, 2020, 2021)

5. In het rapport wordt een aantal zaken gepresenteerd op een manier die bij ons twijfels geeft of het belang van participatie wel zo breed gedragen wordt binnen jullie respectievelijke organisaties als wat we in onze meetings met jullie zelf op kunnen maken. De betreffende zaken vinden jullie terug in het laatste punt van de samenvatting.

   Jullie (en wij) werken hard aan het bouwen van bruggen en het opbouwen van krediet, en het zou toch zonde zijn als

dat harde werk door anderen teniet wordt gedaan. Dat zou kunnen gebeuren als bij het uitvoeren van onderliggende onderzoeken de belangen van winkeliers, huidige en toekomstige bewoners en omwonenden niet serieus worden meegenomen of zelfs gebagatelliseerd. Of als deze belanghebbenden bij de opstellers van de rapportage deze groepen niet voor vol worden aangezien. Laten we, nadat jullie kennis hebben genomen van deze zaken, het hier in onze volgende bijeenkomst over hebben. Dat lijkt ons productiever dan een discussie via de e-mail.

Echter, in beginsel zou zouden wij jullie willen verzoeken om, vanuit jullie poortwachtersfunctie, de boodschap over te brengen dat deze onderzoeken niet enkel plaats vinden om uitsluitend het belang van de initiatiefnemer te dienen (ook al is deze er verantwoordelijk voor dat ze worden uitgevoerd). En vanuit deze zelfde functie in de toekomst beter te controleren of de relevante belangen ook in de onderzoeken en bijbehorende rapportage evenwichtig zijn meegenomen, alvorens deze worden gepubliceerd.

Met vriendelijke groet
Werkgroep Nieuwbouw Ezelsdijk.

Opzet reactie buurtvereniging

Beste meneer van 5.1,2E beste 5.1,2E

Bedankt voor uw uitgebreide mail. Goed dat u ons laat weten wat uw ervaring is van onze samenwerking, daar kom ik zo graag even op terug.

Om eerst even in te gaan op het voornemen om de buurt mee te nemen in de stand van zaken. Uit uw bericht maken we op dat u veronderstelt dat we van plan zijn een schetsontwerp te zullen presenteren. Dat klopt niet, uw aanname gaat ervan uit dat we al een stap verder zijn in ons planproces. Voor de eerste schetsonderwerpen zijn twee stappen nodig. Ten eerste moeten de onderzoeken definitief zijn, dat is nu nog niet het geval. Het definitief maken is afhankelijk van de reactie van experts op de reactie van de buurtvereniging. Ten tweede zal de wethouder eerst bestuurlijke richting geven aan de plannen. Zoals u vast en zeker in de commissievergadering heeft gezien, volgt zijn raadsbrief in januari.

Op dit moment hebben we een aanzet tot een ontwerp om te laten zien. Dat is nog een stap globaler dan een schetsontwerp. We zetten dus een soort tussenstap omdat we merken dat er ook breder in de buurt vagen en onrust bestaan over de plannen. Daarom willen we het contact met de buurt niet uitstellen tot de onderzoeken definitief zijn. We hebben al enige tijd geleden beloofd de buurt mee te nemen, dit belofte willen we waarmaken. Tijdens de presentatie laten we graag zien waar we mee bezig zijn en hoe de input van de buurt een plek krijgt (in het proces en in een eerste aanzat tot een ontwerp). Zo hopen we u de buurt? een eerste beeld bij de plannen te kunnen geven. Daarbij zullen we helder zijn over de uitgangspunten waarop de huidige stand van zaken gebaseerd is én aangeven dat wanneer die uitgangspunten wijzigen (bijvoorbeeld omdat de onderzoeken aangepast worden) dit uiteraard ook zijn doorwerking krijgt in de ontwerpfase.

We vinden het vervelend jammer? dat u dit ervaart alsof we u of niet serieus nemen of de buurt niet volledig willen informeren, dat is niet de bedoeling. We zoeken naar een balans tussen een gedegen proces en voortgang. Met minder dan een goed proces kunnen we geen genoegen nemen, tegelijkertijd proberen we er enige voortgang in te houden zodat de huidige bewoners niet langer dan nodig in onzekerheid hoeven te zitten. Een planproces is niet eenvoudig of rechtlijnig. Terwijl onderzoeksvragen worden beantwoord, worden ook eerste aanzetten tot een ontwerp gedaan. Daarmee staat nog niks vast, het zijn allemaal puzzelstukjes die verzameld worden. Gedurende het proces wordt hier de hele tijd aan gesleuteld, net zo lang tot dat alle puzzelstukjes in elkaar vallen. Tijdens die puzzel blijven we graag met de buurt in gesprek. Daarom valt aankomende dinsdag de uitnodigingsbrief voor de buurtbijeenkomst op de mat. Daarom ontvangen de bewoners van de buurt aankomende dinsdag een uitnodigingsbrief voor de informatiebijeenkomst ?

U stelt twee vragen, die beantwoorden we nog even concreet.

