

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

Commented [5.1.2E]: Is dit standaard het geval?

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

5.5 Geurhinder

Toevoegen

5.6 Archeologie

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

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

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

Gemeentelijke archeologische waardenkaart <--- update!

Bovenstaande kaart van het plangebied geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt.

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

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

5.7 Bodemkwaliteit

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

Het gaat dan om het fysieke ruimtegebruik en het invloedgebied. Met vroegtijdige ordening, minimaal ruimtegebruik en toekomstbestendig inrichten van de ondergrond kunnen conflicten in functies en processen (mogelijk) worden voorkomen. Inzicht in de kwaliteiten die de ondergrond biedt (bijvoorbeeld waterbergend vermogen, draagvermogen) helpt hierbij. Als deze kwaliteiten worden aangetast kan schade of overlast het gevolg zijn. Door deze kwaliteiten te benutten is veelal een duurzame en toekomstbestendige inrichting mogelijk.

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

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

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

5.8 Water

De riolering in en om het plangebied is van het type gemengd en is aangelegd in 1961. Het regen- en afvalwater stroomt door een buis naar het gemaal, op deze locatie direct naar de zuivering.

Vooralsnog staat de riolering in de omgeving van het plangebied op het programma voor vervanging of relining in 2031/35. Grote riolen worden vaak van binnen uit gerenoveerd door middel van relining.

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

Nieuwe ontwikkelingen dienen "klimaatproof" te worden ingericht. Het plan bevat veel platte daken en groen. Er zijn voldoende kansen om het gebied klimaatproof in te richten. De gemeente en het waterschap stellen daarom de onderstaande eisen. Met deze eisen kan de herontwikkeling als waterneutraal worden beschouwd. De eisen zijn volgens het voorkeursprincipe 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Water eerst vasthouden in het gebied (infiltratie), dan tijdelijk bergen (groen dak of wadi) en als laatste pas afvoeren (naar het rioelstelsel en/of watergang).

Commented [5.1.2E]: Het gemengde riool in de Jan van Galenstraat staat op de planning voor vervangen en afkoppelen in 2023. Dus geen relining.

Vasthouden en bergen

~~Er moet 45 mm binnen het bouwblok worden vastgehouden en verwerkt.~~ Dit kan door groene daken te realiseren en/of waterberging in de vorm van wadi's of ondergrondse infiltratie. Dit geldt voor het gehele plangebied. Voor de openbare ruimte geldt hetzelfde, ten opzichte van verhard oppervlak. De ledigingstijd van een buffer is minimaal 10 uur en maximaal 48 uur. De buffer dient hierna weer volledig beschikbaar te zijn voor nieuwe buien. Het doel is om 90 % van de jaarlijkse neerslag niet tot afstroming te laten komen.

Commented [5.1.25]: Deze eis geldt niet voor dit initiatief. Voor dit initiatief geldt: 15 mm berging over het verhard oppervlak in het plangebied bergen binnen het plangebied.

Afvoeren

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

~~Naast de 45 mm vasthouden en bergen is het uitgangspunt, dat 35 mm gebufferd wordt binnen het straatprofiel in de openbare ruimte en hiermee afgewenteld wordt op de omgeving. Hiermee wordt bedoeld dat er 35 mm afgevoerd kan worden door de riolering en/of over straat kan afstromen naar een watergang.~~

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

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

5.9 Flora en Fauna

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

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

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

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

vervolgonderzoek nodig is om negatieve effecten te kunnen aantonen of uitsluiten. Het ecologisch onderzoek wordt bij voorkeur door een bureau uitgevoerd dat is aan gesloten bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB).

5.10 Bomen

Bomeninventarisatie

Commented [5.1.2E]: Wie gaat deze uitvoeren?

5.11 Kwaliteit van de leefomgeving

Hier sociale veiligheid, bezonning, windhinder en Agenda 22 betrekken

5.12 Gezondheid < als onderzoek of uitgangspnt / onderbouwing?

Toevoegen

5.13 Duurzaamheid < als onderzoek of uitgangspnt / onderbouwing?

In Utrecht stappen we over op duurzame energie. We gaan energie besparen en meer duurzame energie opwekken. Voor woningen en gebouwen komt er een duurzame warmtevoorziening, waardoor geen aardgas meer nodig is. We willen dat de overstap naar een duurzaam huis of bedrijf voor iedereen mogelijk is. Duurzame ontwikkeling betekent dat de keuzes die nu gemaakt worden, ervoor zorgen dat Utrecht in de toekomst aantrekkelijk is voor haar bewoners en bedrijven. Dit uit zich in nieuwbouw projecten in drie aspecten: energie, duurzaamheid en circulair bouwen. Aspecten als vergroening van daken voor opvang van hemelwater en het verminderen van de koellast, het toepassen van een slim energiesysteem met zonnepanelen en toepassing van een WKO zijn mogelijkheden.

Elk bouwinitiatief moet een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente. Daartoe worden initiatiefnemers uitgedaagd om in een energievisie aan te geven, in lijn met het Utrechts Energie Protocol en op basis van Total Cost of Ownership, hoe wordt geminimaliseerd naar energieverbruik en gemaximaliseerd naar het opwekken van hernieuwbare energie.

Commented [5.1.2E]: Moet deze nu of in een latere fase?

Utrecht heeft de wens dat deze gebieds- en/of gebouw ontwikkeling gaat bijdragen aan de transitie naar een klimaatneutrale, klimaatadaptieve, circulaire en natuur-inclusieve stad. Onderwerpen die de revue kunnen passeren zijn de milieubelasting van het materiaalgebruik van de draagconstructie, omhulling, afbouw/afwerking en installaties, het terugbrengen van het fossiel energieverbruik, de inzet van efficiënte en/of hernieuwbare energievormen, het verbeteren van het binnenmilieu en het effect van het initiatief op de belevingskwaliteit van de (semi-)openbare ruimte. Maar ook meer People georiënteerde onderwerpen zijn van belang.

Speciale aandacht gaat uit naar de toenemende schaarste van grondstoffen, in het bijzonder zeldzame aardmetalen. Zuinig zijn met grondstoffen is een nieuwe uitdaging.

Detailhandel, waaronder een supermarkt, valt onder het Activiteitenbesluit wet milieubeheer. Daarin wordt gesteld dat alle energiebesparende maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar getroffen moeten worden. Voor dit soort activiteiten zijn erkende energiebesparende maatregelen opgesteld. Door het nu optredende natuurlijke moment van sloop/nieuwbouw zullen mogelijk meer maatregelen getroffen dienen te worden. Hiermee dient het bouwontwerp rekening te houden.

Commented [5.1.2E]: Is dit standaard het geval?

Commented [5.1.2E]: Deze kan eruit. Is een voorwaarde maar dit gaat automatisch via het Activiteitenbesluit.

Circulair

Op het gebied van duurzaam bouwen spelen meerdere factoren een rol.

Zo vraagt de gemeente aandacht voor circulair bouwen, groen, klimaatadaptatie (d.w.z. beperken hittestress, berging regenwater bij stortbuien etc.) diervriendelijk bouwen, duurzaamheidsaspecten integrale woonkwaliteit en een hoge kwaliteit voor de gebruiker. Een plan van aanpak voor een circulaire ontwikkeling aan de hand van het 10-R model (voorstel NEPROM-aanpak), welke in de uitwerking in nadere afspraken wordt vastgelegd.

Commented [5.1.2E]: Moet deze er in? – we gaan niet circulair

BENG

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Dit houdt in dat alle nieuwbouw aardgasloos gebouwd wordt, en zoveel mogelijk energie duurzaam opwekt. In de warmtevisie zijn hiervoor de eerst beleidsregels vastgelegd (Visie warmtevoorziening Utrecht, bijlage XX). Concreet betekent dit voor Utrecht dat er wordt ontworpen met de BENG methodiek om de energiebehoefte (BENG !) te beperken en uit wordt gegaan van lage temperatuurafgiftesystemen in gebouwen. Daarnaast dienen er voorzieningen te worden getroffen rekening houdend met zowel gebouwgebonden verbruik (verwarming, etc.) en gebruiksgebonden verbruik (tv, koelkast, pc, etc.). Doel is zo min mogelijk CO₂ uitstoot van het gebouw. Het toepassen van het Nul op de Meter concept is daarbij gewenst.

Bij toepassing van bodemwarmtepompen dient rekening te worden gehouden met het beperken van uitputting van de bodem; volledige regeneratie van de bodemtemperatuur is het uitgangspunt. Bij luchtwarmtepompen dient rekening te worden gehouden met geluidsaspecten. Tevens dient rekening te worden gehouden met het feit dat in grote delen van de stad alleen het 1e watervoerend pakket tot 50 meter diepte gebruikt kan worden.

GPR

Een algehele duurzaamheidsprestatie wordt uitgedrukt via GPR gebouw. GPR gebouw is een digitaal instrument om de duurzaamheid van een woongebouw, kantoorgebouw of onderwijsgebouw in beeld te brengen. De gemiddelde score over de vijf aspecten (energie, milieu, gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde) moeten minimaal 8 zijn. In de anterieure overeenkomst met Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V. worden afspraken gemaakt over deze score en de onderbouwing ervan.

Commented [5.1.2E]: Dan moet Blauw die prestatietest nu doen + dat energieconcept. Vastleggen in AO eruit. Doen we ook niet met de andere onderwerpen.

Door klimaatverandering neemt de kans op hittestress, wateroverlast, droogte en overstromingen toe. Dat levert risico's op voor onze gezondheid, veiligheid en economie. Bij iedere planontwikkeling zijn er kansen om klimaatadaptief te bouwen en in te richten. Omdat er sprake is van sloopnieuwbouw en het bestaande onbebouwde terrein opnieuw wordt ingericht, is dit een goed moment om de principes van klimaatadaptatie toe te passen.

5.14 Ondergrond: Kabels en leidingen, afval

In bijlage .. is een overzicht opgenomen van de kabels en leidingen in het gebied. Er ligt op het uit te geven terrein een middenspanningsleiding.

Afval

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

5.15 Milieu Effect rapportage

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

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

Planspecifiek

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

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

6. Uitvoerbaarheid

Hier de economische, de maatschappelijke en de technische uitvoerbaarheid beschrijven.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plangebied beslaat ca 8300 m², waarvan ca 6700 m² openbaar gebied in bezit is van gemeente Utrecht (Stadswerken) en 1583 m² in bezit van Kerckebosch Beleggingsmaatschappij B.V. / De Elf Provinciën. Op de gronden van Kerckebosch staan twee woongebouwen met een voorzieningenplint welke ook eigendom zijn van Kerckebosch.

Voor de realisatie van het plan is aankoop van gemeentelijke grond nodig. Er is derhalve sprake van meerwaarde afdracht. Ten behoeve van deze ontwikkeling heeft de initiatiefnemer een exploitatieopzet gemaakt. De gemeente heeft deze beoordeeld en geconstateerd dat de opbrengsten de kosten dekken. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar.

Commented [5.1.2E]: Laten checken door planeconoom [5.1.2E]

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het niveau van participatie is raadplegen. De gemeente consulteert de belanghebbenden en betrokkenen in deze fase van het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Dit gebeurt nadat het college het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen heeft vrijgegeven voor consultatie. Bewoners en andere belanghebbenden denken mee en dragen ideeën aan om te komen tot de randvoorwaarden voor de realisatie van het bouwplan.

6.3 Technische uitvoerbaarheid

Hier de haalbaarheid van de uitvoering weergeven naar aanleiding van de relaties met en beïnvloeding van andere projecten.

Hier de beheerparagraaf op hoofdlijnen weergeven (haalbaarheid).

Commented [5.1.2E]: Hier de doorfietsroute Utrecht – Amersfoort door de Jan van Galen opnemen en verwijzen naar de verkeerskundige onderbouwing in par. 4.4

Ook de (nog vage) plannen voor de Kardinaal de Jongweg noemen (busbaan etc.) in relatie tot de keuze plek in/uitrit garage en bevoorrading

7. Verantwoording proces

7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

Initiatiefnemer en gemeente hebben in samenwerking het plan uitgewerkt aan de hand van de in het Intentiedocument aangegeven onderzoeksvragen, uitgangspunten en wensen. Er zijn gezamenlijk informatie-/consultatie momenten georganiseerd voor de buurt om reacties op het plan op te halen. Het gevolgde samenwerkingsproces en de consultatie hebben geleid tot dit concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

7.2 Het gevolgde participatieproces

In de fase van het opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen vindt heeft een integrale afweging van alle belangen plaats gevonden aan de hand van o.a. het gemeentelijk beleid, de verkregen input vanuit de onderzoeksvragen en de participatie inbreng van de buurt. Bij de start van deze fase heeft de initiatiefnemer o.a. een marktonderzoek laten verrichten door Bureau Stedelijke Planning naar de haalbaarheid van een (grote) supermarkt van ca. 1.800 m2 bvo in het discount segment (zoals in het Intentiedocument als onderdeel van het richtinggevend programma is opgenomen) en zijn stedenbouwkundige verkenningen verricht naar de inpassing van het bouwvolume.

Eerste participatie ronde

Eind 2020/begin 2021 kwam uit de eerste participatieronde met de buurt, bij de start van het SPvE als belangrijkste zorgpunten naar voren: nut en noodzaak van de sloop-nieuwbouw versus renovatie, vrees voor verkeersaantrekkende werking van een (grote) supermarkt, de grootte en de typologie (discounter) van de supermarkt en het volume van het aantal woningen. De buurt wil het liefst een kleine buurtsupermarkt (400 m2 bvo – 700 m2 bvo) in het speciaal segment, met een in-/uitgang van de bevoorrading aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg. Deze wens komt ook naar voren uit een door de buurtvereniging Ezelsdijk gehouden enquête.

Onderzoeken

Naar aanleiding van de in de participatie opgehaalde signalen en om antwoord te krijgen op de geformuleerde onderzoeksvragen (o.a. te onderzoeken wat een haalbare supermarktomvang is), heeft de initiatiefnemer twee extra onderzoeken laten uitvoeren. Bureau Stedelijke Planning heeft extra marktonderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een supermarkt van kleinere omvang en Royal Haskoning DHV (RHDHV) heeft verkeerskundig onderzoek gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van een grote en een kleinere supermarkt, wat de meest geschikte plek voor de ontsluiting voor de bevoorrading en de parkeergarage is en wat het benodigd aantal parkeerplekken is.

Buurtvereniging Ezelsdijk

De marktonderzoeken naar een (grote) supermarkt van ca. 1.800 m2 bvo in het discount segment en een supermarkt met kleinere omvang én het verkeerskundig onderzoek zijn respectievelijk medio juni 2021 en eind september 2021 met de werkgroep van de buurtvereniging Ezelsdijk gedeeld. Hun input zien wij is als een belangrijk onderdeel van het lopende participatieproces omdat zij de spreekbuis zijn van de buurt.

Naar aanleiding van de reacties van de werkgroep van de Buurtvereniging Ezelsdijk hebben Bureau Stedelijke Planning en RHDHV in de periode november 2021/ februari 2022 nadere uitleg en toelichting gegeven op de gebruikte onderzoeksmethoden en de daaruit voorkomende conclusies. In

Commented [5.1.2E]: Alles wat hieronder staat, staat in de raadsbrief van 19-3-2022. Hier inkorten, je verwijst verderop naar de brief.

hun toelichting geven de bureaus aan geen aanleiding te zien hun eerdere conclusies en advies te herzien, o.a. op het punt dat een supermarkt van een beperkte omvang zoals de buurt graag ziet, economisch niet haalbaar is. De gemeente deelt deze mening. ~~De werkgroep heeft tot nu toe nog geen reactie gegeven op de toelichting.~~

Nadere uitwerking

In de periode september 2021/ december 2021 hebben de initiatiefnemer en architect verder gewerkt aan twee mogelijke uitwerkingen. De twee mogelijke uitwerkingen zijn beiden in lijn met het richtinggevend programma en de aandachtspunten uit het IDOC en houden rekening met de uitkomsten uit de onderzoeksvragen en de belangen en input van de buurt. Het grootste verschil in de twee uitwerkingen zit vooral in de omvang van de supermarkt.

Uitwerking 1: omvat een ondergrondse parkeergarage met 65 plekken, een half verdiepte garage voor fietsen, een supermarkt van 1.522 m2 bvo (1.250 m2 wvo), zes dagwinkels (710 m2 bvo) en variërend van 87 tot 103 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale huursegment en variërend in aantal van 47 tot 55 woningen in het middenhuursegment.

Uitwerking 2: omvat een ondergrondse parkeergarage met 65 plekken, een ondergrondse garage voor fietsen, een supermarkt van 1.270 m2 bvo (1.000 m2 wvo), zes dagwinkels (710 m2 bvo), een gezondheidscentrum (773 m2 bvo) en variërend van 83 tot 95 woningen, waarvan minimaal 40 in het sociale huursegment en variërend in aantal van 43 tot 51 woningen in het middenhuursegment. Deze uitwerking komt tegemoet aan de wensen uit de buurt om een kleinere supermarkt en een maatschappelijk functie in de vorm van een gezondheidscentrum te onderzoeken.

Tweede participatie ronde

Op 15 december 2021 zijn door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, twee digitale buurtbijeenkomsten georganiseerd om gevoel te krijgen bij het draagvlak voor beide uitwerkingen. In totaal hebben 55 mensen deelgenomen aan de bijeenkomsten. Ook enkele raadsleden hebben de bijeenkomsten gevolgd.

De reacties en vragen tijdens de bijeenkomsten waren divers. De buurt ziet de gemeente-brede behoefte tot verdichten, daarnaast zien de meeste buurtbewoners graag de winkelstrip met kleine dagwinkels behouden. Een deel van de bewoners ziet een supermarkt nog wel zitten, maar de meeste hebben duidelijk aangegeven niets groters te willen dan een supermarkt met een omvang van 600 – 900 m2 bvo. Overwegingen hierbij zijn dat een grotere supermarkt zorgt voor te veel verkeer, onveilige situaties rond de inrit van de garage en het 'veel te druk wordt in de buurt'. Op de toevoeging van een gezondheidscentrum aan het programma zijn weinig tot geen reacties gegeven. In de presentatie van de architect waardeert men mooie elementen zoals de vormgeving van de plint en de uitstraling. Er is vertrouwen uitgesproken dat de architect er iets moois van kan maken.

Vervolg voor verdere planuitwerking tot SPvE

Op basis van de uitkomsten van de extra onderzoeken en aanvullende notities, de input vanuit de participatiebijeenkomsten tot nu toe (inclusief de gesprekken met de buurtvereniging Ezelsdijk) zijn de verschillende aspecten en belangen door het college in samenhang gezien en afgezet tegen benoemde aandachtspunten en onderzoeksvragen in het IDOC. Dit heeft ertoe geleid om uitwerking 2 te vertalen in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). De raad is middels een brief van het college d.d. 19 maart 2022 uitgebreid geïnformeerd over de tussenstand van het project. In de brief is tevens een onderbouwing gegeven op basis van welke randvoorwaarden het planproces wordt afgerond om te komen tot een SPvE dat de raad ter vaststelling zal worden aangeboden.

8. Vervoltraject

8.1 Planproces

Nadat het college het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen heeft vrij gegeven voor consultatie, wordt deze oek in een brede bijeenkomst aan de buurt gepresenteerd voor reactie. De reacties van bewoners en belanghebbenden worden samen met de (eventueel aangepaste) concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen vervolgens door het college van B&W ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Na vaststelling van het definitief Stedenbouwkundig Programma van Eisen wordt een omgevingsbestemmingsplan voor de herontwikkeling opgesteld. Op het omgevingsbestemmingsplan is een formele inspraakprocedure van toepassing.

8.2 Participatieproces

Het voorgestelde niveau van participatie voor de omgevingsplanbestemmingsplanfase is raadplegen. De participatie zal in samenwerking met de Buurtvereniging Ezelsdijk en een te vormen klankbordgroep worden vormgegeven.

8.3 Planologisch juridisch proces

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en de anterieure overeenkomst vormen de basis voor het verdere ontwerp van de gebouwen en de buitenruimte. Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen door de raad kan worden gestart met de volgende fase; de omgevingsbestemmingsplanfase. De UPP 1 procedure voor de aanpassing van een omgevingsbestemmingsplan duurt ca. negen maanden tot en met vaststelling door de raad.

Commented [5.1.2E]: Heeft 5.1.2E naar de teksten gekeken?

8.4 Planning:

Hier aangeven wat globaal de doorlooptijden zijn van (en relaties tussen) de voorgestelde werkwijze voor de komende planfase en wat de totale doorlooptijd voor het project is (d.m.v. een globale planning t/m ingebruikname en (indien wenselijk) een relatieschema).

, Naar verwachting zal de raad eind 1^e kwartaal / begin 2^e kwartaal 2023 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen vaststellen. Hierna kan in het 2^e kwartaal 2023 worden gestart met de omgevingsbestemmingsplanprocedure. De inspraak op het omgevingsbestemmingsplan zal naar verwachting in het 3^e kwartaal 2023 kunnen plaatsvinden. Besluitvorming over het bestemmingsplan vindt naar verwachting eind 2023 / begin 2024 plaats. De initiatiefnemer zal daarna een aanvraag voor een omgevingsvergunning indienen voor het bouwplan. Als de omgevingsvergunning is verleend, kunnen de bouwwerkzaamheden aanvangen.

Bijlage 1: Nadere onderbouwing randvoorwaarden vanuit beleid

1. Beleidskader

Omgevingsvisie Utrecht (2019)

In de omgevingsvisie Utrecht (2019) staat wat het gemeentelijke beleid is over de 'fysieke leefomgeving' dat al is vastgesteld door het gemeentebestuur en de ontwikkelingsrichting voor de stad aangeeft. De omgevingsvisie bevat heel veel verschillende onderwerpen, de koers, het thematisch beleid en het gebiedsbeleid van de gemeente. Een aantal van de nota's wordt hieronder toegelicht

Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021)

Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen. Met verstedelijking wordt niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties, verkeer, cultuur, sport etc. Tot 2040 moeten er in Utrecht 70.000 extra arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 24.000 in woonwijken. Utrecht zet in op meer functiemenging in wijken, zoals wonen en werken, om de leefbaarheid van de wijken te vergroten. De RSU 2040 zet in op vitale winkelgebieden op basis van de hoofdwinkelstructuur - waartoe de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat behoort - en door functionele verbreding met passende publieksgerichte functies.

De ontwikkeling op de Jan van Galenstraat sluit aan bij de RSU door woningen te realiseren, ruimte te geven voor een supermarkt in de wijk en een bijdrage te leveren aan vergroening en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

Parkeervisie (2021)

In de nieuwe parkeervisie (2021) zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het parkeerbeleid. We willen een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan duurzaam vervoer, zoals lopen, fietsen en OV. Ook moedigen we het delen van vervoer aan. Dat zorgt voor minder auto's in de stad. De gemeenteraad heeft de parkeervisie in november 2021 vastgesteld. De hoofdlijnen van de parkeervisie zijn uitgewerkt in 6 delen, die elk overeen specifiek onderwerp gaan. In december 2021 heeft het college de onderdelen "parkeernormen" en de "aanpak betaald parkeren" vastgesteld. De desbetreffende beleidsregels zijn van toepassing op de ontwikkeling op de Jan van Galenstraat.

Woonvisie: Utrecht beter in Balans (2019)

Bij het bepalen van het woonprogramma voor dit initiatief is de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' (2019) en de daarin uitgewerkte ambities uit het coalitieakkoord 'Utrecht: ruimte voor iedereen' (2018) het gemeentelijk uitgangspunt. De kaders voor het woonprogramma zijn opgesteld aan de hand van de vijf speerpunten uit de woonvisie:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
- Meer gemengde wijken;
- Doorstroming;
- Een (t)huis voor iedereen;
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Voor middenhuurwoningen (huizen voor middeninkomens) is de woonvisie uitgewerkt in het [Actieplan Middenhuur \(7 december 2017\)](#). Op 10 maart 2022 is het Actieplan geactualiseerd. Voor het verhuren van sociale huurwoningen en middenhuurwoningen zijn de regels uit de huisvestingsverordening van toepassing. Zo moet voor zowel sociale huurwoningen als middenhuurwoningen een huisvestingsvergunning aangevraagd worden.

Detailhandelsbeleid Utrecht 2012

Het vigerende Utrechtse detailhandelsbeleid is vastgelegd in het Ontwikkelingskader Detailhandel Utrecht 2012. Winkel- c.q. centrumgebieden zijn een belangrijke ontmoetingsplek voor veel inwoners en bezoekers. In het ontwikkelingskader detailhandel onderscheiden we zes pijlers:

- Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijke fijnmazige voorzieningenstructuur;
- De nadruk ligt op kwaliteit van de verschillende winkelgebieden, zeker voor de centrumgebieden en de stadsdeelcentra;
- Komen tot een heldere, evenwichtige en duurzame voorzieningenstructuur, waarbij de verschillende winkelgebieden elkaar aanvullen en elk een eigen taak binnen de structuur vervult;
- De bedrijven moeten kunnen profiteren van elkaars nabijheid, aantrekkingskracht en gemeenschappelijke faciliteiten;
- Schaalvergroting op de juiste plek faciliteren;
- Alternatieve aanwendbaarheid

Flora en Fauna

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde diersoorten en beschermde gebieden. Bij een bestemmingsplanwijziging moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Ook geldt de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming: eenieder neemt voldoende zorg in acht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Als het toch noodzakelijk is om handelingen uit te voeren, dan moet zoveel mogelijk geprobeerd worden om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht van toepassing. Voor aanvang van de werkzaamheden moet een ecologisch werkprotocol worden opgesteld door een deskundige. Daarnaast moet worden gekeken naar de Provinciale omgevingsvisie interim omgevingsverordening Provincie Utrecht (beide vastgesteld in 2021). Voorafgaand aan de bestemmingsplanwijziging moet er worden onderzocht:

- Of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
- Of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
- Of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als gemeente hebben we ook de ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder "diervriendelijk" bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met "diervriendelijk" bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. De stadsecologen van gemeente Utrecht bepalen per project welke maatregelen toegepast dienen te worden.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen we naast de soorten uit de Wet natuurbescherming extra rekening houden met diersoorten uit de nota Utrechtse soortenlijst. De gemeenteraad heeft deze nota vastgesteld op 7 juni 2018. Bij het natuurwaardenonderzoek dient ook onderzoek gedaan te worden

naar het voorkomen van de soorten op deze lijst. Ook de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 geeft handvatten voor de uitwerking van flora en fauna bij nieuwe ontwikkelingen.

Welstandsnota (2015)

Op de beleidskaart van de Welstandsnota heeft het plangebied de aanduiding 'open'. Hierbij geldt: Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld
- er is ruimte voor vernieuwing
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

Nota Volksgezondheidbeleid 2019-2022 'Gezondheid voor iedereen'

Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen' vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Het behalen van gezondheidswinst (het verbeteren van de gezondheid) vraagt om een gezamenlijke inspanning van iedereen in de stad. Gemeentelijk beleid biedt veel kansen om de gezondheid van Utrechters positief te beïnvloeden en daarmee gezondheidswinst te boeken. We willen kansen benutten door onder andere gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling. De ambitie hierin is dat de leefomgeving van Utrechters zo is ingericht dat:

- gezond leven gemakkelijk is
- de druk op gezondheid zo laag mogelijk is
- en dat mensen zich prettig voelen

Uitgangspunten overig beleid

De gemeente Utrecht heeft de wens dat gebieds- en/of gebouw ontwikkeling gaat bijdragen aan de transitie naar een klimaat neutrale, natuur-inclusieve, klimaat adaptieve en circulaire stad. Hiervoor zijn onder andere de volgende moties van toepassing:

Motie 2017 - 61, Utrecht bouwt BENG (versie 2017).

Motie 2017 – 228, Plan puntensysteem diervriendelijk bouwen.

Motie 2019 – 336, Betere biodiversiteit.

Motie 2019 – 163, Groen van bijzaak naar standaard werkwijze

Motie 2019 – 134, klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand.

Motie 2016 – 252, Utrecht bouwt circulair.

Kadernota Openbare Ruimte (2016)

de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte geeft kaders voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De openbare ruimte is een belangrijke bouwsteen voor een gezonde groei van Utrecht. Het is de ambitie om de openbare ruimte te verbeteren zodat deze straks beter aansluit op de kenmerkende stedenbouwkundige en historische kwaliteiten van de stad, beter klimaatbestendig is de beter toegankelijk.

De kaders borgen de samenhang tussen het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt ingedeeld in drie kwaliteitsniveaus:

- Domstad
- Domstad Bijzonder
- Utrechtse Allure

Het inrichtingsniveau is 'Domstadkwaliteit'. Hiervoor geldt een standaardinrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen

Commented [5.1.2E]: Bijna alle buurtwinkelcentra zijn domstad bijzonder. Deze niet. Deze wel expliciet als onderdeel vd detailhandelstructuur ingezet. Moet dit dan ook Domstad bijzonder zijn? Licht hier een kans?

Commented [5.1.2E]: [5.1.2E] wordt Domstadkwaliteit ook gebruikt voor winkelgebieden of hebben die altijd een hoger dan basisniveau vanwege hun functie en intensievere gebruik?

Commented [5.1.2E]: Altijd een hoger niveau, vanwege intensiever gebruik, maar ook vanwege de bijzondere plek.

voorgeschreven. Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Visie speelruimte: 'Spelen in je eigen buurt'

In 2021 is er nieuw speelruimtebeleid vastgesteld. De ambitie hierin is dat we streven naar een stad waarin elk kind kan spelen en bewegen, zodra hij of zij de (voor)deur uitstapt. Dit betekent dat de openbare ruimte beter bespeelbaar wordt, voor jong en oud. Een van de doelen voor speelruimte is dat binnen 200 meter van iedere woning speelruimte te bereiken is. We houden daarbij rekening met het aantal kinderen dat in een buurt woont, en ook met de barrières die een kind over moet om bij een speelplek te komen. En speelplekken zijn zoveel mogelijk groen en aangepast aan klimaatverandering.

Wijkspeleruimteplan Noordoost (2012):

Wittevrouwen en Zeeheldenbuurt bestaat uit de buurten Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt en Huizingalaan en Karel Dormanlaan. Er is een tekort aan speelplekken voor met name de kinderen. De ambitie voor de speelruimte is om de speelplekken die er zijn, goed bereikbaar te maken door een speelweefsel aan te bieden.

In totaal zijn er voor kinderen en jeugdigen in de huidige situatie 16 speelplekken aanwezig, variërend in grootte en inrichting. Gezien het wenselijke basisvoorzieningsniveau zouden er minimaal 26 plekken voor de kinderen moeten zijn, waarvan 8 mede geschikt voor de jeugd. Er lijkt een toename te zijn van het aantal kinderen, die vervolgens weer doorgroeien naar jeugd. Hiermee dient rekening te worden gehouden.

Groenstructuurplan (2007, actualisatie 2018)

Het groenstructuurplan maakt inzichtelijk hoe we met de stedelijke groenstructuur bijdragen aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Het kent vijf hoofdpogaven:

- Vergroten van de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de groengebieden rond Utrecht door recreatieve en ecologische verbindingen aan te leggen;
- Uitbreiden van de groene buitenruimte door grootschalige groengebieden om de stad aan te leggen.
- Gezonde verstedelijking
- Klimaatadaptatie

De ambities zijn vastgelegd in een kaart: Visie Groenstructuur 2030. Deze kaart toont de ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en ruimtelijke samenhang. De Kardinaal de Jongweg is op deze kaart aangeduid als een wenselijke groenverbinding, het bestaande groen is onderdeel van de stedelijke groenstructuur.

Bomenbeleid (2009)

Bomen helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen. Ze zorgen namelijk voor verkoeling bij hitte en voor waterberging bij wateroverlast. Bomen zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en zorgen dat plekken herkenbaar zijn en een eigen identiteit hebben. De gemeente wil een heldere afweging kunnen maken voor het behoud van bomen in de stad.

Daarnaast is er bij ontwikkelingen in de gemeente extra aandacht voor de belangrijke boomstructuren: groepen of rijen bomen die waardevol zijn voor cultuurhistorie, voor de natuur of voor het landschap. Bijvoorbeeld bomen langs wegen, kanalen en rivieren. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant.

Commented [5.1.2E]: Dit wordt geactualiseerd

Commented [5.1.2E]: Het bomenbeleid is begin dit jaar geactualiseerd. Ik mis de bomeninventarisatie.

Op de bomenstructuurkaart is de Kardinaal de Jongweg aangeduid als 'stadslaan'. Hier staan verschillende soorten bomen in twee of meer rijen. De bomen zijn van de 1e grootte.

Utrechtse Soortenbeleid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen de gemeente extra rekening houden met beschermde soorten. Welke soorten dit zijn staat in de nota Utrechtse soortenlijst. De gemeenteraad heeft deze nota vastgesteld op 7 juni 2018. Bij het natuurwaardenonderzoek dient ook onderzoek gedaan te worden naar het voorkomen van de soorten op deze lijst.

De natuurwaardenkaart Utrecht geeft in dit plangebied een indicatie voor de aanwezigheid van zwaar beschermde gebouw bewonende soorten en gemeentelijke beschermde soorten. Bij de zwaar beschermde soorten gaat het om huismus, gierzwaluw of vleermuissoorten die voorkomen op de 'rode lijst'. Na nader onderzoek, (het bonvenogenoemde) natuurwaardenonderzoek, kan bepaald worden welke maatregelen genomen dienen te worden om deze "rode lijst"- soorten te beschermen en welke aanvullende maatregelen er genomen kunnen worden voor het stimuleren van het bestaan van de Utrechtse soorten.

2. Programmatisch (wonen, economie)

Wonen

De gemeente Utrecht vindt het van belang dat woningtypen en prijssegmenten evenwichtig over de stad zijn verdeeld, zodat iedere wijk ruimte biedt aan een (t)huis voor iedereen. Dit betekent dat in wijken waar de woningvoorraad uit balans is moet worden bijgestuurd. In wijken waar het aandeel betaalbare woningen (sociale huur- en middencategorie) relatief laag is willen we in nieuwbouwprogramma's fors inzetten op deze categorieën.

Om hier richting aan te geven is in de woonvisie per wijk de gewenste relatieve beweegrichting van de woningvoorraad binnen deze prijscategorieën weergegeven. In onderstaand tabellen zijn de eigendomssituatie en het prijsniveau van woningen in de subwijk 'Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt' en in de wijk 'Noordoost' weergegeven en vergeleken met de hele stad:

	Koop	Sociale huur in corporatiebezit	Huur overig	Onbekend
Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt	59%	15%	24%	2%
Noordoost	59	16%	23%	3%
Utrecht	45%	30%	23%	2%

(Bron: Kadaster, RWU, bewerking IB Onderzoek).

	Sociale huur	Middenhuur	Dure huur	Goedkope koop	Betaalbare koop	Dure koop	Onbekend
Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt	20%	15%	5%	1%	3%	51%	4%
Noordoost	20%	13%	5%	1%	6%	49%	5%
Utrecht	36%	11%	4%	2%	9%	31%	5%

De cijfers in de bovenstaande tabel stammen uit 2018 en zijn ontleend aan het landelijke Woononderzoek. Sindsdien zijn de prijzen in de hele stad aanzienlijk gestegen. Dat heeft tot gevolg dat woningen verschoven zijn van goedkoop en middelduur naar duurdere categorieën.

Te zien is dat in de subwijk 'Wittevrouwen, Zeeheldenbuurt' het aandeel sociale huurwoningen van corporaties met 20% relatief laag is, en het aandeel dure koopwoningen hoog.

In de woonvisie hebben we daarom opgenomen dat we in de wijk Noordoost het aandeel sociale huurwoningen sterk willen laten toe laten nemen, het aandeel middenhuurwoningen licht willen laten toenemen en het aandeel betaalbare koopwoningen gelijk willen houden.

Om een bijdrage te leveren aan bovengenoemde ambitie is het uitgangspunt voor het woonprogramma van het initiatief dat het bestaande aantal sociale huurwoningen in ieder geval terug wordt gebouwd. Daarnaast willen we inzetten op het toevoegen van middenhuurwoningen. Er wordt daarom ingezet op het volgende woonprogramma:

Prijscategorie*	Percentage
Sociale huur (< €763,47)	35%
Middenhuur (€763,47 – 1.027,26)	54%
Vrije sector huur (> €1.027,26)	11%

*Prijspeil 01-01-2022.

Voor de te realiseren sociale huurwoningen en middenhuurwoningen gelden de voorwaarden uit de bijlage van de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' (2019). Voor middenhuur zijn die voorwaarden opgenomen in het Actieplan Middenhuur (2017). Voor dit project gelden de voorwaarden uit dat Actieplan. Recent zijn de voorwaarden geactualiseerd. In overleg met de ontwikkelaar zal worden bezien in hoeverre ook aan die – aangescherpte – voorwaarden kan worden voldaan.

Doorstroming en toekomstbestendigheid

In Noordoost wonen veel ouderen die op termijn binnen de wijk willen doorstromen naar een woning die beter aansluit bij hun woonwensen. We kijken daarom via nieuwbouw naar kansen voor ouderen om door te stromen, rekening houdend met de woonbehoefte en woonwensen van ouderen (woning en woonomgeving levensloopgeschikt en bezoekbaar), waarbij het belangrijk is dat de kosten van huur/hypotheek zoveel mogelijk gelijk blijven.

Voor de te realiseren sociale huurwoningen en middenhuurwoningen is in ieder geval de regionale Huisvestingsverordening van kracht. Hiermee wordt de doorstroming gestimuleerd via de voorrangsregel 'doorstromen en doorschuiven' (artikel 2.4.4) en de 'voorrangsregels voor middenhuurwoningen' (artikel 2.4a.1):

Het uitgangspunt is om alle nieuwe woningen levensloopgeschikt te maken. Een levensloopgeschikte woning is in ieder geval voor iedereen bezoekbaar (zitplek, eetplek en het toilet bereikbaar) en bewoonbaar (douche- en/of badruimte, toilet en keuken zonder trap bereikbaar) / bewoonbaar te maken door eenvoudige c.q. niet-kostbare aanpassingen. Vanwege de urgente vraag naar rolstoeltoegankelijke woningen is ons uitgangspunt een aantal van de nieuw te realiseren woningen als rolstoeltoegankelijke woning in te richten (geschikt om zelfstandig te bewonen door een rolstoelgebruiker).

Economie

De winkelstrip met bevestigde woningen aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Ginnikenlaan is verouderd. Het aanbod detailhandel is beperkt en zit er op basis van een gereduceerde huur in.

Commented [5.1.2E]: Geactualiseerde voorwaarden middenhuur (2022)

Er is een link naar de gemeentelijke website in de maak. Wanneer die gereed is, kan die hierin worden toegevoegd.

Commented [5.1.2E]: Hier beleid opnemen. Onderbouwing naar bijlage 3

verband met de aanstaande herontwikkeling. Er ontbreekt een supermarkt als trekker voor de dagelijkse boodschappen. De locatie is toe aan een kwaliteitsimpuls. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is aangegeven dat de winkelstrip onderdeel is van de hoofdretailstructuur (dagelijkse boodschappen). Hiermee wordt het voorzieningenniveau met de groei van de stad volgens de principes van Gezond Stedelijk Leven en de barcode geborgd. In de huidige vorm, met enkel kleine dagwinkels, heeft de winkelstrip onvoldoende economisch perspectief. De komst van een supermarkt is een randvoorwaarde om een vitale winkelstrip aan de Jan van Galenstraat te realiseren en voor de toekomst te kunnen behouden. Zonder supermarkt ontbreekt een trekker voor de dagelijkse boodschappen en is er voor de andere winkels aan deze strip onvoldoende economisch perspectief om deze te behouden voor de hoofdretailstructuur.

In het onderzoek (2019) en de scenario-analyse (2021) van Bureau Stedelijke Planning wordt de behoefte aan en effecten van de ontwikkeling van de supermarkt op de winkelstructuur in de buurt en wijk beschreven. In het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning wordt het primaire marktgebied van de beoogde supermarkt afgebakend als grofweg de 500-meter straal rond de projectlocatie. Het primair marktgebied heeft ca. 12.000 inwoners en bestaat uit de buurten Huizingalaan/K. Doormanlaan, Tuindorp Oost, Voordorp en Voorveldse Polder. Overig Noordoost is het secundaire marktgebied. Het totale verzorgingsgebied Noordoost heeft ca. 39.000 inwoners.

In het marktonderzoek wordt aangetoond dat er voldoende marktruimte is voor een supermarkt om zich hier te vestigen en zo dagelijks voldoende publiek te trekken. Een supermarkt in het discountsegment is het meest kansrijk omdat deze nog niet in het verzorgingsgebied aanwezig is en er is sprake van verlies van toekomstperspectief van andere fullservice supermarkten in het verzorgingsgebied. De nieuwe supermarkt moet daarom een nieuwe toetreders zijn om te veel concurrentie met De Gaard te voorkomen.

De ontwikkeling van een (discount)supermarkt is zowel kwantitatief als kwalitatief te verantwoorden:

- In het primaire marktgebied zijn op dit moment Albert Heijn en Ekoplaza in winkelcentrum de Gaard de enige aanbieders;
- Het huidige supermarktaanbod in Noordoost is erg laag: 0,15 m² per inwoner versus 0,27 m² per inwoner landelijk (2019);
- Discountsupermarkten zijn in het gehele verzorgingsgebied niet aanwezig;
- Door de toename van het aantal inwoners in het verzorgingsgebied en een verwachte hogere kooporiëntatie van de inwoners (door versterken van het aanbod) is er rond 2030 voldoende uitbreidingsruimte aanwezig voor een discountsupermarkt op de projectlocatie.

Commented [5.1.2E]: Dit getal zal iets zijn gewijzigd sinds de komst van de Ekoplaza vorig jaar. Er is geen actueel cijfer beschikbaar.

Commented [5.1.2E]: Zo definiëren? 2019?

De supermarkten in het verzorgingsgebied zullen door de komst van een discountsupermarkt en omzetverlies merken. Doordat het huidige supermarktaanbod gemiddeld goed functioneert en het omzeteffect zich verdeelt over meerdere aanbieders, zal geen sprake zijn van verlies aan toekomstperspectief van één van deze supermarkten.

De komst van een discountsupermarkt zorgt voor structuurversterking:

- Het aanbod voor de inwoners verbetert door de toename van de keuzemogelijkheden;
- De huidige locatie krijgt een kwaliteitsimpuls. Ruimtelijk én economisch, omdat een supermarkt als trekker voor de dagelijkse boodschappen de winkelstrip weer nieuw leven inblaast met positieve effecten voor andere ondernemers.

De komst van een supermarkt en het gezondheidscentrum sluit aan bij de aanpak vitale winkelgebieden, zoals omschreven in de RSU2040. Het winkelgebied aan de Jan van Galenstraat krijgt hiermee een structuurversterking en kwaliteitsimpuls wat nieuwe mogelijkheden biedt voor ondernemers van kleinere winkels.

3. Ruimtelijk

De winkels met bovengelegen woningen in het plangebied zijn verouderd. Het aanbod detailhandel is beperkt. Het herontwikkelingsplan gaat uit van sloop van de huidige bebouwing en het realiseren van ca. 94 appartementen, een gezondheidscentrum en een discountsupermarkt met aanvullend 5-7 kleinere commerciële ruimtes. ~~De komst van een supermarkt en het gezondheidscentrum sluit aan bij de aanpak vitale winkelgebieden, zoals omschreven in de RSU2040. Het winkelgebied aan de Jan van Galenstraat krijgt hiermee een structuurversterking en kwaliteitsimpuls wat nieuwe mogelijkheden biedt voor ondernemers van kleinere winkels.~~

De bebouwing moet passen in de ruimtelijke structuur van het gebied en hier een logisch onderdeel van gaan vormen. De locatie biedt aan de noord- en westzijde de mogelijkheid om wat hoger te bouwen dan de bestaande bebouwing. Hierdoor wordt er een goede overgang gemaakt naar de hogere bebouwing aan de westzijde van de Jan van Galenstraat. Ook langs andere delen van de Kardinaal de Jongweg staan al hogere gebouwen. Door het brede profiel van de weg en de situering van het gebouw zijn er naar verwachting geen nadelige gevolgen te ondervinden van de schaduwwerking van de hogere bebouwing. Dat geldt ook voor de Jan van Galenstraat. Overlast voor omwonenden moet zoveel mogelijk voorkomen worden en de levendigheid bevindt zich zoveel mogelijk aan de 'buitenzijde' van het bouwblok.