- Bent u van plan om op, of in aanloop naar, de informatiebijeenkomst voor de buurt de rapporten van de markt- en verkeersonderzoeken en een daarop gebaseerde schetsontwerp te presenteren?
  De onderzoeken zijn onderdeel van de presentatie van de stand van zaken aan de buurt.
- Zal in deze rapporten en het daarop gebaseerde schetsontwerp rekening gehouden zijn met de commentaren van de werkgroep?
  Tijdens de presentatie wordt, zoals besproken in ons overleg van 8-11-2021, helder aangegeven dat de buurtvereniging kritische vragen heeft gesteld over de resultaten. De vragen liggen voor bij de experts om te beoordelen. Indien nodig worden de onderzoeken aangepast of aangevuld, dat zal dan vanzelfsprekend ook een doorwerking hebben in de plannen.

Dan terugkomend op uw ervaring van onze samenwerking.? (inleidiend zinnetje?) Wij doen u graag een voorstel. Op maandag 6 december staat een overleg met 5.1,2E en 5.1,2E gepland. 5.1,2E heeft collega's van Economische Zaken en Verkeer gevraagd om aan te sluiten bij het overleg. Zo kunt u alvast met elkaar in gesprek over de feedback op de onderzoeken, voorafgaand aan de buurtbijeenkomst.
We stellen voor dan ook van het moment gebruik te maken om in te gaan op onze samenwerking. U geeft in uw mail aan geen constructieve houding of zorgvuldigheid van onze kant te ervaren en concludeert dat wij u niet serieus nemen. Dat vinden wij heel vervelend jammer?en daarover gaan we graag in gesprek.

We horen uw reactie graag. Dat kan per mail maar ook telefonisch, mijn nummer vindt u hieronder.

Mede namens 5.1,2E

Vriendelijke groet,
5.1,2E

Kijk maar even met dat jammer of vervelend. Jammer is wat zwakker maar we vinden het wel vervelend dat het zo gaat. Misschien ons toch maar een uitspreken en kijken wat er gebeurt....

Uitnodiging buurtbijeenkomst

30 november 2021

Beste buurtbewoner,

Onlangs bent u geïnformeerd over de plannen om onze panden aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan te slopen en opnieuw op te bouwen. De plannen zijn nog in voorbereiding. We zijn samen met de gemeente mogelijkheden aan het verkennen en uitwerken. Hoewel de plannen nog niet helemaal uitgewerkt zijn, nemen we u graag alvast een keer mee in dit proces en de mogelijke uitkomsten.

Wij nodigen u van harte uit voor een buurtbijeenkomst over de stand van zaken op woensdag 15 december 2021. Hieronder vindt u meer toelichting.

Onderzoeken naar supermarkt en verkeer
In het afgelopen jaar is veel gebeurd. Eind 2020 heeft de architect gesprekken gevoerd met verschillende buurtbewoners. Daarnaast heeft de buurtvereniging Ezelsdijk een enquête gehouden. Beide maakten duidelijk dat er onder andere zorgen bestaan over de omvang en aard van de supermarkt en alle verkeerbewegingen die dit met zich meebrengt. Daarom is aanvullend onderzocht of een kleinere supermarkt levensvatbaar zou zijn. Ook is de toekomstige verkeerssituatie in beeld gebracht. Deze onderzoeken zijn inmiddels opgeleverd. De resultaten zijn nog niet vastgesteld. Op verzoek heeft de buurtvereniging Ezelsdijk meegekeken naar de onderzoeksresultaten en hier kritische vragen over gesteld. Die vragen die liggen nu voor bij de experts om te beoordelen.

Ondanks dat er nog naar de onderzoeksresultaten gekeken wordt, laten we u graag alvast zien hoe de plannen er mogelijk uit kunnen zien, met een eerste aanzet tot een ontwerp. Hierin zijn opmerkingen uit de buurt zo goed mogelijk verwerkt. Op basis hiervan kunt u alvast wat beter een beeld vormen bij de plannen. Dat doen we omdat we merken dat er veel vragen en zorgen spelen. En daarover gaan we graag het gesprek aan.

Tijdens de buurtbijeenkomst zijn de initiatiefnemer, vertegenwoordiging van de gemeente en de architect aanwezig om u te informeren en vragen te beantwoorden.

Buurtbijeenkomsten en coronamaatregelen
Graag waren we fysiek met de buurt in gesprek gegaan, dat praat het prettigst. Helaas is het niet gelukt een geschikte locatie te vinden, waar we het handhaven van de coronarichtlijnen van het RIVM kunnen garanderen. Daarom nodigen we u uit voor een digitale buurtbijeenkomst. We werken met een maximaal aantal deelnemers. Daar is voor gekozen om te kunnen waarborgen dat we voldoende tijd en ruimte hebben om met alle aanwezigen in gesprek te gaan. We organiseren daarom op twee tijdstippen een bijeenkomst.