Aan de zuidkant is de wens om aan de Huizingalaan bebouwing te positioneren in de rooilijn van de bestaande bebouwing en hier een aantrekkelijke straatwand te maken. De bebouwing langs de Kardinaal de Jongweg krijgt een hoogte die oploopt van 4 naar 5 lagen. Hiermee wordt een overgang gemaakt tussen de bestaande bebouwing aan de oostkant van 4 lagen en het gebouw aan de westkant van 9 lagen.

Bezonning

[resultaten bezonningsonderzoek Blauw]

4. Gezonde leefomgeving

Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023

De ambitie van de nota Volksgezondheid; Gezondheid voor iedereen (2019-2023) is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit.

Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van

Commented [5.1.2E]: Weer een ander getal..

Commented [5.1.2E]: In de raadsbrief wordt gekozen voor de variant met 6 winkelunits. Eerder in de tekst lees ik 5-7 winkelunits. Ik stel voor een keuze te maken. 2-5 winkelunits klopt in ieder geval niet.

Commented [5.1.2E]: De wens van wie? De ontwikkelaar of de gemeente. Je kan er nl ook voor kiezen om geen woningen aan die kant toe te voegen om zo een open karakter te houden/maken van het binnengebied die dan ook zichtbaar en toegankelijk is voor omwonenden buiten het plangebied. Dit lijkt me nog wel een besprekspunt binnen het projectteam.

Commented [5.1.2E]: Volume plint is nodig voor de voorzieningen. Daarboven komen de voorzieningen. Een deel van het te vergroenen gebied wordt openbaar.

Commented [5.1.2E]: Bij 3.2 staat max 5 bouwlagen..

Commented [5.1.2E]: Scherp!

voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er wordt een hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermt. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

Gezond leven is gemakkelijk

De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen speelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang en meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Er wordt gewerkt naar een omgeving waar Utrechters gemakkelijk voedselkeuzes kunnen maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

Mensen voelen zich prettig

Een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. Zo is er ruimte voor groen, water, er is ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Dit betekent ook dat in de stad voldoende ruimte is om te recreëren in de buurt. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in functies van de openbare ruimte. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

Luchtverontreiniging

De luchtverontreiniging is afhankelijk van de directe aanwezigheid van uitlaatgassen van verkeer en de achtergrondconcentratie van luchtverontreiniging. Op basis van de mate van luchtverontreiniging zal het soort gebruik van de openbare ruimte hierop aangepast kunnen worden. Zitplaatsen op pleinen niet direct naast een kruising met verkeerslichten, terrassen niet bij een taxi- of busstopplaats et cetera.

Nota Bodembeheer (2017-2027) en Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer:

Het bodembeleid gaat uit van:

Commented [5.1.2E]: Prima om op te nemen, maar komt dus niet uit de nota. Zou dit niet beter bij hfst 3 over de uitgangspunten gezet kunnen worden?

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen;
- Bij graafwerkzaamheden of (nieuw)bouw op gevallen van bodemverontreiniging zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Tevens is sanering nodig als er sprake is van risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
- Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit kwaliteit wonen;
- Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

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

Door ligging in de zogenaamde dynamische zone kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer 2015.

Om te bepalen of het terrein geschikt is voor het toekomstig gebruik moet er inzicht zijn in de bodemkwaliteit.

5. Energie en duurzaamheid

Duurzaamheidsbeleid

Energieprotocol

Het is de ambitie van de Gemeente Utrecht om klimaatneutraliteit te realiseren voor nieuw te ontwikkelen plangebieden. Het Utrechts Energie Protocol t geeft houvast bij het gezamenlijk stapsgewijs invullen van de ambitie om gebieden maximaal klimaatneutraal te (her)ontwikkelen en is een handreiking aan projectontwikkelaars hoe zij aan het principe van klimaatneutraliteit vorm kunnen geven.

Warmtevisie

Commented [5.1.2E]: Dit niet handiger om onder 5.13 te plaatsen? – nu staat het wat verloren en weer iets met duurzaamheid.

Bijlage 2: Onderbouwing Verkeer en parkeren

In de parkeerbalans wordt gerekend met de nieuwe parkeernormen voortkomend uit de nieuwe parkeersvisie.

Berekening Parkeerbehoefte auto

De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van twee scenario's waarbij de oppervlakte van de winkels verschilt. Dit is weergegeven in de tabel hieronder:

	Aantal / m ² BVO		
	Huidig	Scenario 1	Scenario 2
Woningen <55 m ²	3	28	28
Woningen 55-80 m ²	35	9	9
Woningen 80-130 m ²	2	56	56
Supermarkt	n.v.t.	1000 M2	1000 M2
Detailhandel	1393 M2	325 M2	860 M2

Hiervan zijn er 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.

Daarnaast is er in Utrecht op basis van de beleidsregels een substitutie mogelijk van het aantal parkeerplekken met het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplekken. Bij het plaatsen van deelauto's is een substitutie van 20% van het benodigd aantal parkeerplekken mogelijk, bij extra fietsparkeerplekken is dit 10%.

	Situatie 1	Situatie 2	Situatie 3	Situatie 4
	pp	pp	pp	pp
Rechtsens verkregen niveau	58	58	58	58
Parkeerbehoefte toekomstig	76	88	76	88
Extra pp door functieverandering	18	30	18	30
Onttrekking parkeerplaatsen	65	65	65	65
Subtotaal	83	95	83	95

Commented [5.1.2E]: Onderbouwing: mobiliteit

Commented [5.1.2E]: Dit is nog het 'tussenplan'. Er moet een update komen met het laatste plan als basis

Reductie door dubbelgebruik	-17	-21	-7	-7
Te realiseren met dubbelgebruik	66	75	76	88
Extra reductie door vervoersmaatregelen	-12	-13	-15	-16
Te realiseren met vervoersmaatregelen	54	62	61	72

In situatie 4, dus met vijf winkels, een supermarkt en 93 woningen waarbij de bewoners een eigen plek hebben en bezoekers en winkelend publiek parkeerplaatsen delen, zijn 88 parkeerplekken nodig. In het geval dat er extra mobiliteitsmaatregelen genomen worden, zoals het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen, zijn er 72 parkeerplaatsen nodig.

De precieze invulling van het dubbelgebruik van de garage door de nieuwe bewoners en het winkelend publiek moet nader worden onderzocht. Bewoners zijn over het algemeen tussen 18.00 uur en 07.00 uur thuis en hebben dan hun auto geparkeerd. De eerste paar uren (tussen 18.00 uur en de sluitingstijd van de supermarkt) komen overeen met de koopavond(en). Het gebruik van de garage door het winkelend publiek conflicteert hiermee met het gebruik door de bewoners die waarschijnlijk een (vaste) plek in de parkeerkelder hebben waarvoor zij betalen. Gedacht kan worden om een deel van de parkeerplekken af te scheiden met een hekwerk en speedgate en een deel van de plekken 'semi-openbaar' te maken met een beugel of een bord en hiervoor niet hetzelfde maandtarief te rekenen als voor de afgeschermdde plekken. Hiernaast zijn nog een aantal 'openbare plekken'.

Daarnaast is het de vraag of dat de bewoners uit de buurt in de parkeerkelder moeten kunnen (vergunning)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.

Berekening parkeerbehoefte fiets

Verkeersveiligheid

De openbare ruimte in de stad is schaars. De gemeente Utrecht legt bij herontwikkelingen van de openbare ruimte de prioriteit bij de voetganger, de fietser en het OV. De openbare ruimte wordt niet meer 'zoals vanzelfsprekend' voor de auto ingericht. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte moet worden hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Hierbij moet de verkeersveiligheid voor voetganger, fietser en automobilist zijn gegarandeerd.

Commented [5.1.2E]: Wanneer gaat dat gebeuren

Commented [5.1.2E]: De parkeer/balans voor de nieuwe situatie moet kloppen. De huidige situatie dat omwonenden uit de omgeving hier ook gewend waren te parkeren hoeft niet meegenomen te worden. Het is niet relevant dat bewoners uit de omgeving 'gewend' waren hier te parkeren, zij hebben jarenlang 'geluk' gehad, maar hebben er geen recht op. Deze alinea herschrijven.

Commented [5.1.2E]: Wat wil je hier onderbouwen?

Commented [5.1.2E]: Toevoegen

Intensiteiten

DHV Royal Haskoning heeft in opdracht van de initiatiefnemer een onderzoek naar verkeersveiligheid verricht. Hieronder zijn de uitkomsten samengevat.

Onderstaande tabel uit de rapportage geeft de fietsintensiteiten (en huidige intensiteiten van) van de ontwikkeling aan de Jan van Galenstraat.

Weg	Etmaalintensiteit MVT	Etmaalintensiteit fiets
Kardinaal de Jongweg	31.200*	2.600*
Jan van Galenstraat	4.350*	5.900*
Huizingalaan	1.650#	3.550#

* <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/> voor gemiddelde weken 9-11 2020

* https://apps.trafica.nl/brutus/brecht_modelintensiteiten uit 2018

Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019

Om de toekomstige intensiteiten van het autoverkeer te bepalen is de verkeersgeneratie door de ontwikkeling bepaald op basis van "Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk" van de gemeente Utrecht. Voor scenario 2 zijn de te verwachten intensiteiten in de toekomst in onderstaande tabel weergegeven.

Weg	Etmaalintensiteit huidig	Scenario 2 Ontwikkeling
Kardinaal de Jongweg	31.200	31.640
Jan van Galenstraat	4.350	4.790
Huizingalaan	1.650	2.090

Verkeersveiligheid automobilisten per wegcategorie

De etmaalintensiteiten op de omliggende wegen worden door de ontwikkeling hoger. Ze vallen binnen de bandbreedte waar de weg categorie geschikt voor is. De Kardinaal de Jongweg is onderdeel van een stedelijke verdeelring. Stedelijke verbindingswegen worden gebruikt om doorgaand verkeer te faciliteren en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. De grens van de etmaalintensiteit voor een dergelijke weg wordt eigenlijk altijd bepaald door de afwikkelingscapaciteit van de kruisingen. Door de geringe toename zijn er geen problemen te verwachten met de afwikkelingscapaciteit van de kruisingen.

De Jan van Galenstraat wordt bij de herinrichting een erftoegangsweg, en krijgt een vrijliggend fietspad. De grens voor een erftoegangsweg ligt tussen 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal en grens is niet hard.

Verkeersveiligheid fietsers

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

Commented [5.1.2E]: Deze alinea herformuleren, het leest onsamenhangend.

Commented [5.1.2E]: Zo?

Commented [5.1.2E]: En? Ipv maar

Commented [5.1.2E]: Is dat een losliggend fietspad?

Commented [5.1.2E]: Ik zou zeggen: een vrijliggend fietspad

Weg- categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur (I max <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (I max 500- 2.500/etm)	Snelle fietsroute (I max > 2.000/etm)
Erf- toegangsveg	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	

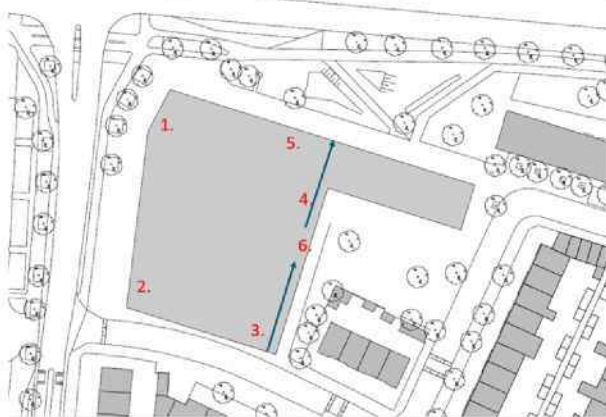
De Jan van Galenstraat heeft 5.900 fietsers, en valt in de horizontale as dus in de categorie "snelle fietsroute" waar de intensiteit meer dan 2.000 fietsers per etmaal is. Meer fietsers op de Jan van Galenstraat verandert de categorie niet. De toekomstige intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, dat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

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

Ontsluitingslocaties

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Bijlage 3: Onderbouwing Economie

CONCEPT

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 5 Oct 2022 09:08:11 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Vraagje om advies
Attachments: 220720 SPvE concept.cc opm WRG.docx

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E

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



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

Verzonden: dinsdag 4 oktober 2022 12:09

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

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

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

Onderwerp: RE: Vraagje om advies

Hallo 5.1.2E

In de bijlage het SPvE met de aanvullingen van 5.1.2E en mij.
Nog enkele aandachtspunten:

- Er wordt dus niet gerelined in de Jan van Galenstraat maar wel vervangen en afkoppelen.
- Wat is de invloed van de ondergrondse parkeergarage op het grondwater?
- Hoe wordt er omgegaan met de riolering in de van Ginnekenlaan aangezien deze binnen het projectgebied valt en er bovenop gebouwd zal worden.

Daarnaast lijkt het ons goed om met jou/jullie te kijken hoe het afvalwater vanuit de nieuwe panden aansluit op het gemeentelijk stelsel en hoe het hemelwater wordt afgekoppeld. Dit moet ook afgestemd worden op de rioolvervanging in de Jan van Galenstraat. 5.1.2E 5.1.2E en ik willen hier graag bij aanwezig zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

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

Verzonden: maandag 26 september 2022 17:03

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

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

Onderwerp: RE: Vraagje om advies

Ha 5.1.2E

Dank voor je reactie en je aanvulling.

Ha Bo en Imco,

Onderstaande brengt me dan bij jullie. Ik ben maar zo vrij jullie te vragen om een check op het SPvE waarvan het concept is bijgesloten. Willen jullie de stukken over het water nalopen?

Op pag. 14 een beschrijving van de huidige situatie en de planning van de re-lining. 5.1.2E begreep ik dat deze anders is geworden of gaat worden.

Op pag. 19 worden uitgangspunten gegeven. Zijn deze compleet?

Op pag. 24/25 staat in paragraaf 5.8 bij 'Onderbouwing' het beleidsmatig deel. Ik zie wat dubbeling met de beschrijving van de huidige situatie en met de uitgangspunten. Onderstaande aanvulling 5.1.2E kan dan in 5.8 of dit kan met het overblijvende beleidsmatig deel beter naar Bijlage 1 'nadere randvoorwaarden beleid'. Het is niet echt een 'onderbouwing'.

Willen jullie 5.1.2E meenemen in jullie reactie? – hij schrijft het SPvE

5.1.2E

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

Verzonden: maandag 26 september 2022 12:10

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

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

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

Onderwerp: RE: Vraagje om advies

Dag 5.1.2E

Omdat we ons als water adviseurs over de diverse gebieden hebben opgedeeld heb ik 5.1.2E en 5.1.2E in de cc gezet. Zij zijn onze gebiedsadviseurs voor water en klimaatadaptatie in de wijk Noord-Oost en daarmee eerste aanspreekpunt op dit onderwerp. Toch wil ik vast het volgende meegeven:

Voor water geldt ongeveer hetzelfde als wat Wim aangeeft. Natuurlijk is vollegrond het best, ook voor de wateropgave.

In de huidige situatie is het gehele verharde gebied aangesloten op het gemengde rioolstelsel al het water, zowel huishoudelijk als het regenwater, wordt gezamenlijk afgevoerd naar de zuivering. Vuil- en schoon afvalwater scheiden bij de bron is een plicht.

Als we dit gebiedje opnieuw gaan ontwikkelen zal er volgens de huidige normen en maatstaven ontwikkeld moeten worden, dus ook volgens de visie klimaatadaptatie en de visie water en riolering. Het ontwerp zal o.a. moeten voldoen aan de eis om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag daar te verwerken waar het valt. Dit betekent al gauw hergebruik of infiltratie.

Ook zal zodanig ontworpen moeten worden dat een regenbui van 80 mm/u niet tot schade zal leiden.

Als aan deze voorwaarden voldaan wordt, en dit zijn eisen, zal de situatie verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Ten aanzien van water zal er in een vroeg stadium een plan moeten komen hoe er met regenwater en vuilwater wordt omgegaan. Ik zie dat het gebouw over de bestaande riolering gepland staat deze zal dus moeten verdwijnen. Daarnaast zullen er voortijdig ook afspraken gemaakt moet worden over het ontsluiten van het huishoudelijke afvalwatersysteem naar het gemeentelijke systeem. Nu is wellicht nog niet overal voldoende riolering aanwezig om volgens de huidige bouw en milieuregelgeving te kunnen lozen. Het lijkt me goed om dit met de plantoetsers vooruitlopend op de vergunning goed af te stemmen.

M.b.t. grondwater zou 5.1.2E geraadpleegd kunnen worden of er veel nadelige effecten zijn t.a.v. grondwaterstromingen. Zelf verwacht ik dat dat op deze schaal mee zal vallen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Stadsbedrijven

Beheer Openbare Ruimte

ma t/m do



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

Verzonden: maandag 26 september 2022 09:19

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

<5.1.2E@utrecht.nl>

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

Onderwerp: RE: Vraagje om advies

Beste 5.1.2E

Stedenbouw heeft een punt als men zegt dat er geen volle grond is. Inderdaad is de normale situatie met alle mogelijkheid tot beworteling tot aan het grondwater het meest ideaal. Maar dat wil niet zeggen dat er niks kan, er zijn legio voorbeelden van groenaanleg op een parkeerdek of vergelijkbaar (zoals de toekomstige overkapping A27). Ook bij een gronddikte van 1,00 m. kunnen nog steeds bomen geplant worden en groeien. Het vergt alleen wat (technische aanpassingen en extra kosten).

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

Stadsbedrijven

Stadsingenieurs

bezoekadres: voorlopig n.v.t. (thuiswerken)
maandag t/m vrijdag

Postbus 8375
3503 RJ Utrecht



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 23 september 2022 21:06

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] der <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: Vraagje om advies

Ha [redacted] en [redacted],

Even een adviesvraag over een parkeerbak in een ontwikkeling die ik begeleid (sloop/nieuwbouw op de hoek Jan van Galenstraat – Kardinaal de Jongweg).

Bijgesloten het VO. Op sheet 2 is de ondergrondse parkeerbak goed te zien. Op sheet 3 is in een lichtgeel blok aangegeven waar de garage onder de openbare ruimte ligt. Sheet 12 geeft een dwarsdoorsnede. Er lijkt een meter gronddekking te zijn. Op de bak zijn een speeltuin en openbaar groen voorzien.

Stedenbouw geeft aan dat de kwaliteit van de openbare ruimte per definitie minder wordt omdat er geen volle grond meer is en er een negatief effect qua klimaatadaptatie ontstaat. Is dit volgens jullie ook zo?

Ik als leek denk dan een speeltuin past prima en in een meter grond kan van alles prima groeien. Qua grondwater zal het door die paar m3 onder de grond niet mis lopen. En qua klimaatadaptatie zie ik een negatieve werking met groen / speeltuin op een meter grond i.p.v. in de volle grond niet. Maar goed, ik lees graag hoe jullie het zien.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectmanager

T [redacted]
M [redacted]
[redacted]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 5 Oct 2022 12:16:53 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Fwd: Jan van Galenstraat: IPvE doorfietsroute
Attachments: IPvE Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.pdf

Verzonden vanuit [Outlook voor iOS](#)

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: Thursday, June 16, 2022 11:48:12 AM
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: IPvE doorfietsroute

Ha 5.1.2E
Het concept- IPvE van de doorfietsroute is vrijgegeven voor consultatie. Ter info bijgesloten i.v.m. IPvE Jan van Galenstraat (project in de omgeving) en schetsplan buitenruimte.
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"
Sent: Wed, 5 Oct 2022 14:13:38 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: 1e opzet buitenruimteontwerp

Hi 5.1.2E

Ik heb zojuist een paar voorbeelden van 5.1.2E gekregen met google maps als ondergrond, dus daar werk ik nu aan. Ook zojuist nog even met 5.1.2E afgestemd.

Maandag heb ik 5.1.2E en Jandirk afgestemd mbt de fietsroute langs de JvGalenstraat. Jandirk zal voor dit project dus niet als mobiliteitsexpert kunnen worden ingezet. Maar we hebben echt wel iemand nodig vanuit verkeer om dingen uit te zoeken, anders wordt het een wiebelig verhaal richting bewoners. Ik kreeg wel een naam door 5.1.2E 5.1.2E Dus misschien kan je haar benaderen of ze tijd heeft?

Ik ben vandaag goed bereikbaar maar morgen hele dag weer in sessies. Ik stuur je wat op eind vd dag. Daarnaast is het denk ik ook goed om alvast iets met het hele team in te plannen om de bewonersavond voor te bereiden?

Groet, 5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 4 oktober 2022 11:49
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: 1e opzet buitenruimteontwerp

Ha 5.1.2E

Net gebeld maar kreeg je voicemail.

Vanmorgen overleg gehad met 5.1.2E en 5.1.2E Prima voorzet maar wel nog wat opmerkingen.

Qua stijl lijkt een eindplaatje van google maps met wat kringen in verschillende kleurtjes wat waar komt/kan komen (vuilnis, fietsen, laden/lossing, pakket afhaal, groen) het beste om 1 november aan de buurt te laten zien. De prent die je nu hebt zien we dan als interne werkprint om er zeker van te zijn dat wat we voorstellen ook past op de locatie. Ik heb aangegeven dat je o.a. hiervoor nog met Stadswerken en verkeer om de tafel gaat.

Kun jij uit de voeten met onderstaande? En heb je al met Stadswerken en Verkeer overleg kunnen hebben?

5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: maandag 3 oktober 2022 12:20
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@dietz.nl>
CC: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@dietz.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: 1e opzet buitenruimteontwerp

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Wat ons betreft moet er nog wel een slag geslagen worden m.b.t. de schets voor de openbare ruimte, o.a. wat betreft het visuele aspect ("hoe ziet het plaatje eruit") en ook wat betreft de plaatsing van de onderdelen. Volgens mij is dat ook de bedoeling van 5.1.2E en was deze schets kaart vooral bedoeld om het programma voor de openbare ruimte (welke onderdelen er gerealiseerd moeten worden) te verzamelen.