Bijeenkomst 1	woensdag 15 december van 15.00 tot 17.00 uur
Bijeenkomst 2	woensdag 15 december van 19.00 tot 21.00 uur

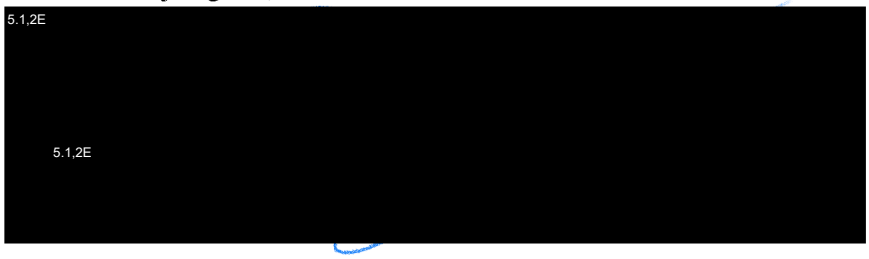
Aanmelden
Per bijeenkomst hebben we plek voor 30 buurtbewoners. Als u interesse heeft om naar de buurtbijeenkomst te komen vragen we u om u aan te melden via www.nieuwbouwezelsdijk.nl. Indien het aantal aanmeldingen de toegestane hoeveelheid overschrijdt, zal in dezelfde week een extra bijeenkomst georganiseerd worden.

Oprichting klankbordgroep
We vinden het belangrijk u goed te informeren over de voortgang van de plannen en uw reactie te horen bij iedere vervolgstap. Daarom richten we een klankbordgroep met omwonenden op die willen meedenken over hoe en wanneer we de buurt hier zo goed mogelijk bij kunnen betrekken.
In het afgelopen jaar heeft een vertegenwoordiging van de buurtvereniging Ezelsdijk deze rol, op eigen initiatief, op zich genomen. Daar zijn wij de buurtvereniging dankbaar voor. Met de oprichting van de klankbordgroep breiden we deze gesprekken verder uit met meer omwonenden die willen meedenken. Heeft u interesse om aan de klankbordgroep deel te nemen? U kunt dit aangeven tijdens de buurtbijeenkomst of via www.nieuwbouwezelsdijk.nl

Aanvullende vragen?
Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog aanvullende vragen hebben, dan kunt u contact opnemen via info@nieuwbouwezelsdijk.nl.

Graag tot ziens op 15 december.

Vriendelijke groet,



From: "5.1,2E " <5.1,2E @gmail.com>
Sent: Tue, 30 Nov 2021 23:24:55 +0100
To: "5.1,2E " <5.1,2E @dietz.nl>
Cc: "5.1,2E " <5.1,2E @utrecht.nl>;"5.1,2E " <5.1,2E @ziggo.nl>
Subject: Uitnodiging buurtbijeenkomst

Hallo 5.1,2E

Wij zagen vanmiddag de uitnodiging voor de bijeenkomsten op 15 Dec op de mat vallen. Ik heb me maar gelijk opgegeven.

Bij het lezen viel me op dat, anders dan besproken in onze laatste meeting, er geen verwijzingen in stonden naar waar de onderzoeksrapporten te vinden zijn.

Zou jij mij kunnen vertellen of dat een bewuste keuze is (en zo ja, wat de achterliggende reden daarvan is) of een onbedoelde omissie?

Groeten,
5.1,2E

From: "5.1,2E"
Sent: Mon, 13 Dec 2021 17:13:57 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@gmail.com>;"5.1,2E" <5.1,2E@ziggo.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: RSU 2040

Ha 5.1,2E en 5.1,2E

Vorige week tijdens het overleg met de buurtvereniging was toegezegd aan te geven waar in de RSU de retail hoofdstructuur wordt behandeld.

Via onderstaande link is het volledige bestand van de RSU te downloaden. Op p. 101 en verder gaat het over economie en werken, waaronder de vitale winkelstructuur. Op p. 105 is een kaartje van de retail hoofdstructuur weergegeven. Op dit kaartje is de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat weergegeven.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie

Mvg,
5.1,2E

Nieuwbouw Ezelsdijk

15 december 2021

Programma

Plenaire presentatie

- Introductie sprekers
- Aanleiding, ambities, doorlopen proces en randvoorwaarden
- Verkenning alternatieven invulling begane grond
- Aanzet tot een ontwerp
- Vervolgstappen in proces

In gesprek in groepen

- Vragen, zorgen, reacties
- Ruimte om iedereen te horen

Plenaire afsluiting

- Gezamenlijke afronding en vervolgstappen

Wie zijn betrokken?

- Eigenaar: Kerckebosch Groep
  - Eindbelegger: blijft na herontwikkeling eigenaar
  - [redacted] – [redacted]
- Gemeente Utrecht
  - Stelt kader voor herontwikkeling en is beslisbevoegd
  - [redacted] – projectleider
- Blauw Architecten
  - Maker van het concrete ontwerp
  - [redacted] - architect
- Dietz Strategie & Communicatie
  - Waarborgen van goede communicatie en participatie met belanghebbenden
  - [redacted] – toelichting proces

Aanleiding - Nieuwbouw Ezelsdijk

- Huidige panden sterk verouderd
- Winkelaanbod op de begane grond sluit niet meer aan op vraag
- Maatschappelijke behoefte aan (meer) woningen en een andersoortig woningaanbod
- Sloop-nieuwbouw sluit aan op verdichtingsopgave gemeente Utrecht en het behouden/toevoegen van functies

Ambities Gemeente Utrecht- Nieuwbouw Ezelsdijk

- Winkelaanbod beter laten aansluiten bij huidige marktvraag zodat buurtvoorzieningen blijven bestaan
  - Onderzoek naar toevoeging supermarkt

- Sloop-nieuwbouw gebruiken om bij te dragen aan:
  - Woningtekort Utrecht – toevoegen van verschillende typen woningen
  - Een betere balans van het woningaanbod in Noordoost
  - Verduurzaming en toekomstbestendig maken van het vastgoed
  - Kwaliteit openbare ruimte verbeteren

- Sociaal plan voor huidige huurders

Stappen in planproces

Waar we staan



Initiatieffase

Intentiedocument (iDoc)

Definitiefase

Stedenbouwkundig
Programma van Eisen

Ontwerpfase

Bestemmingsplanwijziging
Concreet (schets)ontwerp

Voorbereidingsfase

Omgevingsvergunning

Realisatiefase

Nieuwbouw

Proces tot nu toe

• aug 2019	Intentiedocument getekend
• 2019 – 2020	verkenning financiële haalbaarheid plan
• nov/dec 2020	10-minutengesprekken architect: ophalen reacties buurt
• nov ‘20	opstart maandelijks gesprekken buurtvereniging Ezelsdijk (tot heden doorlopend)
• dec 2020	enquête door buurtvereniging Ezelsdijk
• voorjaar – heden 2021	aanvullend onderzoek & verkenning invulling begane grond
• okt 2021	bijeenkomst Raad in de Wijk en vergadering van de Commissie Ruimtelijke Ordening, Vastgoed, Grondzaken

Eind 2020 - Reacties van omwonenden

- Algemene reactie
  - twijfel over nut/noodzaak
  - angst voor overlast en schade tijdens bouw
  - zorg om consequenties voor huidige bewoners en winkeliers

- Input voor schetsontwerp – veelgenoemde punten:
  - de omvang van de supermarkt (te groot)
  - de typologie (discounter, liever een biologische supermarkt)
  - vrees voor de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt/impact op verkeersveiligheid
  - (wens voor) toevoeging maatschappelijke functie zoals gezondheidscentrum of buurthuis
  - het volume van de beoogde woningen
  - wens tot behoud van groen en de speeltuin

Voorjaar 2021 - Pas op de plaats

- Aanvullend marktonderzoek supermarkt
  - Andere omvang supermarkt mogelijk?
- Verkennend onderzoek buurtfuncties
  - Gezondheidscentrum of andere maatschappelijke functies mogelijk?
- Verkeersonderzoek
  - Verkeersveiligheid en parkeren

- Eerste resultaten binnen
  - Nog niet definitief vastgesteld: kritische reactie buurtvereniging

- Verkenning alternatieve invulling begane grond

Randvoorwaarden – Nieuwbouw Ezelsdijk

Gemeente

- Behoud van de hoofdwinkelstructuur (winkelruimte op deze locatie)
  - Verbeteren levensvatbaarheid winkelstrip
- Bijdragen aan bouw woningen door te verdichten
- Gebalanceerd woonprogramma – meer oog voor alle doelgroepen
  - 40 woningen sociale huur
  - +/- 50 woningen midden huur
  - +/- 10 woningen vrije sector huur
- Verbeteren openbare ruimte met o.a. meer groen
- Voldoen aan parkeernorm
- Alleen als het veilig kan (verkeer)

Initiatiefnemer

- Toekomstbestendig en financieel haalbaar in ontwikkeling en exploitatie

Verkenning alternatieven begane grond

- Onderzochte scenario's:
  - Discountsupermarkt – ruime omvang (richtinggevend programma)
  - Supermarkt van kleiner formaat
  - Supermarkt gecombineerd met een gezondheidscentrum

- Focus op:
  - Type supermarkt (marktonderzoek)
  - Verkeersveiligheid (o.a. locatie in-uitrit garage en logistiek)

Voorlopige conclusies onderzoeken

Marktonderzoeken
- Supermarkt nodig als publiekstrekker
- Er is voldoende marktvraag en -ruimte
- Discounter nog afwezig in Noordoost
- Richting 1000 m2 (WVO) voor levensvatbaarheid (AH op Willem van Noordplein is 860 m2 WVO)
- Gemeente: liever ruimer om meer zekerheid voor behoud winkelcentrum in de hoofdwinkelstructuur

Maatschappelijke functies
- Er ruimte voor maatschappelijke functie (gezondheid) in buurt
- Op zichzelf niet voldoende publiek aantrekkend voor behoud winkelvoorzieningen

Verkeersonderzoek
- Het programma kan veilig ingepast worden
- De ingang van de parkeergarage past (binnen de voorwaarden) aan de Huizingalaan
- Ook laden & lossen past ook daar
- Voldoet aan (nieuwe) parkeernorm gemeente
- Parkeerplek voor: bewoners en bezoekers, niet voor buurtbewoners

Voorlopige uitkomsten ‘pas op de plaats-fase’

- Scenario 0 (richtinggevend programma):
  - supermarkt van circa 1500 m2 winkelvloeroppervlak (WVO)
  - 104 woningen
  - scenario vervalt!