Mijn collega 5.1.2E en 5.1.2E hebben nog rechtstreeks contact over hoe wij dit samen kunnen oppakken.

Belangrijk is, dat als er verschillende opties gesuggereerd worden (bijvoorbeeld voor de positie van ondergrondse containers), deze opties ook werkelijk allemaal (technisch) mogelijk en wenselijk zijn; dit moet van tevoren goed bekeken en beoordeeld worden, door de gemeente intern en in overleg met ons.

Volgende vraag is dan of dit **keuze opties** voor de buurt zijn, of dat dit **zoekgebieden** zijn waarover uiteindelijk de gemeente in overleg met de architect de definitieve knoop doorhakt tijdens de verdere uitwerking van het inrichtingsplan. Ik vermoed dat dit laatste het geval is, want de inrichting van de openbare ruimte is behoorlijk complex, en raakt ook aan andere ontwikkelingen zoals de fietsstraat en KdJ weg.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsdijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E [@blauw-architecten.nl](mailto:5.1.2E@blauw-architecten.nl)

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

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

Verzonden: maandag 3 oktober 2022 11:52

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

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>;

5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; 5.1.2E

<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@dietz.nl>

Onderwerp: Re: Jan van Galenstraat: 1e opzet buitenruimteontwerp

Hoi 5.1.2E & 5.1.2E

Mooi dat er een eerste ontwerpschets is! Goed idee, om het ook meer schetsmatig weer te geven, bijvoorbeeld getekend. Dat sluit beter aan bij de 'status' van het ontwerp.

De kaart roept bij mij vragen op zoals:

- om welk laden en lossen gaat het hier? Laden en lossen voor de supermarkt gebeurt binnen het gebouw toch?
- is er een voorkeurslocatie voor de vuilnisbakken en hoe wordt doorgaans een definitieve locatie gekozen? Zijn er kaders, uitgangspunten oid? Ik neem aan dat de meeste mensen liever geen bakken voor hun deur hebben.
- de ingetekende fietsen zijn voor bezoekers neem ik aan? (bewoners parkeren fietsen ondergronds). Is het aantal fietsplekken voor bezoekers ergens op gebaseerd?
- er staan ook fietsplekken tussen het pand en de speeltuin, voor wie en hoe komen fietsers daar?
- staat de kruidentuin al vast, of is dat een idee?
- het groen aan de KdJweg is dat anders dan hoe het nu is?
- er staan een aantal groene stukken, staat het al vast wat daar komt aan groen?

Best veel vragen, vragen waarvan ik me kan voorstellen dat bewoners ze ook kunnen stellen. Voor de bijeenkomst moeten we scherp hebben wat vast staat en waar we input van bewoners op willen. Dan kunnen we ook bepalen in welke vorm we dat het beste kunnen doen. Een onderwerp van gesprek voor overleg van morgen lijkt me.

Groeten 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.

Op do 29 sep. 2022 om 15:44 schreef 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>:

Hoi 5.1.2E en 5.1.2E

Zoals aangegeven is de kaart draft en voor nu puur om het programma in de buitenruimte te verzamelen. Ik ben daarom op zoek naar een geschikte tekenstijl voor die kaart, misschien iets cartoonachtigs? Kennen jullie toevallig een voorbeeld? Online is niet echt iets te vinden en hier bij de gemeente heb ik ook nog niets gevonden. Is het mogelijk om hier morgen of begin volgende week over te bellen?

Alvast dank.

Groet, 5.1.2E 5.1.2E

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

Verzonden: donderdag 29 september 2022 12:39

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@dietz.nl>; 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: 1e opzet buitenruimteontwerp

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

5.1.2E heeft een eerste opzet gemaakt van de schets voor de buitenruimte. Het beeld geeft mi precies genoeg detail maar het is ook duidelijk dat het nog niet definitief is. Er zitten ook keuzemogelijkheden in.

Er moet nog een slag t.a.v. laden/lossen worden gemaakt met de ontwerpster van de fietsstraat JvG en de verkeerskundige van dat project en met stadsbedrijven ivm de containers.

Graag jullie reactie. Is dit ok voor de communicatie, zit alles er in en is het goed afgestemd op de gebouwen/parkeerbak?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E [@utrecht.nl](mailto:info@utrecht.nl)

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 5 Oct 2022 15:54:25 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@rhdhv.com>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@rhdhv.com>
Subject: Jan van Galenstraat: vraagje over fietsparkeren

Ha 5.1.2E

Korte update en een vraagje

Even een tijdje uit de lucht geweest over het project. De buurt heeft (nog steeds) niet laten weten of ze gebruik willen maken van ons aanbod de onderzoeken mondeling toe te lichten. Ze hebben de afgelopen periode gebruikt om raadsleden te informeren over hun ongenoegens. Tijdens een raadsinformatie bijeenkomst op 13 sept hebben ze ingesproken. Daarna hebben we nog geen contact met hen gehad.

Tijdens de bijeenkomst heb ik de conclusies, achtergrond en wat cijfers uit de onderzoeken gepresenteerd. Het was aanleiding voor de raadsleden niet met de wethouder in debat te gaan om het project bij te sturen. De onderzoeken stonden als een huis. Fijn dat ze er zijn en jullie zulk goed werk hebben geleverd.

We zijn nu bezig met een schetsplan voor de openbare ruimte. Het fiets parkeren moet hierin worden opgenomen. Ik vermoed dat er CROW richtlijnen zijn voor het aantal fietsplekken / m2 retail en/of supermarkt.

Kun jij ons (5.1.2E en mij) hierin verder helpen? – ik heb nog steeds geen verkeerskundige vanuit de afdeling verkeer.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

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



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 5 Oct 2022 20:04:54 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Fietsroute JvGalenstraat
Attachments: Schermopname (12).png

Hi 5.1,2E

Nog bedankt voor de toelichting van afgelopen maandag. Toch nog een vraag over de overgang van autorijbaan (JvGalenstraat) naar de doorfietsroute (richting Amersfoort). In de bijlage een foto van de Jutfaseweg die 2 soorten overgangen (links en rechts) kent. Welke overgang hadden jullie in gedachten? Als we voor de overgang kiezen aan de linkerzijde kunnen we wellicht wel voor een opstalplek laden&lossen langs de doorfietsroute kiezen? Ik kon hier niets van in het concept ipve vinden.

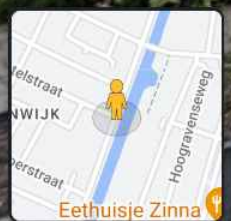
Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
(Beleids)Adviseur/ Projectleider

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





From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 6 Oct 2022 14:35:26 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@rhdhv.com>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: vraagje over fietsparkeren

Ha 5.1,2E dank voor de info. Super. En nog geen signalen dat de bewoners een toelichting willen.

@5.1,2E 5.1,2E het laatste ontwerp gaat uit van:

1.200 mb bvo supermarkt

630 m2 bvo winkels

650 m2 bvo gezondheidscentrum Hiervoor geeft onze parkeernorm aan per 100 m2 bvo 1,8 plek medewerker en 0,6 plek bezoeker.

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@rhdhv.com>
Verzonden: donderdag 6 oktober 2022 14:19
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@rhdhv.com>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: vraagje over fietsparkeren

Ha 5.1,2E

Mooi dat de onderzoeken als een huis stonden en bedankt voor de terugkoppeling. Dit horen we natuurlijk graag! En dan is het maar wachten op wanneer bewoners in de lucht komen voor een presentatie. Maar lijkt mij ergens dat ze niet meer open staan voor het aanhoren van het onderzoek, aangezien zij de politiek al gezocht hebben. Of heb jij nog concrete signalen dat ze dit alsnog willen?

Betreffende de fietsparkeernormen: de gemeente Utrecht heeft geen fietsparkeernorm voor een supermarkt gedefinieerd in de "Parkeernormen Fiets en Auto" uit mei 2021. Daarom heb ik even naar de norm die het CROW voorschrijft gekeken. Deze is 2,9 fietsparkeerplekken per 100m², met een spreiding tussen 1,6 en 4,3 fietspp per 100m² voor een supermarkt. Voor detailhandel is dit 2,7 fietsparkeerplekken (bandbreedte 1,5-4) per 100m². Gezien de ambitie van de gemeente Utrecht op het gebied van de fiets, en het verminderen van autoparkeerplekken in de ontwikkeling, adviseer ik jullie aan de hoge kant van de bandbreedte te gaan zitten voor de te realiseren fietsparkeerplekken.

De oppervlaktes uit de laatste opgave voor supermarkt en detailhandel waren:

Supermarkt 1747 m²

Detailhandel 325 – 660 m²

Voor de supermarkt komt het aantal fietsparkeerplekken uit op ca. 63 fietsparkeerplekken (51 – 75 (gemiddeld – maximale norm)).

Voor de detailhandel komt dit bij een oppervlakte van 325m² uit op ca. 11 (9 – 13) en bij een oppervlakte van 860m² op ca. 29 (23 – 34) fietsparkeerplekken.

Bij een supermarkt van 1747m² en detailhanden van 325m² zijn er ca. 75 fietsparkeerplekken (60 – 88) benodigd.

Bij een supermarkt van 1747m² en detailhanden van 860m² zijn er ca. 92 fietsparkeerplekken (74 – 109) benodigd.

Ik hoop dat jullie hier verder mee kunnen. Mocht je nog vragen hebben, neem vooral contact op!

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

*Naar de mobiliteit van
morgen navigeren*



*voor een bereikbare,
veilige leefomgeving*

Ontmoet ons op Vakbeurs Mobiliteit - 5 & 6 oktober >

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

Sent: woensdag 5 oktober 2022 16:54

To: 5.1.2E <5.1.2E@rhdhv.com>

Cc: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@rhdhv.com>

Subject: Jan van Galenstraat: vraagje over fietsparkeren

Ha 5.1.2E

Korte update en een vraagje

Even een tijdje uit de lucht geweest over het project. De buurt heeft (nog steeds) niet laten weten of ze gebruik willen maken van ons aanbod de onderzoeken mondeling toe te lichten. Ze hebben de afgelopen periode gebruikt om raadsleden te informeren over hun ongenoegens. Tijdens een raadsinformatie bijeenkomst op 13 sept hebben ze ingesproken. Daarna hebben we nog geen contact met hen gehad.

Tijdens de bijeenkomst heb ik de conclusies, achtergrond en wat cijfers uit de onderzoeken gepresenteerd. Het was aanleiding voor de raadsleden niet met de wethouder in debat te gaan om het project bij te sturen. De onderzoeken stonden als een huis. Fijn dat ze er zijn en jullie zulk goed werk hebben geleverd.

We zijn nu bezig met een schetsplan voor de openbare ruimte. Het fiets parkeren moet hierin worden opgenomen. Ik vermoed dat er CROW richtlijnen zijn voor het aantal fietsplekken / m2 retail en/of supermarkt.

Kun jij ons (5.1.2E en mij) hierin verder helpen? – ik heb nog steeds geen verkeerskundige vanuit de afdeling verkeer.

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





This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 7 Oct 2022 13:02:57 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort

Hoi 5.1,2E en 5.1,2E

De projectleider van de doorfietsroute was 5.1,2E 5.1,2E. Zij heeft een nieuwe baan en er is nog geen opvolger bekend. Zodra dit bekend is volgen er gesprekken met de wethouder en bewoners over het verwijderen van parkeerplaatsen voor het woningblok (thv de Blauwkapelsweg) aan de Alexander Numankade. Ik houd jullie van het vervolg van het project op de hoogte van de voortgang.

Met vriendelijke groet,
5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: vrijdag 7 oktober 2022 13:59
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort: dng-bestand

Hoi 5.1,2E

5.1,2E en 5.1,2E (in CC) werken aan de sloop-nieuwbouwvoorstellen aan de Jan-van Galenstraat/Huizingalaan/Kardinaal de Jongweg. Zou je de laatste dgn-tekening van het FO willen sturen zodat zij de juiste ligging van de fietsstrook en de trottoirruimte over kunnen nemen voor de nieuwe situatie aan de Jan van Galenstraat?

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E 5.1,2E

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



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 11 Oct 2022 08:38:32 +0100
To: "5.1.2E 5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Dag allen,

Dit moet dan teruggelegd worden bij 5.1.2E en 5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E

Noordoost

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 08:34

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

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

Onderwerp: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Collega's,

In principe is dit 5.1.2E als wijkverkeersadviseur maar, zij is voor zover ik weet niet aangesloten bij dit project. Hiervoor zoeken we nog een verkeersadviseur...

Met vriendelijke groet,

5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
Stadsplateau 1
maandag t/m donderdag

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



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

Verzonden: vrijdag 7 oktober 2022 13:39

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

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

Onderwerp: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Hoi 5.1.2E (en 5.1.2E 5.1.2E)

Er wordt een fietsstrook voorgesteld in de plannen van de doorfietsroute naar Amersfoort. Naast de fietsstrook komt een trottoir met een verhoogde band te liggen. Ik begrijp alleen de vraag naar de ontwerp oplossing (tijdelijk laden en lossen op niveau van het trottoir) niet naar aanleiding van ons gesprek.

5.1.2E heeft aangegeven dat de zijde van de Jan van Galenstraat hiervoor minder geschikt is voor het inpassen van laad- en losplekken omdat dit ook een wijktoegangsweg is. Hij gaf aan dat het mogelijk maken van een laad- en losplek terugslag voor de verkeerslichten in de hand werkt, waardoor een te lange rij auto's die staan te wachten en een andere kruispunten, zoals bij de Huizingalaan, blokkeert.

Advies van 5.1.2E was om met de wijkverkeersdeskundige het aantal benodigde laad/losplekken (incl. tijdstip en -duur) van het laden/lossen in beeld te brengen. Op basis van die informatie moet worden de locatie voor de laad- en losplekken worden bepaald.

@ 5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E

Kun jij de contactgegevens van de wijkverkeerskundige in Noordoost doorgeven aan 5.1.2E ?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

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

Verzonden: woensdag 5 oktober 2022 21:05

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

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

Onderwerp: Fietsroute JvGalenstraat

Hi 5.1.2E

Nog bedankt voor de toelichting van afgelopen maandag. Toch nog een vraag over de overgang van autorijbaan (JvGalenstraat) naar de doorfietsroute (richting Amersfoort). In de bijlage een foto van de Jutfaseweg die 2 soorten overgangen (links en rechts) kent. Welke overgang hadden jullie in gedachten? Als we voor de overgang kiezen aan de linkerzijde kunnen we wellicht wel voor een opstalplek laden&lossen langs de doorfietsroute kiezen? Ik kon hier niets van in het concept ipve vinden.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

M 5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte





From: "5.1,2E"
Sent: Wed, 12 Oct 2022 08:55:42 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Fietsroute JvGalenstraat
Attachments: Knipsel.PNG

Hi 5.1,2E ik stuur je ff snel tussenstand dus graag nog niet verder sturen. Ik ga nu overleg in en ga 11.00 verder. Idee om zo nog even te overleggen zodat rond lunch concept met de rest kan worden gedeeld?

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 20:41
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Hi 5.1,2E iets vertraging ivm PA Morgen ochtend streef ik nu naar. Gr. 5.1,2E

Van: 5.1,2E
Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 09:58
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Hi 5.1,2E

Tja we creeren wel aardig wat discussie ☺ ik begrijp overigens alle argumenten goed. Ik zorg dat je eind vd dag een versie krijgt.

Groet, 5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 10 oktober 2022 15:07
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Fietsroute JvGalenstraat

Ha 5.1,2E

We zien wel even met onderstaande. 5.1,2E is een weekje op vakantie.... We gaan gewoon voor de verflijn en een insteekhaven in ons plangebied.

Kun jij deze week (liefst voor woe) een nieuwe prent gereed hebben (die google maps met rondjes) zodat we die voor de communicatie kunnen beoordelen?

5.1,2E

Van: 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 10 oktober 2022 13:18
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Fietsroute JvGalenstraat

Collega's,

Ik kan mij niet vinden in de uiteenzetting van [REDACTED] Ik stel voor dat wordt meegekeken vanuit het project Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

Stadsplateau 1

maandag t/m donderdag

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



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

Verzonden: maandag 10 oktober 2022 12:34

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

<[REDACTED]@utrecht.nl>

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

Onderwerp: RE: Fietsroute JvGalenstraat

Ha [REDACTED]

Degene die ons volgend DJ moet adviseren blijkt er niet van te zijn. . We doen het daarom maar even zelf.

De JvG straat is de beste plek voor laden/lossen voor de winkelunits. Geen auto's de wijk in en recht tegenover de ingangen. Terugslag effect lijkt me niet onderscheidend van de plek in de Huizingalaan omdat de vrachtauto die daar laad/lost ook in de rij richting KdJ gaat staan.

Als we de autostrook en het fietspad richting Kardinaal de Jongweg scheiden met een verfstrook ipv een omhoogkomende rand dan kunnen vrachtauto's ongehinderd de laad/losplek bereiken. Dit dus graag opnemen in de verdere uitwerking.

Ha [REDACTED]

Op de prent lijkt het of je de plek half op het fietspad hebt opgenomen. Moet de plek niet naast het fietspad op het pleintje komen (insteekhaven)?

[REDACTED]

Uitnodiging buurtbijeenkomst

14 oktober 2022



Beste buurtbewoner,

Graag nodigen wij u uit voor een buurtbijeenkomst over de plannen voor de herontwikkeling van onze panden aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. De bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 1 november 2022.

Ontwikkelingen in de plannen

In december van vorig jaar hebben we ~~een eerste keer~~ buurtbijeenkomsten georganiseerd. ~~Toen~~ We hebben ~~we~~ u geïnformeerd over het proces en u een idee willen geven van hoe ~~de het planen~~ eruit zouden kunnen zien. We hebben, in toen twee ~~verschillende~~ varianten laten zien. In het voorjaar heeft de wethouder ons gevraagd één van die varianten verder uit te werken. Een toelichting hierop vindt u op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.

In de afgelopen maanden is gewerkt aan ~~het uitwerken van~~ een voorlopig ontwerp. Het bouwt voort op het globale ontwerp zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomsten van eind vorig jaar. ~~In De~~ grote lijnen ~~zal het erop lijken blijven gelijk~~, in detail is het verder uitgewerkt. ~~Ook heeft de De~~ gemeente heeft een eerste schets weergave gemaakt van ~~hoe de zaken die een plek moeten krijgen in~~ de openbare ruimte rondom het pand ~~ingericht kan worden~~.

Programma bijeenkomst

Tijdens de komende bijeenkomst geven we u toelichting op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. Het besluit van de wethouder, de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen en de vragen die de gemeenteraad hierover gesteld heeft. Ook zal de architect het ontwerp van het gebouw nogmaals toelichten. Daarbij hebben we aandacht voor de onderwerpen waar in de vorige bijeenkomst vragen over gesteld zijn. ~~Ten slotte De gemeente presenteren neemt u mee in hoe we u de eerste schets voor~~ de openbare ruimte eruit kan gaan zien. ~~Graag horen we uw reactie hierop.~~

Uitnodiging bijeenkomst

Datum: dinsdag 1 november 2022
Tijd: van 19.30 uur tot 21.00 uur, inloop vanaf 19.15 uur
Locatie: Marnix Academie | Vogelsanglaan 1, 3571 ZM in Utrecht

Tijdens de bijeenkomst geven we toelichting op de ontwikkelingen in de plannen. En we nemen de tijd voor uw vragen over en reacties op het proces, het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte. Ter voorbereiding op de bijeenkomst kunt vindt u online alvast een impressie van het gebouwsamenvatting van het globale ontwerp van het gebouw, zoals gepresenteerd in december. En -u kunt en de schetsee weergave van de openbare ruimte inzienvinden. Beide vindt u via link op www.nieuwbouwezelsdijk.nl/extrainformatie of QR-code via de QR-code.

Aanmelden voor de bijeenkomst

Als u interesse heeft om naar de buurtbijeenkomst te komen vragen we u om u aan te melden. Dat kan door een email te sturen naar info@nieuwbouwezelsdijk.nl. Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze uitnodiging, kunt u ons via ditzelfde e-mailadres benaderen.

Graag tot ziens op dinsdag 1 november.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Kerckebosch Ezelsdijk B.V.

Eigenaar panden

Uitnodiging buurtbijeenkomst

14 oktober 2022



Beste buurtbewoner,

Graag nodigen wij u uit voor een buurtbijeenkomst over de plannen voor de herontwikkeling van onze panden aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. De bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 1 november 2022.

Ontwikkelingen in de plannen

In december van vorig jaar hebben we buurtbijeenkomsten georganiseerd. We hebben u geïnformeerd over het proces en u een idee willen geven van hoe het plan eruit zouden kunnen zien. We hebben toen twee varianten laten zien. In het voorjaar heeft de wethouder ons gevraagd één van die varianten verder uit te werken. Een toelichting hierop vindt u op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.

In de afgelopen maanden is gewerkt aan een voorlopig ontwerp. Het bouwt voort op het globale ontwerp zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomsten van eind vorig jaar. De grote lijnen blijven gelijk, in detail is het verder uitgewerkt. De gemeente heeft een weergave gemaakt van de zaken die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het pand.

Programma bijeenkomst

Tijdens de komende bijeenkomst geven we u toelichting op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. Het besluit van de wethouder, de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen en de vragen die de gemeenteraad hierover gesteld heeft. Ook zal de architect het ontwerp van het gebouw nogmaals toelichten. Daarbij hebben we aandacht voor de onderwerpen waar in de vorige bijeenkomst vragen over gesteld zijn. De gemeente neemt u mee in hoe de openbare ruimte eruit kan gaan zien.

Uitnodiging bijeenkomst

Datum: dinsdag 1 november 2022
Tijd: van 19.30 uur tot 21.00 uur, inloop vanaf 19.15 uur
Locatie: Marnix Academie | Vogelsanglaan 1, 3571 ZM in Utrecht

Tijdens de bijeenkomst geven we toelichting op de ontwikkelingen in de plannen. En we nemen de tijd voor uw vragen over en reacties op het proces, het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte. Ter voorbereiding op de bijeenkomst vindt u online een samenvatting van het globale ontwerp van het gebouw, zoals gepresenteerd in december. En u kunt een weergave van de openbare ruimte inzien. Dat kan via de QR-code of op www.nieuwbouwezelsdijk.nl/extrainformatie.

Aanmelden voor de bijeenkomst

Als u interesse heeft om naar de buurtbijeenkomst te komen, vragen we u om u aan te melden. Dat kan door een email te sturen naar info@nieuwbowezelsdijk.nl. Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze uitnodiging, kunt u ons via hetzelfde e-mailadres benaderen.

Graag tot ziens op dinsdag 1 november.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

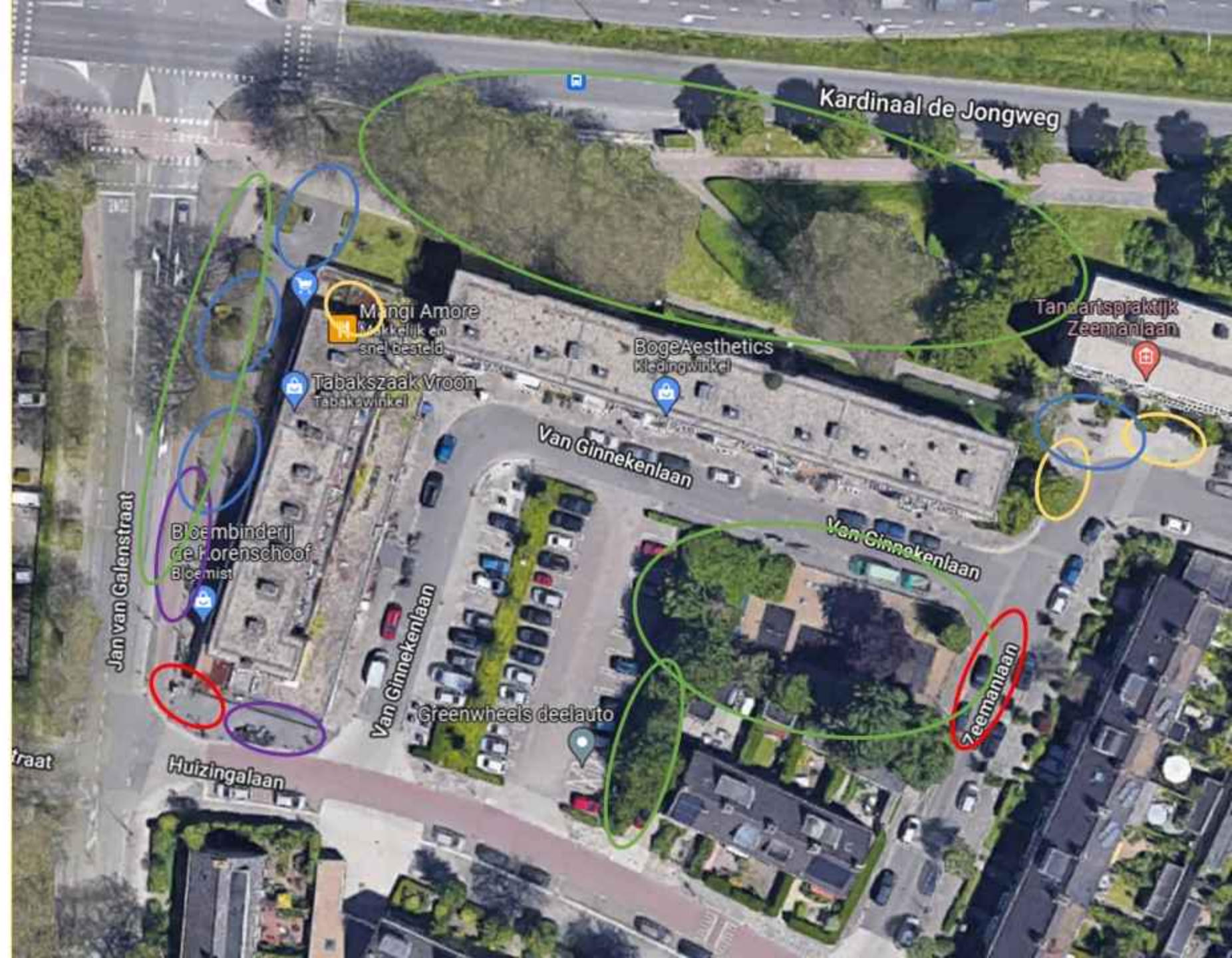
Kerckebosch Ezelsdijk B.V.

Eigenaar panden

Zoekgebieden voor functies in de openbare ruimte:

- **Vuilcontainers: twee zoekgebieden**
- **Laden & lossen dagwinkels: twee zoekgebieden**
- **Fietsparkeren: meerdere zoekgebieden voor circa 70 fietsen**
- **Pakketbezorgers : drie zoekgebieden**

(nog) in te richten groen



Impressie ontwerp gebouw en openbare ruimte

Tbv buurtbijeenkomst 1 november 2022

14 oktober 2022

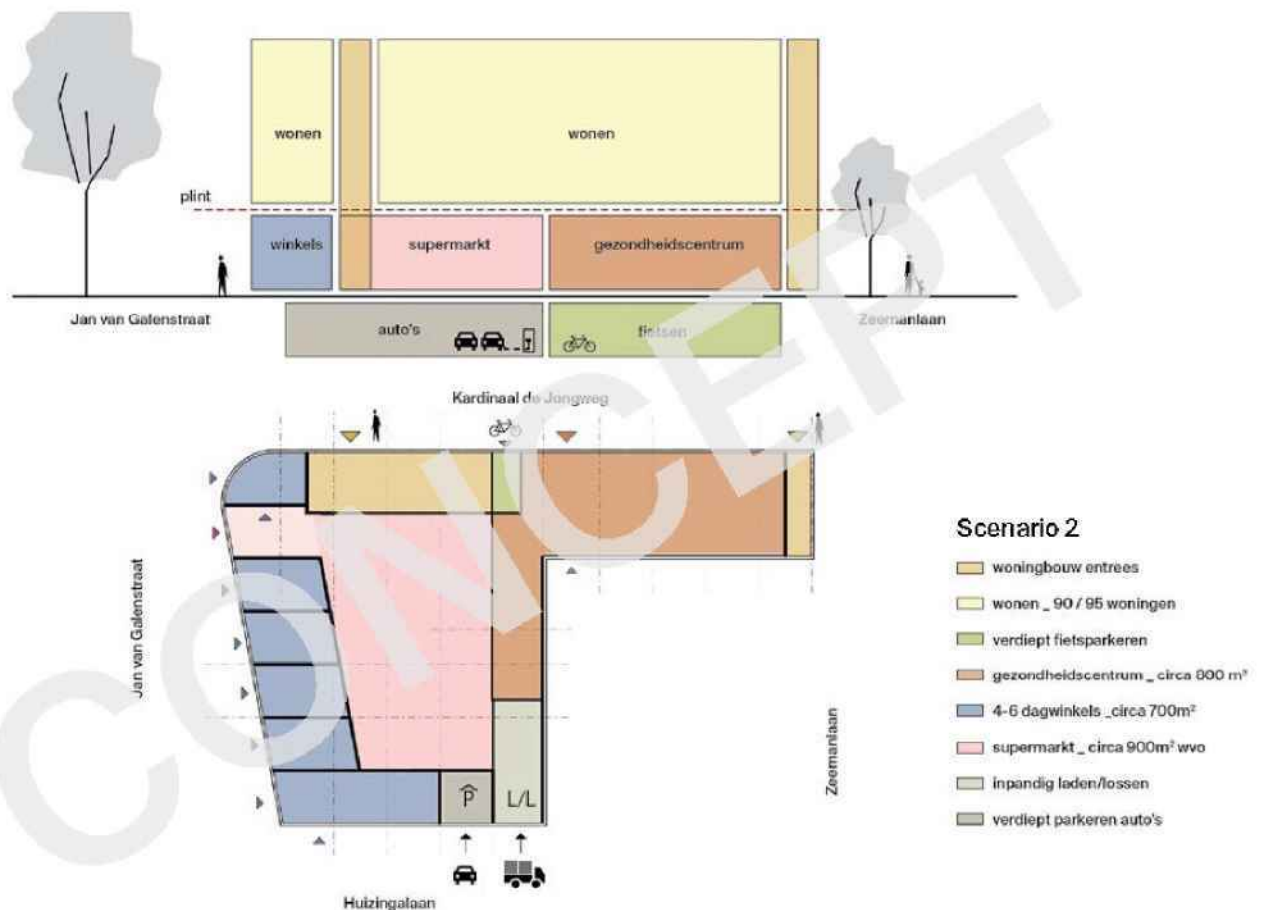
Toelichting

In december 2021 is in een digitale buurtbijeenkomst een eerste aanzet tot een ontwerp gepresenteerd, samen met twee scenario's voor de invulling van het gebouw. In het voorjaar heeft de wethouder aangegeven het tweede scenario graag verder uitgewerkt te zien. Ter voorbereiding op de buurtbijeenkomst van 1 november aanstaande vindt u in deze bijlage alvast:

- Een korte toelichting op scenario 2: wat komt er in het gebouw?
- Een impressie van het gebouw: hoe komt het eruit te zien?
- Een eerste weergave van functies in de openbare ruimte: welke zaken moeten een plek krijgen in de ruimte rondom het gebouw?

Scenario 2: programma herontwikkeling

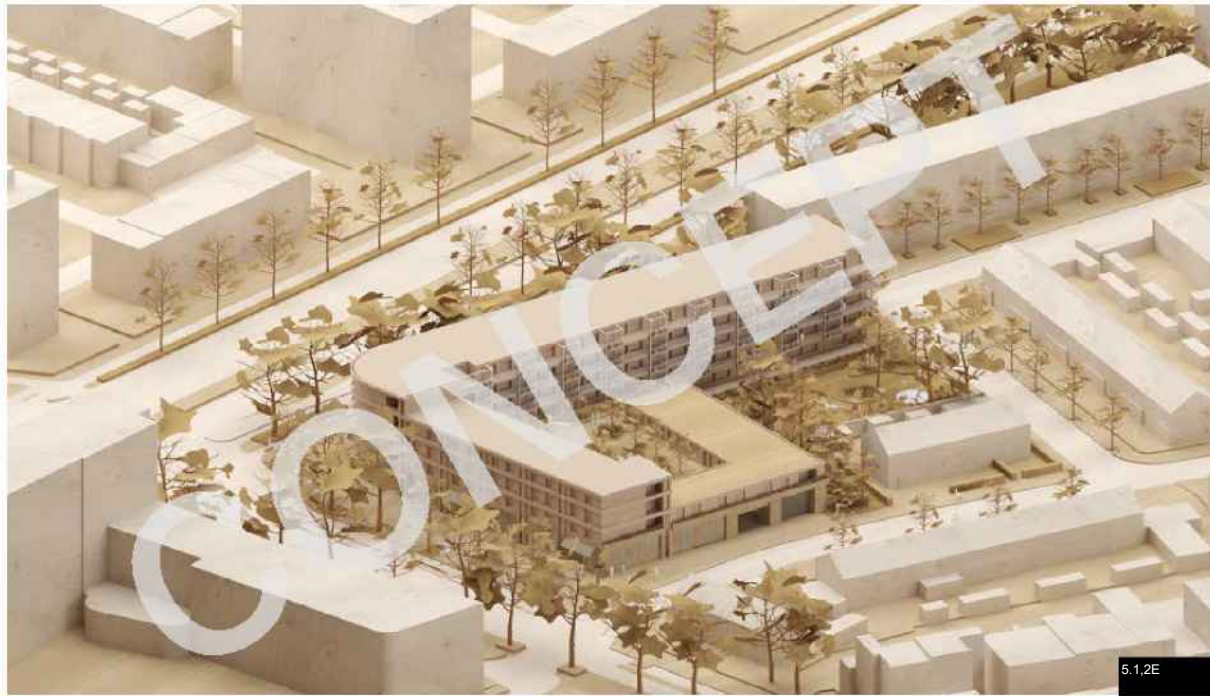
Een schematische weergave van de functies in het nieuwe gebouw. Het aantal woningen en vierkante meters zal in de uitwerking van het ontwerp nog definitief gemaakt worden.



Impressie van het gebouw

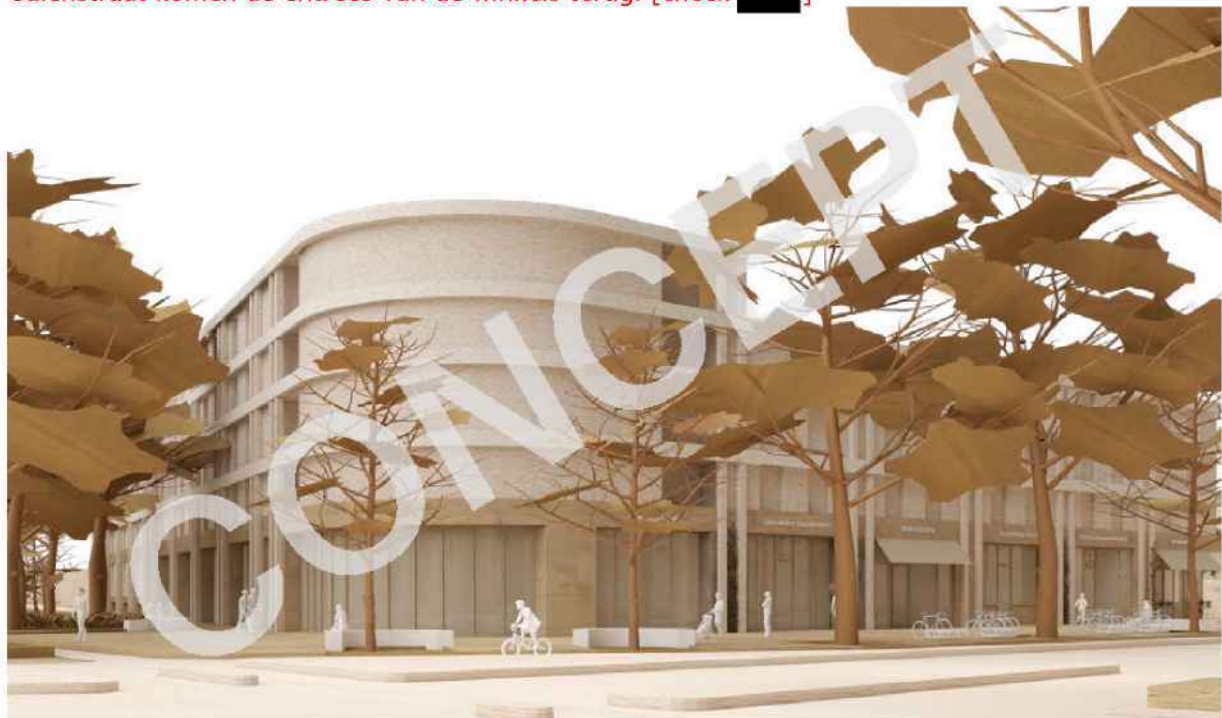
Gebouw in vogelvlucht

De afbeelding geeft een impressie van het totale gebouw in de omgeving. Met de volume van de bouwdelen wordt zoveel mogelijk aangesloten op het schaalniveau van de gebouwen eromheen: hoger aan de Kardinaal de Jongeweg, wat lager tegenover Nieuw Bleyenburg en dan lage bebouwing aansluitend bij de Huizingalaan. Het huidige parkeerterrein wordt onderdeel van het gebouw, de speeltuin wordt vernieuwd tot een groen binnenplein. [check 5.1,2E]



Vanaf de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat

Aan het groen bij de Kardinaal de Jongweg krijgt het gezondheidscentrum en de woningen hun entrees. Het groen wordt behouden en zo meer bij de buurt betrokken. Aan de Jan van Galenstraat komen de entrees van de winkels terug. [check 5.1,2E]



Vanaf de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan

De stoep wordt verbreed waardoor de bomenrij aan de Jan van Galenstraat doorgezet kan worden langs het hele gebouw. De dagwinkel op de hoek krijgt ramen aan de Huizingalaan. Verderop in de Huizingalaan komt de toegang tot de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. De ingang van beide zit ongeveer ter hoogte van de inrit van het huidige parkeerterrein. [check 5.1,2E]



Vanaf de Huizingalaan richting de Jan van Galenstraat

Een beeld vanaf de andere kant van de Huizingalaan met in het midden de ingang naar de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. De Van Ginnekenlaan is in de nieuwe situatie niet meer nodig. Langs het gebouw en de bestaande woningen wordt een groene strook met stoep voorzien, als doorgang naar het groene speelplein erachter. [check 5.1,2E]



Vanaf de Zeemanlaan

De Van Ginnekenlaan is in de nieuwe situatie niet meer nodig, deze ruimte wordt betrokken bij het groene binnenplein met speeltuin. In het gebouwdeel rechts komt op de begane grond het gezondheidscentrum met daarboven woningen. De galerij van de woningen kijkt uit op het groene plein. [check 5.1.2E]



Eerste weergave openbare ruimte

De gemeente is beheerder van de openbare ruimte en ziet erop toe dat de benodigde functies allemaal een goede plek krijgen. Tijdens de buurtbijeenkomst in december zijn verschillende vragen gesteld over de inrichting van de openbare ruimte. In de komende buurtbijeenkomst krijgt u een toelichting op hoe het eruit zou kunnen komen te zien.

In de onderstaande weergave zijn de verschillende functies (fietsparkeren, vuilcontainers, pakketbezorgers en laden & lossen voor de dagwinkels) ingetekend die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het gebouw. Er zijn verschillende mogelijkheden weergegeven. Dit zijn opties die op dit moment onderzocht worden. Tijdens de bijeenkomst krijgt u een toelichting op de opties en de afwegingen die bij een uiteindelijke keuze gemaakt moeten worden.

Op deze afbeelding ziet u ook aangegeven welke delen van de openbare ruimte bestemd zijn voor groen en voor de speeltuin. De precieze inrichting hiervan komt later aan de orde, wanneer de plannen definitief zijn. Daarbij wordt de buurt betrokken.

[nog invoegen nieuwe afbeelding met een korte toelichting]

Impressie ontwerp gebouw en openbare ruimte

Tbv buurtbijeenkomst 1 november 2022

14 oktober 2022

Toelichting

In december 2021 is in een digitale buurtbijeenkomst een eerste aanzet tot een ontwerp gepresenteerd, samen met twee scenario's voor de invulling van het gebouw. In het voorjaar heeft de wethouder aangegeven het tweede scenario graag verder uitgewerkt te zien. Ter voorbereiding op de buurtbijeenkomst van 1 november aanstaande vindt u in deze bijlage alvast:

- Een korte toelichting op het in december gepresenteerde scenario 2: wat komt er in het gebouw?
- Een impressie van het gebouw uit de presentatie van december: hoe komt het eruit te zien?
- Een eerste weergave van functies in de openbare ruimte: welke zaken moeten een plek krijgen in de ruimte rondom het gebouw?

Scenario 2: programma herontwikkeling

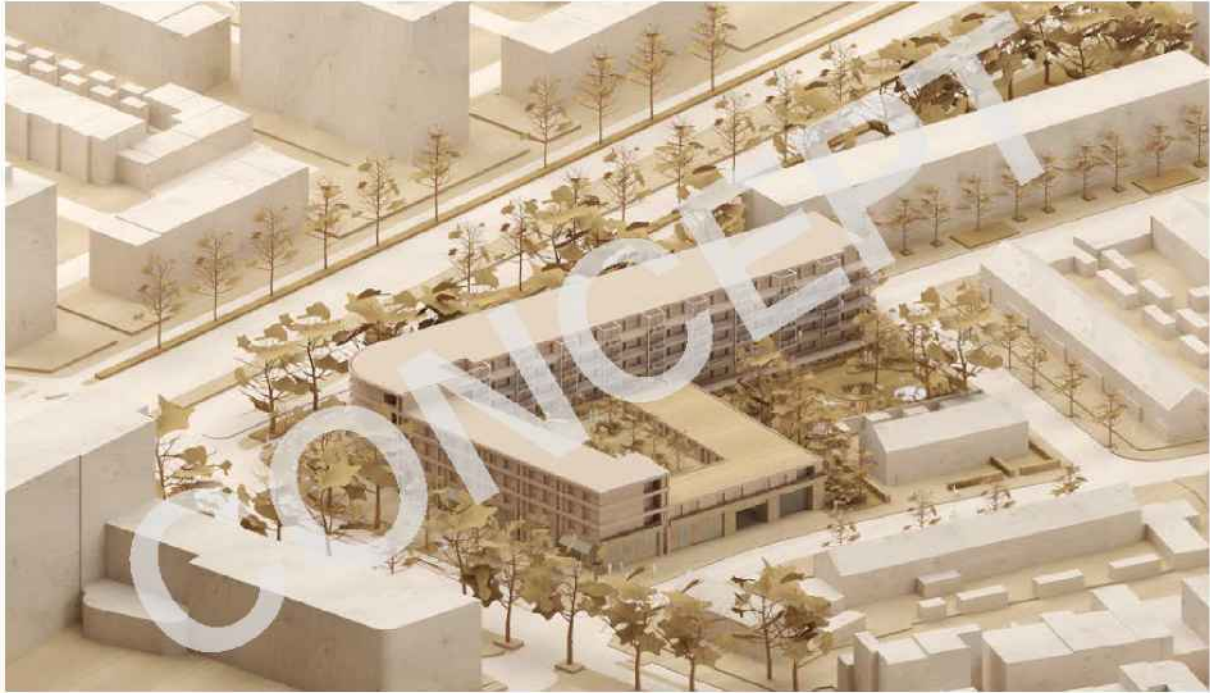
Een schematische weergave van de functies in het nieuwe gebouw.



Impressie van het gebouw

Gebouw in vogelvlucht

De afbeelding geeft een impressie van het totale gebouw in de omgeving. Het volume van de bouwdelen sluiten aan op het schaalniveau van de gebouwen eromheen: hoger aan de Kardinaal de Jongeweg, wat lager tegenover Nieuw Bleyenburg en dan lage bebouwing aansluitend bij de Huizingalaan. Het huidige parkeerterrein wordt onderdeel van het gebouw, de speeltuin wordt vernieuwd tot een groen binnenplein.