- Scenario 1:
  - supermarkt van circa 1.100 m2 WVO (wat ruimer dan AH Willem van Noordplein)
  - Circa 700 m2 voor 5 dagwinkels
  - 87 – 103 woningen
  - parkeren auto’s helemaal verdiept
  - fietsparkeren half verdiept
  - lijkt financieel haalbaar

- Scenario 2:
  - supermarkt van circa 900 m2 WVO (ongeveer AH op Willem van Noordplein)
  - circa 700 m2 voor 5 dagwinkels
  - een gezondheidscentrum van circa 750 m2
  - 83 – 95 woningen
  - parkeren auto en fiets helemaal verdiept
  - financiële haalbaarheid staat nog onder druk

Supermarkt is publiektrekker voor behoud voorzieningen én financieel drager voor het woonprogramma en de parkeeroplossing (inpandig, ondergronds)

Vervolgstappen

<u>Eerste kwartaal 2022</u>

- Verwerken participatie reacties en kritische opmerkingen van de buurtvereniging Ezelsdijk op de onderzoeken
- Bestuurlijke richting bepalen – hoe gaan we door?
  - Raadsbrief

<u>Tweede & derde kwartaal 2022</u>

- Opstellen Stedenbouwkundig Programma van Eisen
  - Uitgangspunten verdere ontwikkeling en planologische basis voor bestemmingsplan
  - Inspraak door de buurt
  - Wordt vastgesteld door de raad

Aanzet tot een ontwerp

- Presentatie door Blauw Architecten

Afronding - vervolg

- Raadsbrief van de wethouder
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen
  - Formele inspraakmogelijkheid
- Bestemmingsplanwijziging
  - Formele inspraakmogelijkheid

- Oprichting klankbordgroep
  - Proces informeren en betrekken buurt
  - Hoe wat en wanneer volgt

Waar we staan



Initiatieffase
Intentiedocument (iDoc)

Definitiefase
Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Ontwerpfase
Bestemmingsplanwijziging
Concreet (schets)ontwerp

Voorbereidingsfase
Omgevingsvergunning

Realisatiefase
Nieuwbouw

Bedankt voor uw aanwezigheid en betrokkenheid!

Heeft u nog vragen of opmerkingen?

info@nieuwbouwezelsdijk.nl

Wilt u de onderzoeken inzien?

Projectwebsite gemeente Utrecht – link in de chat

Technische draaiboek buurtbijeenkomsten Nieuwbouw Ezelsdijk

14 december 2021

Waar	Digitaal via Zoom – deels aanwezig op kantoor Dietz
Wanneer	15 december 2021
Tijd	1e van 15.00 – 17.00 uur, 2e van 19.00 – 21.00 uur

Programma

14.45 uur	Digitale inloop
15.00 uur	Start bijeenkomst
	Aftrap door 5.1,2E (Dietz)
	Presentatie ontwikkeling plannen - afwisselend door 5.1,2E (Dietz) en 5.1,2E (GU)
	Presentatie ontwerp door 5.1,2E (Blauw)
15.50 uur	Korte pauze
16.00 uur	Gesprekstafels in break-out rooms
16.50 uur	Plenaire afronding
17.00 uur	Afsluiten bijeenkomst

Aanwezigen

Naam	Organisatie	Functie	Locatie
5.1,2E	Kerckebosch Groep	Initiatiefnemer	Kantoor Dietz
5.1,2E	Gemeente Utrecht	Projectleider	Kantoor Dietz
5.1,2E	Gemeente Utrecht	Projectleider	Vanuit huis
5.1,2E 5.1,2E	Gemeente Utrecht	Afdeling verkeer	Kantoor Dietz
5.1,2E	Gemeente Utrecht	Afdeling EZ	Vanuit huis
5.1,2E	Gemeente Utrecht	Afdeling EZ	Vanuit huis
5.1,2E 5.1,2E 5.1,2E	Gemeente Utrecht	Stedenbouwkundige	Kantoor Dietz
5.1,2E	Blauw Architecten	Architect	Kantoor Dietz
5.1,2E	Blauw Architecten	Architect	Vanuit huis
5.1,2E	Blauw Architecten	Architect	Vanuit huis
5.1,2E	Dietz Strategie & Communicatie	Toelichting proces/ vz gesprekstafel	Kantoor Dietz
5.1,2E	Dietz Strategie & Communicatie	Vz gesprekstafel	Kantoor Dietz
5.1,2E	Dietz Strategie & Communicatie	Host plenaire presentatie/ vz gesprekstafel	Kantoor Dietz
5.1,2E 5.1,2E 5.1,2E	Dietz Strategie & Communicatie	Techniek	Kantoor Dietz

Technische instellingen bijeenkomst

- We maken gebruikt van Zoom voor de bijeenkomst.

- Tijdens de plenaire presentatie kunnen enkel de sprekers hun beeld en microfoon aanzetten. Buurtbewoners en andere professionals zijn gemuted.
- Het is mogelijk via de chat vragen te stellen. Deze worden genotuleerd. Als de tijd het toelaat kunnen we enkele adresseren aan het einde van het plenaire deel, zo niet worden alle vragen meegenomen naar de gesprekstafels om daar te bespreken.
- Tijdens de gesprekstafels kan iedereen zijn video en microfoon aanzetten.
- Tijdens de plenaire sessie worden alle deelnemers verdeeld in drie break-out rooms.
- Na het plenaire deel worden mensen automatisch naar de break-out room verplaatst, daar hoeven zij zelf geen actie voor te ondernemen.
- De sessies in de break-out rooms worden door de voorzitter van Dietz opgenomen, zodat dit voor het verslag gebruikt kan worden.
- Om 16.50 uur sluiten de break-out rooms automatisch en wordt iedereen teruggehaald naar de gezamenlijke sessie voor een plenaire afsluiting.
- Dietz-collega 5.1,2E 5.1,2E is aanwezig voor de techniek: buurtbewoners die moeite hebben met Zoom kunnen bellen voor hulp.

Uitnodiging bijeenkomst

Dinsdag 14 december krijgen aangemelde buurtbewoners een mail met:

- Zoom-link met wachtwoord
- Instructie voor het gebruiken van Zoom
- Verzoek om tijdig in te loggen en te testen
- Technische ondersteuning: 5.1,2E - 5.1,2E
- Verzonden via info@nieuwbouwezelsdijk.nl

Deels op locatie

- Een deel van de betrokken professionals sluit fysiek aan op het kantoor van Dietz, met in acht neming van de coronamaatregelen. Een deel sluit aan vanuit huis.
- Tijdens het plenaire deel werken we met één camera. We spreken met vijf man om de beurt, degene die presenteert komt voor de camera staan.
- Tijdens de break-out sessies moet iedere professionals goed zichtbaar zijn en kunnen bijdragen aan het gesprek.
- Op het kantoor van Dietz is voldoende ruimte om alle plenaire sprekers een eigen ruimte te bieden voor de break-out sessies. Graag wel allemaal een eigen laptop meenemen om in te logen.
- Tussen de bijeenkomsten door evalueren we in hybride vorm.

Briefing buurtbijeenkomsten Nieuwbouw Ezelsdijk

14 december 2021

Waar	Digitaal via Zoom – deels aanwezig op kantoor Dietz
Wanneer	15 december 2021
Tijd	1e van 15.00 – 17.00 uur, 2e van 19.00 – 21.00 uur

Programma

14.45 uur	Digitale inloop
15.00 uur	Start bijeenkomst
	Aftrap door [redacted] (Dietz)
	Presentatie ontwikkeling plannen - afwisselend door [redacted] (Dietz) en [redacted] (GU)
	Presentatie ontwerp door [redacted] (Blauw)
15.50 uur	Korte pauze
16.00 uur	Gesprekstafels in break-out rooms
16.50 uur	Plenaire afronding
17.00 uur	Afsluiten bijeenkomst

Vorm bijeenkomst

- Insteek van de bijeenkomsten: het gesprek aangaan met de buurt, horen hoe zij tegen de plannen aankijken en wat voor hen belangrijk is.
- Om dit te kunnen doen nemen we de buurt eerst mee in de ontwikkelingen van het afgelopen jaar.
- Tijdens het plenaire deel wordt een toelichting gegeven op de plannen, het doorlopen proces en de eerste aanzet tot een ontwerp. Dit gedeelte van de bijeenkomst is 'zendend'.
- Vervolgens gaan we in kleinere deelsessies uiteen, met ongeveer 10 deelnemers per sessie. Zo kunnen we er zorg voor dragen dat we iedereen horen. Ook degene die niet snel uit zichzelf spreken.

Opzet gesprekstafels

- We richten tafels in waar alle vragen/reacties behandeld worden, niet per thema.
- Aan iedere tafel zitten een kenner van de context ([redacted]) en een architect voor de uitwerking. Enkele inhoudelijk collega's (EZ, stedenbouw, verkeer) van de gemeente schuiven aan, die verdelen we zo evenwichtig mogelijk over de tafels.
- De gesprekstafels worden voorgezeten door een voorzitter van Dietz die de gesprekken leidt en zorg draagt dat alle vragen worden genoteerd.
- De insteek van de gesprekken is horen, ophalen en waar mogelijk vragen beantwoorden. Bij gedetailleerde vragen of vragen waar geen antwoord op te geven is, noteren we die om later op terug te kunnen komen. Zo zorgen we voor voldoende ruimte om iedereen aan het woord te laten. Dit wordt bewaakt door de voorzitter.
- Voorstel voor de indeling van de tafels:

Tafel 1	Tafel 2	Tafel 3
- Context: [redacted] - Ontwerp: [redacted] - Verkeer: [redacted] - Dietz: [redacted]	- Context: [redacted] - Ontwerp: [redacted] - EZ: [redacted] - Dietz: [redacted]	- Context: [redacted] - Ontwerp: [redacted] - EZ: [redacted] - stedenbouw: [redacted] - Dietz: [redacted]