Vanaf de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat

De toegangen van de woningen komen aan de noordzijde van het appartementengebouw te liggen aan de Kardinaal de Jongweg. Aan de Jan van Galenstraat komen de entrees van de winkels terug.



Vanaf de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan

Door de positionering van het gebouw wordt de stoepzone iets breder. De dagwinkel op de hoek krijgt ramen aan de Huizingalaan. Verderop in de Huizingalaan komt de toegang tot de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. De ingang van beide zit ongeveer ter hoogte van de inrit van het huidige parkeerterrein.



Vanaf de Huizingalaan richting de Jan van Galenstraat

Een beeld vanaf de andere kant van de Huizingalaan met in het midden de ingang naar de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. Langs het gebouw en de bestaande eengezinswoningen wordt een groene strook met pad voorzien, als doorgang naar het groene speelplein erachter.



Vanaf de Zeemanlaan

De Van Ginnekenlaan is vervallen, deze ruimte wordt betrokken bij het groene pleintje met speeltuin. In het gebouwdeel rechts komt op de begane grond het gezondheidscentrum met daarboven woningen. De galerij van de woningen kijkt uit op het groene plein. De entree('s) van het gezondheidscentrum komt (komen) te liggen aan de Zeemanlaan en/of het groene plein.



Eerste weergave openbare ruimte

De gemeente is beheerder van de openbare ruimte en ziet erop toe dat de benodigde functies allemaal een goede plek krijgen. Tijdens de buurtbijeenkomst in december zijn verschillende vragen gesteld over de inrichting van de openbare ruimte. In de komende buurtbijeenkomst krijgt u een toelichting op hoe het eruit zou kunnen komen te zien.

In de onderstaande weergave zijn de verschillende functies (fietsparkeren, vuilcontainers, pakketbezorgers en laden & lossen voor de dagwinkels) ingetekend die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het gebouw. Er zijn verschillende mogelijkheden weergegeven. Dit zijn opties die op dit moment onderzocht worden. Tijdens de bijeenkomst krijgt u een toelichting op de opties en de afwegingen die bij een uiteindelijke keuze gemaakt moeten worden.

Op deze afbeelding ziet u ook aangegeven welke delen van de openbare ruimte bestemd zijn voor groen en voor de speeltuin. De precieze inrichting hiervan komt later aan de orde, wanneer de plannen definitief zijn. Daarbij wordt de buurt betrokken.

[nog invoegen nieuwe afbeelding met een korte toelichting]

Uitnodiging buurtbijeenkomst

14 oktober 2022



Beste buurtbewoner,

Graag nodigen wij u uit voor een buurtbijeenkomst over de plannen voor de herontwikkeling van onze panden aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. De bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 1 november 2022.

Ontwikkelingen in de plannen

In december van vorig jaar hebben we buurtbijeenkomsten georganiseerd. We hebben u geïnformeerd over het proces en u een idee willen geven van hoe het plan eruit zouden kunnen zien. We hebben toen twee varianten laten zien. In het voorjaar heeft de wethouder ons gevraagd één van die varianten verder uit te werken. Een toelichting hierop vindt u op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.

In de afgelopen maanden is gewerkt aan een voorlopig ontwerp. Het bouwt voort op het globale ontwerp zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomsten van eind vorig jaar. De grote lijnen blijven gelijk, in detail is het verder uitgewerkt. De gemeente heeft een weergave gemaakt van de zaken die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het pand.

Programma bijeenkomst

Tijdens de komende bijeenkomst geven we u toelichting op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. Het besluit van de wethouder, de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen en de vragen die de gemeenteraad hierover gesteld heeft. Ook zal de architect het ontwerp van het gebouw nogmaals toelichten. Daarbij hebben we aandacht voor de onderwerpen waar in de vorige bijeenkomst vragen over gesteld zijn. De gemeente neemt u mee in hoe de openbare ruimte eruit kan gaan zien.

Uitnodiging bijeenkomst

Datum dinsdag 1 november 2022
Tijd van 19.30 uur tot 21.00 uur, inloop vanaf 19.15 uur
Locatie Marnix Academie | Vogelsanglaan 1, 3571 ZM in Utrecht

Tijdens de bijeenkomst geven we toelichting op de ontwikkelingen in de plannen. En we nemen de tijd voor uw vragen over en reacties op het proces, het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte. Ter voorbereiding op de bijeenkomst vindt u online een samenvatting van het globale ontwerp van het gebouw, zoals gepresenteerd in december. En u kunt een weergave van de openbare ruimte inzien. Dat kan via de QR-code of op www.nieuwbouwezelsdijk.nl/extrainformatie.



Aanmelden voor de bijeenkomst

Als u interesse heeft om naar de buurtbijeenkomst te komen, vragen we u om u aan te melden. Dat kan door een email te sturen naar info@nieuwbouwzelesdijk.nl. Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze uitnodiging, kunt u ons via ditzelfde e-mailadres benaderen.

Graag tot ziens op dinsdag 1 november.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Kerckebosch Ezelsdijk B.V.
Eigenaar panden

Uitnodiging buurtbijeenkomst

14 oktober 2022



Beste buurtbewoner,

Graag nodigen wij u uit voor een buurtbijeenkomst over de plannen voor de herontwikkeling van onze panden aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan. De bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 1 november 2022.

Ontwikkelingen in de plannen

In december van vorig jaar hebben we buurtbijeenkomsten georganiseerd. We hebben u geïnformeerd over het proces en u een idee willen geven van hoe het plan eruit zouden kunnen zien. We hebben toen twee varianten laten zien. In het voorjaar heeft de wethouder ons gevraagd één van die varianten verder uit te werken. Een toelichting hierop vindt u op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.

In de afgelopen maanden is gewerkt aan een voorlopig ontwerp. Het bouwt voort op het globale ontwerp zoals gepresenteerd tijdens de buurtbijeenkomsten van eind vorig jaar. De grote lijnen blijven gelijk, in detail is het verder uitgewerkt. De gemeente heeft een weergave gemaakt van de zaken die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het pand.

Programma bijeenkomst

Tijdens de komende bijeenkomst geven we u toelichting op de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. Het besluit van de wethouder, de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen en de vragen die de gemeenteraad hierover gesteld heeft. Ook zal de architect het ontwerp van het gebouw nogmaals toelichten. Daarbij hebben we aandacht voor de onderwerpen waar in de vorige bijeenkomst vragen over gesteld zijn. De gemeente neemt u mee in hoe de openbare ruimte eruit kan gaan zien.

Uitnodiging bijeenkomst

Datum dinsdag 1 november 2022
Tijd van 19.30 uur tot 21.00 uur, inloop vanaf 19.15 uur
Locatie Marnix Academie | Vogelsanglaan 1, 3571 ZM in Utrecht

Tijdens de bijeenkomst geven we toelichting op de ontwikkelingen in de plannen. En we nemen de tijd voor uw vragen over en reacties op het proces, het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte. Ter voorbereiding op de bijeenkomst vindt u online een samenvatting van het globale ontwerp van het gebouw, zoals gepresenteerd in december. En u kunt een weergave van de openbare ruimte inzien. Dat kan via de QR-code of op www.nieuwbouwezelsdijk.nl/extrainformatie.



Aanmelden voor de bijeenkomst

Als u interesse heeft om naar de buurtbijeenkomst te komen, vragen we u om u aan te melden. Dat kan door een email te sturen naar info@nieuwbouwzelesdijk.nl. Indien u vragen heeft naar aanleiding van deze uitnodiging, kunt u ons via hetzelfde e-mailadres benaderen.

Graag tot ziens op dinsdag 1 november.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Kerckebosch Ezelsdijk B.V.
Eigenaar panden

From: "5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>
Sent: Thu, 13 Oct 2022 07:52:24 +0100
To: "5.1,2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Cc: "5.1,2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" | Kerckebosch Groep" <5.1,2E@kerckeboschgroep.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@dietz.nl>; "5.1,2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Subject: Re: Opzet uitnodigingsbrief
Attachments: 131022-uitnodiging buurtbijeenkomst def.pdf, 131022-uitnodiging buurtbijeenkomst def.docx

Goedemorgen allen,

Dankjewel voor de aanscherping 5.1,2E Dan alleen nog de weergave van de OR en dan hebben we de bijlage ook compleet. Daar heb ik met 5.1,2E nog contact over vandaag. Als de bijlage gereed is, stuur ik hem jullie nog toe.

In de bijlage ook voor jullie de definitieve brief met QR-code. @5.1,2E als het nog lukt om hem vanochtend te tekenen kan dat tot 10.30u. Zo niet ook geen man over boord, dan doen we hem zonder handtekening. Om 11u gaat hij naar de koerier, dan ligt hij morgen (en deels zaterdag) op de mat.

Groeten 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.

5.1,2E



Op wo 12 okt. 2022 om 16:04 schreef 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>:

Dag 5.1,2E allen,

- Ik heb in de inleiding genoemd dat het gaat om beelden uit de presentatie van december.
- De teksten nagelopen
- De legenda met aantallen en vierkante meters van het schema afgeknipt

Van: 5.1,2E <5.1,2E@dietz.nl>
Verzonden: woensdag 12 oktober 2022 14:41
Aan: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-

architecten.nl>; 5.1,2E | Kerckebosch Groep <5.1,2E @kerckeboschgroep.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E @dietz.nl>; 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E @blauw-architecten.nl>

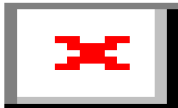
Onderwerp: Re: Opzet uitnodigingsbrief

Hoi allen,

Ik heb vanmiddag 5.1,2E en 5.1,2E gesproken over de brief. 5.1,2E (5.1,2E) nog niet kunnen bereiken. In de bijlage vinden jullie een aangescherpte brief, naar aanleiding van suggesties van 5.1,2E en 5.1,2E 5.1,2E en 5.1,2E kunnen zich vinden in het online zetten van de bijlage met beelden van vorig jaar, maar de teksten moeten aangescherpt, want die kloppen niet meer helemaal. 5.1,2E stuurt mij vandaag de juiste teksten.

We hebben gesproken over het online plaatsen van de programmering van de openbare ruimte. De term 'schets' is voor nu nog niet gepast, het is een weergave van de programmering. Daarop heb ik de tekst in de brief en de bijlage aangepast. Zaak is wel dat we hier een goede afbeelding bij hebben. Eentje die de status goed laat zien: zoekgebieden voor verschillende functies, nog geen schets. Ik heb in de bijlage iets simpels gemaakt, zou het iets in deze richting kunnen zijn?

Groeten 5.1,2E



5.1,2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

5.1,2E

www.dietz.nl

5.1,2E

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



Op wo 12 okt. 2022 om 13:11 schreef 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E @blauw-architecten.nl>:

Hoi 5.1,2E en 5.1,2E en 5.1,2E

@ 5.1.2E het is gisteren niet meer gelukt om elkaar te pakken te krijgen. 5.1.2E is nu telefonisch bereikbaar, en je kan haar bellen op een tijdstip dat dat voor jou handig is (aangezien het je vrije dag is).

@ 5.1.2E en 5.1.2E

Wij vragen ons af of het verstandig is om nieuw materiaal, in dit geval de schets van de openbare ruimte, al voorafgaand ter informatie mee te sturen. Wij denken van niet, en hebben ook eerder uitgelegd waarom. Maar aangezien het ontwerp van de openbare ruimte uiteindelijk een product van de gemeente is, is het natuurlijk ook aan jullie om die afweging te maken.

Wel vinden wij het belangrijk om deze schets te zien, voordat hij bij omwonenden beland. Het beeld, zoals dat eerder door 5.1.2E was gedeeld, was nog geen schets maar in feite een visualisering van het programma dat ergens in de openbare ruimte een plek moet krijgen. Dit is niet een plaatje dat geschikt is om te delen met de buurt. Bovendien was er nog veel onduidelijkheid over of bepaalde onderdelen opties zijn (en eventueel keuzes voor de buurt), of dat het ging om zoekgebieden voor bepaalde onderdelen waarvoor uiteindelijk de gemeente een besluit neemt.

Vorige week heeft 5.1.2E nog contact gehad met 5.1.2E maar toen waren er nog veel vragen onbeantwoord, met name over posities laden & lossen en afval containers. Ook was nog niet duidelijk hoe de schets precies zou worden gevisualiseerd. Ook 5.1.2E heeft net nog contact gehad met 5.1.2E En wij krijgen toch de indruk dat er bij de afstemming binnen de gemeente niet voor iedereen duidelijk is waar deze schets voor gebruikt gaat worden, en dat deze nu al gedeeld gaat worden met de buurt. (Wij hebben de schets zelf ook nog niet gezien...)

Het lijkt ons echt niet goed om al voorbarig iets met de buurt te delen, alleen omdat er eerder de toezegging is gedaan dat de buurt van tevoren iets toegestuurd zou krijgen (wat wij ook al een ongelukkige toezegging vonden). Zolang er nog niet duidelijk is wat deze schets precies inhoudt, en waar die voor gebruikt gaat worden, zou deze schets sowieso nog niet gedeeld moeten worden met de buurt. Dit wekt verkeerde verwachtingen (al voorafgaand aan de buurtbijeenkomst zelf), en kan vervolgens voor meer ruis in het traject met de buurt zorgen.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

BLAUW Architecten BV verklaart dat zorg is besteed aan het voorkomen van computervirussen. Direct na ontvangst van de informatie zal ontvanger de informatie controleren op bestandsgegevens en virussen. BLAUW Architecten BV draagt geen enkele aansprakelijkheid voor schade, in welke vorm dan ook, veroorzaakt door onjuistheden of defecten. De ontvanger mag de informatie uitsluitend gebruiken voor het doel waarvoor deze ter beschikking is gesteld. Auteursrecht berust bij BLAUW Architecten BV.

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

Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 11:38

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@dietz.nl>; [REDACTED] | BLAUW
People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>; [REDACTED] | BLAUW People driven architecture
<[REDACTED]@blauw-architecten.nl>; [REDACTED] | Kerckebosch Groep <[REDACTED]@kerckeboschgroep.nl>

Onderwerp: Re: Opzet uitnodigingsbrief

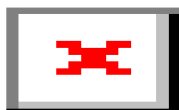
Hoi allen,

Dank [REDACTED] ik wacht de reactie van de anderen op de brief nog even af. We hebben een koerier geregeld die vrijdag/zaterdag de brieven kan bezorgen in de buurt. Dan zitten we mooi tweeëneenhalve week voorafgaand aan de bijeenkomst.

We hebben het gehad over wat informatie voorafgaand te delen. Ik heb alvast een voorzetje gemaakt. Hij moet nog aangevuld worden met de schetsen van de OR, daar zit [REDACTED] achteraan. Het idee zou zijn om deze bijlage op de website een plek te geven en in de brief een zin op te nemen met een verwijzen. Hopelijk zowel een url als een QR-code.

Zaak is dan wel dat we het donderdag gereed hebben. [REDACTED] ik bel jou er zo even over. [REDACTED] en [REDACTED] ik hoor graag of jullie je hierin kunnen vinden.

Groeten [REDACTED]



[REDACTED]

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

[REDACTED]

[REDACTED]

www.dietz.nl

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



Op ma 10 okt. 2022 om 14:48 schreef [5.1,2E](#) <[5.1,2E](#) [@utrecht.nl](#)>:

Ha [5.1,2E](#)

Lijkt me prima zo.

[5.1,2E](#)

Van: [5.1,2E](#) <[5.1,2E](#) [@dietz.nl](#)>

Verzonden: vrijdag 7 oktober 2022 16:48

Aan: [5.1,2E](#) | Kerckebosch Groep <[5.1,2E](#) [@kerckeboschgroep.nl](#)>; [5.1,2E](#) <[5.1,2E](#) [@utrecht.nl](#)>; [5.1,2E](#) | BLAUW People driven architecture <[5.1,2E](#) [@blauw-architecten.nl](#)>; [5.1,2E](#) | BLAUW People driven architecture <[5.1,2E](#) [@blauw-architecten.nl](#)>

CC: [5.1,2E](#) <[5.1,2E](#) [@dietz.nl](#)>

Onderwerp: Opzet uitnodigingsbrief

Beste allen,

In de bijlage een opzet voor de uitnodigingsbrief voor de buurtbijeenkomst. We streven ernaar hem 17 oktober op de mat te hebben liggen, twee weken voor de bijeenkomst. Lukt het jullie om uiterlijk woensdagochtend op de brief te reageren?

@ [5.1,2E](#) heb jij maandag tijd om even te bellen over of/wat voor beeld we ter voorbereiding bij de uitnodiging kunnen toevoegen?



 5.1,2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

 5.1,2E

www.dietz.nl

 5.1,2E

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





Programma buitenruimte:

-  Fietsparkeerplaatsen 16 st.
-  Ondergrondse containers
-  Pakketbezorging
-  Laden & lossen winkels
-  Speelplaats
-  Groente/ kruiden tuin
-  Standbeeld ezels
-  Zitgelegenheden

Impressie gebouw en openbare ruimte

Tbv buurtbijeenkomst 1 november 2022

14 oktober 2022

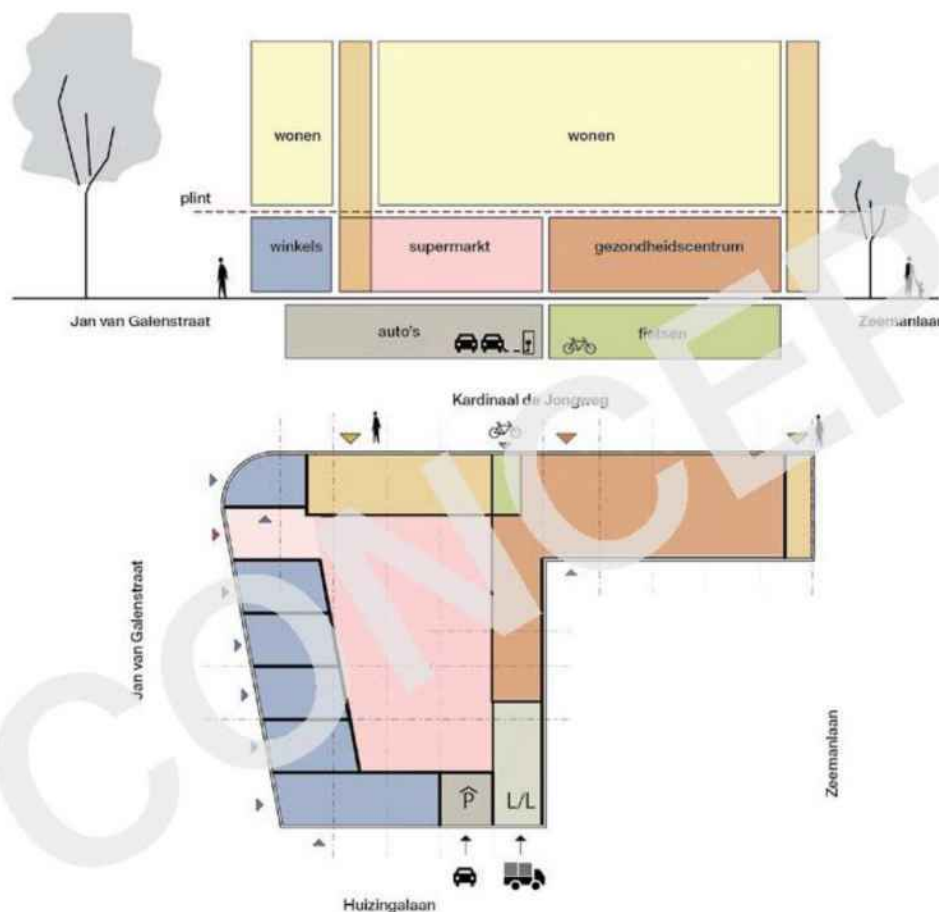
Toelichting

In december 2021 is in een digitale buurtbijeenkomst een eerste aanzet tot een ontwerp gepresenteerd, samen met twee scenario's voor de invulling van het gebouw. In het voorjaar heeft de wethouder aangegeven het tweede scenario graag verder uitgewerkt te zien. Ter voorbereiding op de buurtbijeenkomst van 1 november aanstaande vindt u in deze bijlage alvast:

- Een weergave van scenario 2, zoals gepresenteerd in december: wat komt er in het gebouw?
- Een impressie van het gebouw, zoals gepresenteerd in december: hoe komt het eruit te zien?
- Een weergave van functies in de openbare ruimte: welke zaken moeten een plek krijgen in de ruimte rondom het gebouw?

Scenario 2: programma herontwikkeling

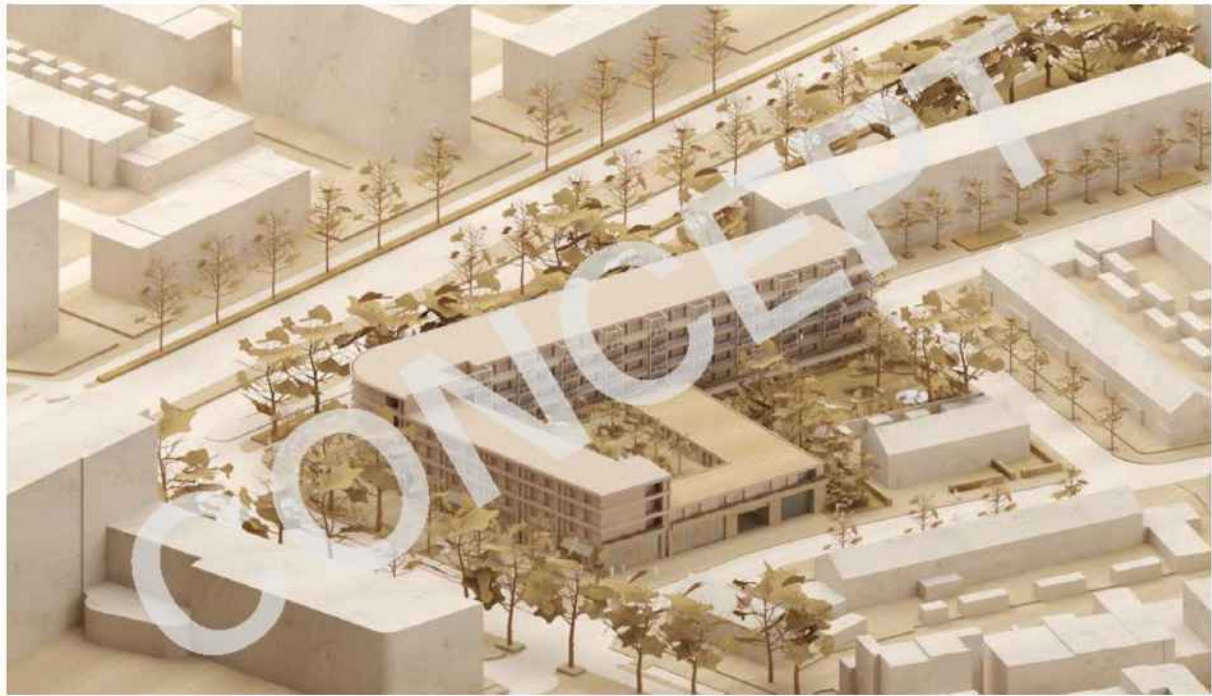
Een schematische weergave van de functies in het nieuwe gebouw.