Briefing professionals

- We starten de gesprekstafels met een korte voorstelronde en de opmerking dat we de sessie opnemen. Dan doen we voor interne verslaglegging: om het gesprek goed terug te kunnen koppelen na afloop.
- De voorzitter van Dietz beschikt over de presentaties uit de plenaire sessie. Indien gewenst kunnen sheets bij een gesprek gedeeld worden voor toelichting. Bij voorkeur delen we zo min mogelijk, om juist de aanwezig deelnemers in beeld te kunnen hebben.
- Tijdens de plenaire sessie worden niet of nauwelijks vragen beantwoord, die zullen tijdens de gesprekstafels aan de orde komen. Het is bekend dat er weerstand is tegen de plannen. Wanneer mensen boos of geëmotioneerd zijn, probeer op een gevoelsniveau te reageren.
- Geef de ruimte om weerstand te uiten. Juist aan het begin van de sessie zal die behoefte er zijn. Zorg dat mensen zich gehoord weten: alle reactie nemen we mee. Dit kan later in de sessie meer ruimte creëren om ook in te gaan op de aanzet tot het ontwerp en op te halen of buurtbewoners hier positieve dingen in zien.
- De reactie van de buurtvereniging Ezelsdijk op de onderzoeken zal genoemd worden als onderbouwing waarom dit niet het geschikte moment is om de buurt te informeren en waarom de plannen in deze vorm niet door kunnen gaan. De gesprekstafels zijn niet het moment om heel gedetailleerd of inhoudelijk op de onderzoeken in te gaan. Als er opmerkingen of vragen over gesteld worden, nemen we die mee. Ter check kan nagegaan worden of een vraag ook in de reactie van de buurtvereniging genoemd is. Zo ja, dan wordt het dus al meegenomen in het vervolg. Zijn er aanvullende vragen of opmerkingen die nog niet bij ons bekend zijn en die we mee moeten nemen?
- We zoeken naar ruimte om ook in te gaan op wat buurtbewoners van het eerste aanzet tot een ontwerp vinden. Om daarbij expliciet ook in te gaan op wat mensen goed vinden en waar ze kansen zien. Om dit mee te nemen in het eerste schetsontwerp.
- Indien de sessie het toelaat proberen we aan het eind even kort stil te staan bij de bijeenkomst zelf: wat vinden buurtbewoners van de manier waarop ze geïnformeerd worden, voldoet de sessie aan de verwachtingen, hebben ze een goed/beter beeld gekregen, en voldoende kans gehad om hun reactie te geven?
- Ter voorbereiding hieronder enkele Q&A's. Deze gaan met name in op de huidige situatie, meer achtergrond kan nagelezen worden in de meest gestelde vragen op www.nieuwbouwezelsdijk.nl

Q&A – verwachte vragen

Rolverdeling

- Waarom nodigt de initiatiefnemer ons uit en niet de gemeente?
  De initiatiefnemer is eigenaar van de panden. Hij neemt het initiatief om zijn eigendom te herontwikkelen. De initiatiefnemer komt met een plan en stemt dit af met de gemeente.

  De gemeente heeft een kaderstellende, faciliterende en sturende rol. De gemeente draagt er zorg voor dat de herontwikkeling past binnen de plannen voor de buurt en de stad. Zo geeft de gemeente aan dat bij deze herontwikkeling de hoofwinkelstructuur in stand gehouden dient te worden, dat er voorkeur wordt gegeven aan het bijdragen aan de verdichtingsopgave van de stad en dient bijvoorbeeld de groenstructuur behouden te blijven.
  De gemeente denkt mee over een goede stedenbouwkundige inpassing en toetst of de onderbouwing van de plannen, op basis van onderzoek, goed in elkaar zit. De gemeente

is niet zelf verantwoordelijk voor het betrekken van de buurt, maar heeft hier wel een sturende rol in indien het niet goed genoeg opgepakt wordt.

Weerstand

- Waarom hebben we het hierover als uit de onderzoeken blijkt dat een supermarkt hier niet veilig ingepast kán worden?
  Uit de onderzoeken blijkt dat een supermarkt veilig ingepast kan worden. De buurtvereniging Ezelsdijk heeft hier kritische vragen over gesteld. De reactie ligt nu voor bij de experts om te beoordelen. Ondanks dat er nog geen reactie is, gaan we toch graag in gesprek. We merken dat er veel vragen en zorgen spelen in de buurt. Daarom laten we de eerste aanzet tot een ontwerp al zien. Daarin zijn opmerkingen uit de buurt zo goed mogelijk verwerkt. Hierover gaan we graag het gesprek aan.
  Een planproces is niet eenvoudig en rechtlijnig. Terwijl onderzoeksvragen worden beantwoord, worden ook eerste aanzetten tot een ontwerp gedaan. Daarmee staat nog niks vast, het zijn allemaal puzzelstukjes die verzameld worden. Gedurende het proces wordt hier de hele tijd aan gesleuteld, net zo lang tot dat alle puzzelstukjes in elkaar vallen.
  We zoeken naar een balans tussen een gedegen proces en voortgang. Met minder dan een goed proces kunnen we geen genoegen nemen, tegelijkertijd proberen we er enige voortgang in te houden zodat de huidige bewoners niet langer dan nodig in onzekerheid hoeven te zitten.