Impressie van het gebouw

Gebouw in vogelvlucht

De afbeelding geeft een impressie van het totale gebouw in de omgeving. Het volume van de bouwdelen sluit aan op het schaalniveau van de gebouwen eromheen: hoger aan de Kardinaal de Jongweg, wat lager tegenover Nieuw Bleyenburg en lage bebouwing aansluitend bij de Huizingalaan. Het huidige parkeerterrein wordt onderdeel van het gebouw, de speeltuin wordt vernieuwd tot een groen binnenplein.



Vanaf de Kardinaal de Jongweg en de Jan van Galenstraat

De toegangen van de woningen komen aan de noordzijde van het appartementengebouw te liggen aan de Kardinaal de Jongweg. Aan de Jan van Galenstraat komen de entrees van de winkels terug.



Vanaf de Jan van Galenstraat en de Huizingalaan

Door de positionering van het nieuwe gebouw wordt de stoepzone iets breder. De dagwinkel op de hoek krijgt ramen aan de Huizingalaan. Verderop in de Huizingalaan komt de toegang tot de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. De ingang van beide zit ongeveer ter hoogte van de inrit van het huidige parkeerterrein.



Vanaf de Huizingalaan richting de Jan van Galenstraat

Een beeld vanaf de andere kant van de Huizingalaan met in het midden de ingang naar de parkeergarage en het inpandige laden en lossen. Langs het gebouw en de bestaande eengezinswoningen wordt een groene strook met pad voorzien, als doorgang naar het groene speelplein erachter.



Vanaf de Zeemanlaan

De Van Ginnekenlaan komt te vervallen, deze ruimte wordt betrokken bij het groene pleintje met speeltuin. In het gebouwdeel rechts komt op de begane grond het gezondheidscentrum met daarboven woningen. De galerij van de woningen kijkt uit op het groene plein. De entree('s) van het gezondheidscentrum komt (komen) te liggen aan de Zeemanlaan en/of het groene plein.



Weergave openbare ruimte

De gemeente is beheerder van de openbare ruimte en ziet erop toe dat de benodigde functies allemaal een goede plek krijgen. Tijdens de buurtbijeenkomst in december zijn verschillende vragen gesteld over de inrichting van de openbare ruimte. In de komende buurtbijeenkomst krijgt u een toelichting hierop.

In de onderstaande afbeelding zijn de verschillende functies (o.a. fietsparkeren, vuilcontainers, pakketbezorgers en laden & lossen voor de dagwinkels) ingetekend die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte rondom het gebouw. Er zijn verschillende mogelijkheden weergegeven. Dit zijn opties die op dit moment onderzocht worden. Tijdens de bijeenkomst krijgt u een toelichting op de opties en de afwegingen die bij een uiteindelijke keuze gemaakt moeten worden.

Op deze afbeelding ziet u ook aangegeven welke delen van de openbare ruimte bestemd zijn voor groen en voor de speeltuin. De precieze inrichting hiervan komt later aan de orde, wanneer de plannen definitief zijn. Daarbij wordt de buurt betrokken.





From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@gmail.com>
Sent: Wed, 19 Oct 2022 13:38:42 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@dietz.nl>
Cc: "- [REDACTED] -" <[REDACTED]@hotmail.com>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: Re: Voorbereiding buurtbijeenkomst najaar

Dag [REDACTED]

Excuses voor deze late reactie.

Het is daarmee waarschijnlijk voor je duidelijk geworden dat we niet bij de voorbereiding betrokken willen zijn.

Gezien de uitvoer van de vorige participatie momenten willen we graag de indruk vermijden dat er enige verantwoording voor de gang van zaken bij andere partijen dan Kerkebosch en haar partners ligt.

Onze suggesties voor deze avond die we graag meegeven:

- Leg uit hoe het schetsontwerp de zorgen van de buurt op de jullie bekende punten zal gaan ondervangen.
- Laat zien of, en zo ja hoe de reacties vanuit de aanwezigen op de bijeenkomst in december vorig jaar verwerkt zijn in het ontwerp.
- Stuur de sheets vooraf aan degenen die zich aanmelden, zodat iedereen zich kan voorbereiden
- Presenteer op de avond minder sheets en geef tussendoor de gelegenheid om vragen te stellen.

Succes met de voorbereiding.

Vriendelijke groet,

Namens de buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat

Op do 22 sep. 2022 20:08 schreef [REDACTED] <[REDACTED]@dietz.nl>:

Beste [REDACTED] [REDACTED]

Inmiddels een tijd geleden dat we elkaar hebben gesproken. Er is natuurlijk wel het eea gebeurd, ik ben wel benieuwd hoe jullie daar naar kijken. Bijvoorbeeld de raadsinformatiebijeenkomst van vorige week, waar ik helaas zelf niet bij kon zijn.

Zoals jullie weten werkt de architect aan een verdere uitwerking van de plannen. Na de herfstvakantie is een versie gereed om aan de buurt te presenteren. Willen jullie betrokken worden bij de voorbereiding van de bijeenkomst? Zullen we dan binnenkort weer een moment plannen?

Hartelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

[REDACTED]

[REDACTED]

www.dietz.nl

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



Notulen buurtbijeenkomsten Nieuwbouw Ezelsdijk

28-1-2022

Op 15 december 2021 hebben twee buurtbijeenkomsten plaatsgevonden over Nieuwbouw Ezelsdijk, de herontwikkeling van de woonblokken met winkels aan de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en van Ginnekenlaan. Alle vragen en reacties van buurtbewoners zijn verzameld en gebundeld per onderwerp. Bij overlap zijn vragen samengevoegd. In dit document vindt u alle vragen beantwoord.

Reacties op de bijeenkomsten

De reacties op de bijeenkomsten waren uiteenlopend. Een deel zijn reacties of opmerkingen zonder vraag om een antwoord, die nemen we hier samengevat op. Enkele deelnemers geven aan de opzet van de bijeenkomst vervelend te vinden omdat er in het plenaire deel alleen via chat gereageerd kan worden, het een onzinnige bijeenkomst te vinden, geen gevoel van gezamenlijkheid te hebben, het gevoel te hebben dat belangen van bewoners geen enkele rol spelen, de leefbaarheid van de buurt fors achteruit zal gaan en er bestaat verbaasdheid dat dit gepresenteerd wordt omdat de onderzoeken nog niet definitief zijn. Daarnaast is het te veel informatie in korte tijd, waarop niet voorbereid kon worden. Ook is benoemd dat er rekening mee gehouden moet gaan worden met grote aantallen bezwaar schriften, met alle gevolgen die daarbij horen, als de inzichten uit de buurt niet goed worden meegenomen.

Aan de andere kant wordt aangegeven dat de nieuwbouw ook als iets goeds gezien wordt. Het plangebied, zowel de gebouwen als de openbare ruimte eromheen, is wel aan verbetering toe. Ook wordt de noodzaak tot het bouwen van meer woningen herkend. In de presentatie van de architect worden mooie elementen gevonden. Er wordt vertrouwen uitgesproken dat Blauw er iets moois van kan maken. Hoewel de koppeling tussen de filosofie van Blauw bij het ontwerp niet voor iedereen te rijmen is met een supermarkt van deze omvang. Tegelijkertijd zijn er ook enkelen die aangegeven het fijn te vinden als er een (kleine) supermarkt terug komt.

Inhoud

Rolverdeling	2
Planontwikkeling	2
Woningen	4
Hoofdwinkelstructuur	5
Resultaten van de onderzoeken	7
Supermarkt (inclusief onderzoeksvragen)	8
Maatschappelijke functie	11
Dagwinkels	11
Verkeer (inclusief onderzoeksvragen)	12
Parkeren (inclusief onderzoeksvragen)	15
Ontwerp gebouw	21
Ontwerp openbare ruimte	33
Participatie	42
Klankbordgroep	43
Bouwwerkzaamheden	44
Bijlage: toelichting autoverkeersbewegingen in verkeersonderzoek	46

Rolverdeling

- Het is me onduidelijk welke rol de gemeente in dit deel van het proces speelt
De rol van de gemeente is een kaderstellende. Deze kaders komen voort uit het beleid van de gemeente. Het participatietraject met de buurt is ook een belangrijk kader. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de participatie en het organiseren van de informatiebijeenkomsten. De gemeente werkt hieraan mee om de buurt te informeren over het beleid en het proces.
- Is de gemeente ook kaderstellend met betrekking tot de leefbaarheid?
Het begrip leefbaarheid valt in vele delen uiteen. Verkeersveiligheid is er een van, maar bijvoorbeeld ook groen, klimaatbestendigheid, sociale veiligheid, voldoende voorzieningen en een nette openbare ruimte vallen hier onder. Voor de buurt, zo geeft zij aan, is de verkeersveiligheid rondom het plan een belangrijk punt van zorg. De gemeente is ook op dit punt kaderstellend.
- Namens wie en in wiens opdracht spreekt Dietz?
Dietz Strategie & Communicatie wordt ingehuurd door initiatiefnemer Kerckebosch groep. Dietz draagt zorg voor het communicatie- en participatieproces met belanghebbenden.
- Dietz doet dit namens de initiatiefnemer, dat is geen onafhankelijke communicatie. Waarom verloopt dit niet via de gemeente als onafhankelijke partij?
De gemeente Utrecht legt de verantwoordelijkheid voor participatie bij de initiatiefnemer van een project. De gemeente werkt mee om de buurt goed te informeren over beleid en het proces. De gemeente heeft een controlerende en sturende rol. Het doorlopen participatieproces is voor de gemeenteraad een belangrijke randvoorwaarde. De gemeenteraad beslist over de formele stappen in het proces.
- Wiens idee is het, Kerckebosch of gemeente?
Het initiatief tot herontwikkeling komt van de eigenaar: Kerckebosch Groep. Kerckebosch Groep is een Nederlandse eindbelegger. Ze zijn eigenaar van de panden en blijven dat na herontwikkeling ook. Zij verhuren, via een beheerder, de woningen en winkels. Voor een dergelijke herontwikkeling is een bestemmingsplanwijziging en een omgevingsvergunning nodig, daarom moet ook de gemeente achter de plannen staan.

Planontwikkeling

- Waarom wordt er niet gerenoveerd? Er is een sterke aanwijzing dat afgelopen jaren het onderhoud is geminimaliseerd en daarom renovatie moeilijker/minder logisch is geworden.
Voor de herontwikkeling zijn twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Bij het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan is toentertijd de keus gemaakt voor renovatie. Aan de Zeemanlaan is ervaring opgedaan met renovatie van een bewoond pand. Die lessen worden meegenomen bij de keuze om dat hier niet nogmaals te doen. Het blok aan de Zeemanlaan 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 woonblokken 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 om nu te kiezen voor sloop/nieuwbouw is het toekomstbestendig en levensloopgeschikt te kunnen maken van de nieuwbouwwoningen, daarmee kunnen de woningen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen en bijvoorbeeld eisen met betrekking tot geluidshinder.
- Zijn er ook andere partijen in de gelegenheid gesteld een plan neer te leggen?
Nee, de panden zijn in eigendom van de Kerckebosch Groep.

- Waarom staan op de slides van de gemeente winkels boven woningen?
Op slide 5 van de gegeven presentatie is eerst een bullit over de winkels opgenomen en een tweede bullit over de woningen. Het plan kent momenteel beide functionaliteiten en beide zijn gepresenteerd en toegelicht. De volgorde had ook andersom kunnen zijn.
- Wat zijn de criteria voor financiële haalbaarheid? Wie bepaalt ze?
De gepresenteerde scenario's zijn op basis van een initiële haalbaarheidsanalyse beoordeeld. Een finale haalbaarheidsanalyse volgt nog. De financiële haalbaarheid wordt bepaald door de eigenaar van de panden, de Kerckebosch Groep.
De financiële haalbaarheid wordt beoordeeld aan de hand van een aantal criteria zoals: de grondaankoop, het bouwrijp maken, de bouwkosten, kosten om het plan te maken, kosten om de openbare ruimte in te richten en het programma en het aantal m2 dat ontwikkeld kan worden en het huurniveau dat gevraagd kan worden.
- Hoe kan een verdubbeling van het aantal woningen niet voldoende zijn voor een financieel haalbaar plan? Moeten we winkels de woningen financieren?
De gemeente heeft enkele randvoorwaarden gesteld voor de herontwikkeling, zoals het behoud van de winkelstrip, het toevoegen van extra woningen, en een gebalanceerd woonprogramma met vooral sociale huur en middenhuur en enkele woningen in de vrije sector. De opbrengsten uit de verhuur van zowel de woningen als de winkels gezamenlijk maken de hele herontwikkeling, inclusief het verbeteren van de openbare ruimte en het ondergronds parkeren mogelijk.
- Is dit de eindschets of zijn er meer varianten? Zijn er al schetsen van alle varianten?
De gepresenteerde schetsen zijn nog geen ontwerpen. De verbeelding was een tussenstap, een 'aanzet tot een ontwerp'. Daarvan zijn twee varianten laten zien, een variant met een woningen, winkels en een supermarkt en eentje waaraan een gezondheidscentrum is toegevoegd. Op dit moment zijn dit de twee scenario's die verder onderzocht worden.
Omdat het programma nog niet definitief vast staat, is er nog geen uitgewerkt schetsontwerp. Duidelijkheid over de hoeveelheid woningen, wel of geen supermarkt, uitsluitel van de onderzoekers over wat wel of niet verkeersveilig kan zijn hier noodzakelijk voor. En daarvoor is een bestuurlijke richting nodig, van de wethouder en van de gemeenteraad. Als deze basis helder is, gaan we aan de slag met een eerste uitgewerkt schetsontwerp.
- Commentaar vanuit de omgeving is op dit moment nog niet verwerkt dus is initiatieffase nog niet afgerond?
In het Utrechts Planproces worden de verschillende fase in projectontwikkeling beschreven. In de initiatieffase bespreken initiatiefnemer en gemeente de kansrijkheid van een ontwikkeling met elkaar. Als die positief beoordeeld wordt, wordt een intentiedocument opgesteld. Hierin staat een richtinggevend programma beschreven en alle vragen die nog onderzocht en uitgezocht moeten worden voor het vervolg. Een onderdeel hiervan is het ophalen van een reactie van omwonenden. Met het opstellen van het intentiedocument is de initiatieffase afgerond. De reactie van omwonenden wordt opgehaald in de definitiefase, de fase waarin het project zich nu bevindt. Dit biedt mede input voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat de gemeente opstelt. Hierin geeft zij aan waaraan het plan en het ontwerp straks moeten voldoen.

Stappen in planproces



- Wanneer kunnen wij zienswijzen indienen op het stedenbouwkundig programma van eisen en dergelijke?
Naar verwachting wordt in het tweede en derde kwartaal 2022 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen door de gemeente gemaakt. Vermoedelijk zal dit in het derde kwartaal 2022 voor inspraak worden vrijgegeven. U wordt per wijkbericht en via de site van de gemeente hiervan op de hoogte gehouden. Daarnaast kunt u zich aanmelden voor nieuwsberichten over de planontwikkelingen via www.nieuwbouwezel.nl
- Tijdens de bijeenkomsten bleek hoe de verschillende onderdelen bij verschillende medewerkers van de gemeente zijn onder gebracht, hierdoor lijkt de samenhang tussen commerciële ontwikkeling, parkeerbeleid, veiligheid, groen en buurt-acceptatie volledig te ontbreken. Los van elkaar lijken ze redelijk te zijn, maar de optelsom is niet realiseerbaar.
In het richtinggevend programma zijn voor alle verschillende onderdelen onderzoeksvragen geformuleerd. Tijdens de definitiefase wordt op alle vragen antwoorden geformuleerd. Alle aspecten van de planontwikkeling worden integraal bij elkaar gebracht in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om op basis van alle afwegingen, uitgangspunten en randvoorwaarden een gewogen besluit te nemen.

Woningen

- Wat wordt bedoeld met een betere balans aan woningaanbod?
De gemeente Utrecht vindt het van belang dat woningtypen en prijssegmenten evenwichtig over de stad zijn verdeeld, zodat iedere wijk ruimte biedt aan een (t)huis voor iedereen. Dit betekent dat in wijken waar de woningvoorraad uit balans is wordt bijgestuurd. In wijken waar het aandeel betaalbare woningen (sociale- en middencategorie) relatief laag is willen we in nieuwbouwprogramma's inzetten op deze categorieën. In de [woonvisie](#) is per wijk aangegeven welke woontypen op gestuurd wordt.
Om een bijdrage te leveren aan bovengenoemde ambitie is het uitgangspunt voor het richtinggevend programma op deze locatie dat het bestaande aantal sociale huurwoningen in ieder geval terug wordt gebouwd. Daarnaast willen we fors inzetten op het toevoegen van middenhuurwoningen. Er is op dit moment weinig aanbod van dit type woningen in de buurt.
- Ik snap "vooral middenhuur" niet, de wachttijd voor sociale huur is pakweg 12+ jaar. Die voor middenhuur zou dan nog langer zijn?
We constateren dat de lange wachttijd voor sociale huurwoningen onder andere ontstaat door een gebrekkige doorstroom van mensen die niet meer binnen de doelgroep vallen. Daarom streven we de wachttijd te verlagen door in de stad meer sociale huurwoningen te realiseren én meer middenhuurwoningen. We willen met dit plan vooral middenhuurwoningen toevoegen om

het tekort hieraan in de stad te verminderen. Als er meer middenhuurwoningen komen is de verwachting dat de doorstroom verbetert en daardoor de wachttijd voor sociale huurwoningen zal afnemen.

- Kunnen de huidige bewoners ook terugkeren naar de sociale huurwoningen?
De huidige huurders met een vast huurcontract krijgen een terugkeergarantie. Wanneer de nieuwbouw klaar is, krijgen zij voorrang om hier opnieuw een woning te kuren.
- Er zijn nu 40 sociale huurwoningen, er komen er 40 terug. Maar de sloop betekent dat tijdens een periode geen woningen hier beschikbaar zijn. Dit betekent een achteruitgang van de beschikbare sociale huurvoorraad.
Dat klopt. Gedurende de sloop/bouwtijd zullen er 40 sociale huurwoningen minder zijn. Bij realisatie van de nieuwbouw komen die woningen terug en worden daar naar verwachting 50 tot 60 extra woningen aan toegevoegd.

Hoofdwinkelstructuur

- De RSU geeft aan dat er geen winkelgebieden uitgebreid worden. Hoe verhoudt dit project zich tot de RSU volgens de gemeente?
In de [Ruimtelijke Strategie Utrecht \(RSU\) 2040](#) is de hoofdwinkelstructuur vastgesteld. Deze structuur beschrijft de inzet voor het stadsbrede behoud van vitale winkelgebieden en een fijnmazig niveau van voorzieningen in een groeiende stad.
Als winkelstrip met een aantrekkingskracht op wijk- en buurtniveau maakt de Jan van Galenstraat - met de verwachting dat er zich een supermarkt vestigt - deel uit van deze hoofdwinkelstructuur waar mensen hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. De komst van een supermarkt is een randvoorwaarde om de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat voor de toekomst te kunnen behouden. Zonder supermarkt ontbreekt een publiekstrekker voor de dagelijkse boodschappen en is er voor de andere winkels aan deze strip onvoldoende economisch perspectief.
- In de RSU staat deze strip niet als onderdeel van de hoofdwinkelstructuur.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is vanaf pagina 101 het beleid over economie en werken opgenomen, waaronder de hoofdwinkelstructuur. Op pagina 105 is een kaartje van de hoofdwinkelstructuur weergegeven. Op dit kaartje is de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat aangeduid.
- In het ontwikkelingskader detailhandel staat dit winkelcentrum niet genoemd (niet als stadsdeel-, wijk- of buurtwinkelcentrum. Dit beleid lijkt vigerend. Is dat in de tussentijd gewijzigd?
Het [Ontwikkeldkader Detailhandel 2012](#) is het vigerend beleid voor detailhandel. In 2021 heeft de gemeenteraad de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld waarin de hoofdwinkelstructuur voor Utrecht is opgenomen. De winkelstrip aan de Jan van Galenstraat maakt deel uit van deze hoofdwinkelstructuur.
- Kunt u aantonen dat de winkelstrip een supermarkt nodig heeft? Is dat een aanname of liggen daar onderzoeken aan ten grondslag?
In de huidige vorm, met enkel kleine dagwinkels, heeft de winkelstrip onvoldoende economisch perspectief. Op dit moment zit de helft van de winkeliers op leegstandsverhuur. De gemeente stelt het behoud van voorzieningen op deze locatie als een van de randvoorwaarden voor de herontwikkeling. Om een toekomstbestendig en vitale winkelstrip te realiseren is een trekker voor dagelijkse publiek nodig. Een supermarkt leent zich hier goed voor. In een marktonderzoek is aangetoond dat er voldoende marktruimte is voor een supermarkt om zich hier te vestigen en zo dagelijks voldoende publiek te trekken. Een supermarkt in het discountsegment is het meest kansrijk omdat deze niet in het verzorgingsgebied aanwezig is.