- We hebben aangegeven geen (grote) supermarkt te willen. Onze inbreng heeft geen enkele zin.
  Naar aanleiding van de reactie van de buurt op de grote supermarkt in het richtinggevend is aanvullend onderzoek gedaan naar eventuele andere scenario's. Binnen de huidige randvoorwaarden blijkt het niet mogelijk een levendige winkelstrip en dit woonprogramma te realiseren zonder supermarkt.

- Waarom ligt er al een ontwerp als de onderliggende onderzoeken nog niet definitief zijn?
  We presenteren vandaag een aanzet tot een ontwerp. Dit is eigenlijk nog een stap voor een concreet schetsontwerp. Voor de eerste schetsontwerpen zijn twee stappen nodig. Ten eerste moeten de onderzoeken definitief zijn, dat is nu nog niet het geval. Het definitief maken is afhankelijk van de reactie van experts op de reactie van de buurtvereniging. Ten tweede zal de wethouder eerst bestuurlijke richting geven aan de plannen. Hij heeft in de commissievergadering van oktober de toezegging gedaan deze raadsbrief in januari te versturen.

Input buurt

- Wat wordt er met de opgehaalde reacties gedaan?
  We noteren vandaag alle zorgen, vragen en reacties. Dit zullen we delen met alle aanwezigen, zodat u ook kunt teruglezen welke reacties anderen hebben gegeven. We zorgen voor een beantwoording van alle vragen en nemen waar mogelijk ideeën en input mee voor de uitwerking van de schetsen. Waar het niet mogelijk is om input mee te nemen, zullen we dat uitleggen.

- Kunnen we meedenken over de schetsen?
  Ja dat kan. We verwachten begin 2022 de eerste schetsen te kunnen maken. Die zullen we presenteren aan de buurt om uw reactie op te halen.
  We gebruiken alle input die we eind vorig jaar en vandaag ophalen ook al als input voor die schetsen. Hopelijk herkent u dat ook al terug in de schetsontwerpen.

- Kunnen we meedenken over de inrichting van de openbare ruimte/groen/speelplein?
  Ja, dat kan. De openbare ruimte is onderdeel van de schetsontwerpen. Daarover gaan we met de buurt in gesprek. Tegen die tijd bekijken we hoe we dat het beste vorm kunnen geven. Dit zal ook onderwerp van gesprek zijn met de klankbordgroep van omwonenden.

Parkeren

- Wat is de nieuwe parkeernorm?
  De nieuwe parkeernormen zijn op 25 november 2021 door de raad vastgesteld. De normen passen bij het overall beleid om het autogebruik in de stad terug te dringen en de openbare ruimte meer voor fiets, voetgangers en groen te houden. Met de nieuwe parkeernormen worden minder parkeerplekken gerealiseerd dan onder de oude en zijn de reductiemogelijkheden verruimd als het gebruik van fiets en deelauto's wordt gestimuleerd.
  In de plannen is gerekend met de nieuwe normen. Volgens de rekensystematiek van de gemeente moeten er, afhankelijk van het definitieve aantal woningen circa 65 parkeerplekken in de garage komen. Een toelichting op de systematiek gaat voor deze presentatie wat te ver maar indien mensen hierin geïnteresseerd zijn verwijzen wij naar de projectensite van de gemeente waar de verkeersonderzoeken in detail zijn in te zien. Het definitieve aantal is pas bekend wanneer de invulling vast staat.

- Hoe kan het dat er meer mensen komen maar naar verhouding en/of absoluut minder plekken?
  De nieuwe parkeernormen zijn op 25 november 2021 door de raad vastgesteld. De normen passen bij het overall beleid om het autogebruik inde stad terug te dringen en de openbare ruimte meer voor fiets, voetgangers en groen te houden. Met de nieuwe parkeernormen worden minder parkeerplekken gerealiseerd dan onder de oude en zijn de reductiemogelijkheden verruimd als het gebruik van fiets en deelauto's wordt gestimuleerd.

  Het plan voorziet in extra fietsparkeren en plekken voor deelauto's. Samen met de mogelijkheid de garage efficiënt te gebruiken omdat de tijden dat bewoners en bezoeker van de winkels de garage gebruiken verschillen, komen er naar verhouding niet veel plekken bij.

Verkeer

- Uit de reactie van de buurtvereniging blijkt dat de plannen helemaal niet verkeersveilig in te passen zijn. Dan kunnen deze plannen dus geen doorgang krijgen?
  De onderzoeksresultaten zijn nog niet definitief vastgesteld. De reactie van de buurtvereniging wordt door experts beoordeeld. Het doel van vanavond is om ook reactie van andere bewoners en belanghebbenden op te halen. Deze reacties en de reactie van de buurtvereniging (op de onderzoeksresultaten) nemen we mee in de uitwerking van het plan. Als blijkt dat er aanvullende vragen onderzocht moeten worden, zullen de resultaten daarvan vanzelfsprekend verwerkt worden in de uitwerking van plannen.

- De inrit van de parkeergarage en het laden & lossen ligt aan een fietsstraat, dat is toch onlogisch en onveilig?
  De inrit van de parkeergarage ligt op nagenoeg dezelfde locatie als waar in de huidige situatie een inrit ligt. Deze wordt gebruikt voor het parkeerterrein, de bevoorrading van de