- De huidige winkels doen het uitstekend, hoe is vastgesteld dat het huidig winkelaanbod niet aansluit op de marktvraag?
De helft van de huidige winkels heeft een contract op basis van leegstandsverhuur. Verschillende kleine winkeliers hebben het in het verleden niet gered op deze locatie. Op dit moment zijn er geen winkeliers te vinden die voor reguliere verhuurprijzen in deze winkelstrip een kleine winkelruimte willen huren.
- De huidige winkels hebben bijna allemaal een zelfstandig recht van bestaan en kunnen verder zonder de toevoeging van een supermarkt. Welk probleem lost de komst van een grote supermarkt nu op?
De helft van de huidige winkels heeft een contract op basis van leegstandsverhuur. Verschillende kleine winkeliers hebben het in het verleden niet gered op deze locatie. Op dit moment zijn er geen winkeliers te vinden die voor reguliere verhuurprijzen in deze winkelstrip een kleine winkelruimte willen huren. Om een toekomstbestendig en vitale winkelstrip te realiseren is voldoende dagelijks publiek nodig. Een supermarkt van voldoende omvang leent zich hier goed voor.
- Waarom is er publiek aantrekkings nodig? Voor ons is een situatie zonder winkels ook heel aantrekkelijk.
De gemeente streeft naar stadsbrede behoud van vitale winkelgebieden en een fijnmazig niveau van voorzieningen in een groeiende stad. Om dit te realiseren is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 de hoofdwinkelstructuur vastgesteld, waar de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat onderdeel van uitmaakt. Dit betekent dat bij de herontwikkeling het behoud van de winkelstrip een randvoorwaarde is die de gemeente stelt. In de huidige vorm, met enkel kleine dagwinkels, heeft de winkelstrip onvoldoende economisch perspectief. Op dit moment zit de helft van de winkeliers op leegstandsverhuur. Om een toekomstbestendig en vitale winkelstrip te realiseren is dagelijks publiek nodig. Een supermarkt leent zich hier goed voor.
- De hoofdwinkelstructuur is toch ten dienste van bewoners opgesteld? Wil de gemeente die kost wat kost doorzetten?
De gemeente vindt het belangrijk de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat voor de hoofdwinkelstructuur te behouden. Om zo de inwoners van het gehele verzorgingsgebied een compleet (dagelijks) aanbod op buurtniveau te bieden. De gemeente streeft ernaar om alle afwegingen zo zorgvuldig mogelijk te doen. Waarschijnlijk wordt met de vraag bedoeld op de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt die nodig is om de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat voor de toekomst te kunnen behouden. Een verkeersveilige inpassing (volgens de door de gemeente gestelde en gehanteerde kaders) is een voorwaarde voor de komst van de supermarkt. Het krijgt dus alleen doorgang als het veilig kan.
- U noemt 'behoud winkelveorzieningen' en het in de lucht houden van de winkelstrip, maar wat blijft er nog over aan overige winkels bij een dergelijke supermarkt?
Het programma voor de herontwikkeling staat nog niet vast. In de gepresenteerde scenario's wordt naast de supermarkt ruimte gemaakt voor vier tot zes dagwinkels.
- Hoe belangrijk vindt de gemeente de leefbaarheid van de buurt? Daar zijn geen grote winkels voor nodig.
Het begrip leefbaarheid valt in vele delen uiteen. Daarbij is te denken aan voldoende voorzieningen, verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid, sociale veiligheid en een nette openbare ruimte.
Hier wordt waarschijnlijk bedoeld op de verkeersaantrekkende werking van een ruime supermarkt, de verkeersveiligheid, de drukte die het winkelend publiek met zich meebrengt en overlast van fietsparkeren op straat. Dit zijn onderwerpen die nauwkeurig worden bekeken en, binnen de door de gemeente gestelde en gehanteerde kaders, moeten worden opgelost. De uiteindelijke keuze over de omvang van de supermarkt is onderdeel van een afweging van alle beleidsdoelen. Deze keuze is aan de raad.

Resultaten van de onderzoeken

- Waarom worden de commentaren van de werkgroep op de resultaten van de onderzoeken niet gepresenteerd?
De commentaren van de werkgroep zijn niet aan ons om te delen of presenteren aan buurtbewoners. Een inhoudelijke reactie op de commentaren kan nog niet gegeven worden, ze liggen nog ter beoordeling voor bij de experts. Tijdens de bijeenkomst hebben we ons daarom beperkt tot het expliciet noemen van de binnengekomen reactie en de wijze waarop hiermee omgegaan wordt. (zie hieronder)
- Wat heeft u gedaan met de commentaren van de buurtwerkgroep op de rapporten? Hoe werken deze commentaren door in dit ontwerp?
De reactie van de werkgroep op de onderzoeksrapporten is voorgelegd aan de experts van de gemeente. Op basis van hun beoordeling zijn aanvullende vragen gesteld aan de onderzoeksbureaus die de onderzoeken hebben uitgevoerd. Indien op basis hiervan de conclusies worden bijgesteld, krijgt dit vanzelfsprekend doorwerking in de plannen en het ontwerp.
- Indien de commentaren nog niet hebben geleid tot een bijstelling van het externe advies, wanneer doet u dat dan wel?
De extra toelichting van de onderzoeksbureaus worden in januari 2022 verwacht. De wethouder neemt dit mee in zijn raadsbrief waarin hij bestuurlijke richting geeft aan het project. Deze brief wordt in februari verwacht. Als er uitgangspunten veranderen zal dit ook doorgevoerd worden in het programma voor de herontwikkeling en het eerste concrete schetsontwerp.
- Er is geen goed marktonderzoek gedaan. Die vragen moet je eerst beantwoorden voordat je verder gaat met een parkeergarage.
Er zijn twee onderzoeken gedaan. Een marktonderzoek naar de ruimte voor een supermarkt en een verkeersonderzoek naar verkeersstromen, parkeren en logistiek. Op beiden heeft de werkgroep buurtvereniging Ezelsdijk een kritische reactie gegeven. Die reacties liggen nu voor bij experts om te beoordelen voordat er verder gegaan wordt met de uitwerking van de plannen.
- Er is veel en constructief contact met de buurtvereniging, het wordt nu gepresenteerd alsof we tegenover elkaar staan.
Dit kunnen we alleen maar onderschrijven. Het contact is kritisch, maar constructief en op hele regelmatige basis. Een prettige manier van samenwerken.
- Wij voelen ons vertegenwoordigd door de werkgroep en wij zien graag dat jullie antwoord geven op de vragen van de werkgroep.
Dat is goed om te horen. Er volgt begin dit jaar toelichting op de vragen/reactie van de werkgroep.
- De onderzoeken geven een nogal eenzijdig beeld en lijken vooral gestuurd op de realisatie van de plannen zoals de gemeente deze heeft bedacht. Het is noodzakelijk deze onderzoeken zodanig bij te stellen dat deze neutraler en breder van toon gaan worden.
De onderzoeken zijn uitgevoerd en opgesteld door twee onafhankelijke onderzoeksbureaus. De beide bureaus zijn gevraagd verschillende onderzoeksvragen uit het richtinggevend programma te beantwoorden. Het is de inzet van gemeente en initiatiefnemer om een dergelijk programma, indien mogelijk, te realiseren. Op verzoek van de buurt is een aanvullend marktonderzoek gedaan naar de vraag of een supermarkt van een andere omvang ook mogelijk zou zijn op deze locatie.

Supermarkt (inclusief onderzoeksvragen)

- Van wie komt het idee van een supermarkt? Gemeente of Kerckebosch?
Het idee voor het toevoegen van een supermarkt komt van de eigenaar van de panden, Kerckebosch Groep. De huidige panden, zowel woningen als winkelpanden, zijn verouderd en aan vervanging toe. In de huidige vorm is de winkelstrip niet levensvatbaar, voor de eigenaar is dat een onwenselijke situatie. Dit betekent bij de herontwikkeling óf een verbetering van de winkelstrip óf een aanpassing van de invulling van de begane grond (plint). Er is eerder al interesse geuit vanuit de markt om hier een supermarkt te openen. Deze interesse gecombineerd met het beleid van de gemeente om voorzieningen in de buurt te behouden, heeft geresulteerd in het initiatief van Kerckebosch om ruimte voor een supermarkt te maken bij de herontwikkeling.
- Waarom wordt in alle scenario's in ieder geval een supermarkt meegenomen?
De gemeente streeft naar stadsbrede behoud van vitale winkelgebieden en een fijnmazig niveau van voorzieningen in een groeiende stad. Om dit te realiseren is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 de hoofdwinkelstructuur vastgesteld, waar de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat onderdeel van uitmaakt. Dit betekent dat bij de herontwikkeling het behoud van de winkelstrip een randvoorwaarde is die de gemeente stelt.
In de huidige vorm, met enkel kleine dagwinkels, heeft de winkelstrip niet voldoende economisch perspectief. Op dit moment zit de helft van de winkeliers op leegstandsverhuur. Om een toekomstbestendig en vitale winkelstrip te realiseren is dagelijks publiek nodig. Een supermarkt leent zich hier goed voor. Daarom zit in ieder scenario een supermarkt opgenomen.
- Hoe financieel noodzakelijk is de geplande supermarkt voor de realisatie van het geheel? Kan het ook zonder supermarkt? Welke consequenties heeft dat?
In theorie kan de herontwikkeling ook gerealiseerd worden zonder een supermarkt. Er zijn financieel haalbare ontwerpen te bedenken. Maar, in de praktijk kan het niet zonder supermarkt. De gemeente heeft als randvoorwaarde voor de herontwikkeling gesteld dat de winkelstrip behouden moet blijven. Daarvoor is een voorziening nodig die dagelijks publiek trekt.
Het is goed om erbij te vermelden dat de supermarkt op dit moment een integraal onderdeel is van de plannen. De supermarkt draagt namelijk bij aan het mogelijk maken van het verplaatsen van het parkeren van het maaiveld naar ondergronds. Zonder een supermarkt is ondergronds parkeren waarschijnlijk niet mogelijk.
- De afgelopen jaren zijn er even buiten de wijk supermarkten bij gekomen en/of uitgebreid. Het lijkt erop dat in het marktonderzoek hier niet naar is gekeken.
In de marktonderzoeken is gekeken naar een aantal locaties binnen het primaire- (straal van 500 meter) en secundaire verzorgingsgebied (straal van 1.000 meter). Hier vallen ook locaties buiten de wijk onder. Er is o.a. gekeken naar De Gaard, De Biltstraat en het Willem van Noortplein. Ook is gekeken naar het supermarkt aanbod aan de Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en in stadsdeelcentrum Overvecht.
- Er was veel ruimte voor een discounter in Voordorp en de Veemarkt, waarom niet daar?
Bij de ontwikkeling van het Veemarktgebied was ruimte gereserveerd voor een supermarkt van 1.200 m² bvo, waarbij het segment niet was 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 exploitabel te maken was. Dit heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan Veemarkt woningbouw mogelijk is gemaakt in plaats van de bouw van een supermarkt.
Rond deze tijd was de vergroting van winkelcentrum De Gaard nog niet tot stand gekomen, maar wel al in voorbereiding. 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 herontwikkeld en er zijn een grotere Albert Heijn en een nieuwe Ecoplaza gevestigd.

Uitbreiding van de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat was indertijd, met het perspectief op de uitbreiding van De Gaard, niet aan de orde. Met het voornemen van de initiatiefnemer om hier te gaan herontwikkelen is een nieuwe situatie ontstaan. Het biedt 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 winkelstrip te realiseren die aan de huidige eisen voldoet, en daarmee als buurtwinkelcentrum weer goed en toekomstbestendig kan functioneren. Omdat een discounter nog steeds ontbreekt in Noordoost is hierop ingezet. Hiermee wordt geen onbedoelde concurrentie met de Gaard aangegaan. De behoefte aan een discounter is niet enkel ingegeven vanuit een aantrekkelijke exploitatie voor de supermarkt zelf, maar primair vanuit de behoefte van bewoners en verblijvers in Noordoost.

- Waaruit blijkt dat er behoefte is aan een (grote) supermarkt? Is er een reëel behoefte-onderzoek gedaan en niet alleen op basis van modellen? Marktruimte voor een supermarkt is niet hetzelfde als behoefte in de buurt.
In het marktonderzoek zijn twee onderzoeksmethoden gebruikt om 'de marktruimte' of zoals gebruikelijk genoemd 'de behoefte' in beeld te brengen; een distributie planologisch onderzoek (ook wel DPO) en een dichthedenanalyse. Met beide onderzoeksmethoden wordt de kwantitatieve behoefte in een onderzoeksgebied in beeld gebracht. Een DPO is de meest gangbare methode om de behoefte in een onderzoeksgebied te berekenen. Hierbij wordt o.a. gekeken naar inkomensniveau en bestaand aanbod. Een dichthedenanalyse vergelijkt het aanbod in een onderzoeksgebied met de landelijke, provinciale en stedelijke dichtheden. Uit het onderzoek komt naar voren dat er voldoende 'marktruimte' of 'behoefte' is aan aanvullende m2 supermarkt in het onderzoeksgebied.
- Er zijn andere opties gesuggereerd dan alleen biologische supermarkt
Zowel in de 10 minuten-gesprekken door de architect als in de enquête van de buurtvereniging zijn meerdere suggesties gedaan voor een ander type supermarkt. In de presentatie is de biologische supermarkt als voorbeeld van zo'n suggestie gegeven. Omwille van de tijd was het niet mogelijk alle input en suggesties uit de buurt een plek te geven in de presentatie, er is een selectie van meest genoemde punten opgenomen.
- Volgens de buurtenquête heeft de buurt nooit gevraagd om een supermarkt.
Het idee voor een supermarkt komt vanuit de initiatiefnemer, binnen de gestelde randvoorwaarden door de gemeente.
- Waarom moet er een discountsupermarkt komen in Noordoost? Is dit toegezegd aan de supermarkt eigenaar?
Er zijn geen afspraken gemaakt met een supermarkteigenaar. Dit kan nog niet, daar is een bestemmingsplanwijziging voor nodig. Er wordt gekeken naar het toevoegen van een discounter omdat een supermarkt in dit segment in dit deel van de stad ontbreekt. Het vergroot het diversiteit in aanbod voor bewoners van Noordoost. De verwachting is dat het van alle omliggende supermarkten enige klanten zal trekken. Doordat dit zich verdeelt, heeft het geen verlies van toekomstperspectief bij omliggende supermarkten in het reguliere segment tot gevolg.
- Waarom wordt alleen verwezen naar de Gaard? De Biltstraat met AH en Jumbo is ook vlakbij.
In de marktonderzoeken is gekeken naar een aantal locaties binnen het primaire- (straal van 500 meter) en secundaire verzorgingsgebied (straal van 1.000 meter). Hier vallen ook locaties buiten de wijk onder. Er is o.a. gekeken naar De Gaard, De Biltstraat en het Willem van Noortplein. Ook is gekeken naar het supermarkt aanbod aan de Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en in stadsdeelcentrum Overvecht.

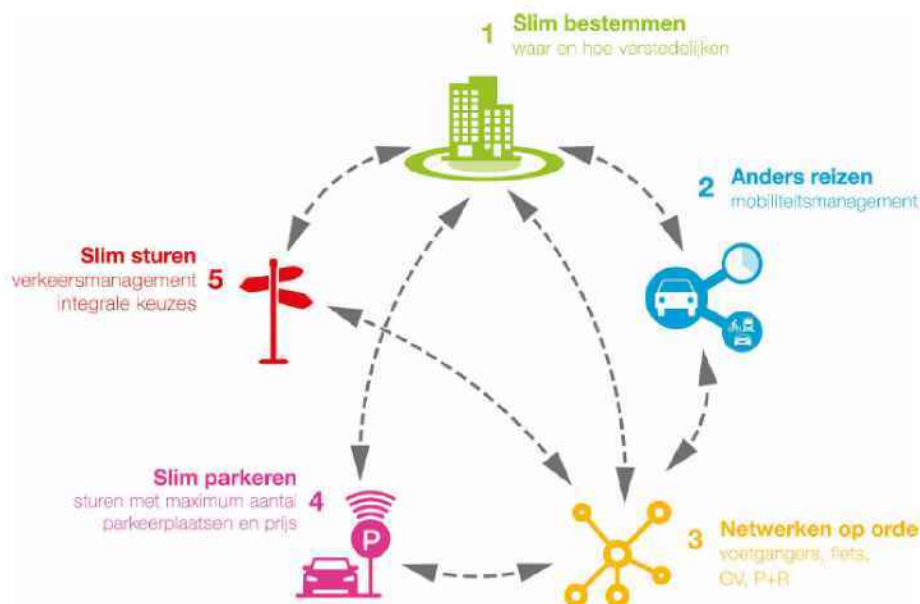
- Heeft u gesprekken met LIDL over vestiging in dit project? Is LIDL geïnteresseerd in een buurtsupermarkt?

Meerdere supermarktketens hebben aangegeven interesse te hebben in de locatie, waaronder ook de Lidl. Met alle geïnteresseerde ketens zijn verkennende gesprekken gevoerd, er zijn nog geen afspraken gemaakt.

- De impact op het milieu is groot als we een grote discount supermarkt krijgen. Een discount supermarkt trekt veel auto's.

Het gebruik van de auto voor het doen van inkopen bij een supermarkt wordt mede bepaald door de parkeergelegenheid. De gemeente ontmoedigt het gebruik van de auto in de stad. Een van de middelen die zij hiertoe heeft zijn de parkeernormen die worden gehanteerd. Met het nieuwe parkeerbeleid dat eind 2021 werd vastgesteld zijn de normen aangescherpt en kunnen er minder parkeerplekken aangelegd worden dan voorheen mogelijk was. Op deze wijze wordt het autogebruik ontmoedigd. Met het terug brengen van het aantal parkeerplaatsen ontstaat meer plek voor lopen, fietsen, spelen, ontmoeten, en uitrusten onderweg. Hiernaast is de verwachting dat er in de (nabije) toekomst steeds meer gebruik zal worden gemaakt van elektrische auto's. Dit zal niet gelijk zo zijn maar de ontwikkeling is bedoeld voor de langere termijn.

Utrechtse mobiliteitsaanpak



Bron: Utrechts Mobiliteitsplan 2040

- Is er vastgesteld hoeveel bezoekers = auto's een grote winkel aantrekt?

In het verkeersonderzoek is aan de hand van de 'beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk' een berekening gemaakt van het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie en de toekomstige scenario's. Hierbij is uitgegaan van twee versies van het richtinggevend programma: allebei 93 woningen en ruim 1.700m² supermarkt en een onderscheid in ruimte voor dagwinkels: 325 tot 860 m². In de gepresenteerde scenario's wordt uitgegaan van iets meer woningen, minder supermarktruimte en een gemiddelde in ruimte voor de dagwinkels.

Uit de berekeningen blijkt dat het aantal woningen, de supermarkt en de dagwinkels samen met 270 tot 440 motorvoertuigen per etmaal groeit ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee blijven de vervoersbewegingen nog binnen de gestelde normen voor de wegen rondom het project (Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat en Huizingalaan). Dit blijft gelden wanneer de Jan van Galenstraat straks (deels) heringericht wordt als een fietsstraat. Een uitgebreide toelichting op de berekeningen is te vinden in de bijlage.

- Supermarkten gaan vroeg open en laat dicht, hoe moet ik de geluidsbelasting voorstellen?
Bij realisatie van een winkel of supermarkt in een woonomgeving hoeven geen afstanden tot woningen te worden aangehouden. Het geluidniveau van laden/lossen en apparatuur zoals installaties voor luchtbehandeling, temperatuurbeheersing/koeling e.d. moeten tijdens de exploitatie aan de wettelijke grenswaarden voldoen die in het [Activiteitenbesluit milieubeheer](#) staan aangegeven (afdeling 2.8). Hier kan, bijvoorbeeld bij meldingen/klachten, door de afdeling Vergunningen Toezicht en Handhaving op worden gehandhaafd.

Om problemen tijdens de exploitatie te voorkomen is het laden/lossen in pandig ontworpen. Om de juiste keuzes te maken wat betreft het type, locatie en bijvoorbeeld dempers voor de apparatuur zal geluidsonderzoek worden gedaan.

- Als er een supermarkt komt, dan gelegen aan de Kardinaal de Jongweg, ook met de entree en bevoorrading aan die kant.
Zie de vragen en antwoorden onder het kopje 'Verkeer'.
- Spreken over WVO lijkt minder dan te praten in BVO's. Dit geeft een vertekend beeld.
WVO staat voor het winkelvloeroppervlak, dit is de het winkelgedeelte dat je als klant van een supermarkt ziet, dit is hoe je de omvang van een supermarkt zelf kent en ervaart. BVO staat voor bruto vloeroppervlak, dit bevat bijvoorbeeld ook kantoren, personeelsruimten en magazijn. Er is gekozen om het WVO te presenteren omdat dit het meest herkenbaar is als je een vergelijking maakt met andere supermarkten. Het verschil tussen WVO en BVO is nadrukkelijk benoemd in de presentatie.

Maatschappelijke functie

- Waarom niet een scenario met alleen een gezondheidscentrum?
Een gezondheidscentrum trekt niet voldoende dagelijks publiek om de levensvatbaarheid, en daarmee de toekomstbestendigheid, van de winkelstrip te verbeteren.
- Buurthuis Wevelaan heeft geen vaste plek.
Dat klopt, hoewel sprake is van een buurtkamer in plaats van een buurthuis. Voor de buurtkamer Wevehuis, voorheen gevestigd aan de Wevelaan, was er geen ruimte meer na herontwikkeling van de schoollocatie op deze plek. De door bewoners beheerde buurtkamer is nu tijdelijk gevestigd aan de Romerostraat. Vanuit welzijn/zorg is men al langere tijd op zoek naar een duurzame invulling van een ontmoetings- en activiteitenruimte (voor kwetsbare bewoners) in dit gebied van de wijk Noordoost. Of de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat geschikt is om deze functie te faciliteren zal moeten worden onderzocht.

Dagwinkels

- Hoeveel dagwinkels komen er terug?
Het programma voor de herontwikkeling staat nog niet vast. In de gepresenteerde scenario's wordt naast de supermarkt ruimte gemaakt voor vier tot zes dagwinkels.
- Is er ruimte voor de huidige winkeliers? Hoe wordt invulling gegeven aan de terugkeergarantie voor huidige winkeliers? En is hierover overleg met de huidige winkeliers?
We zien de huidige winkeliers graag terug komen na de herontwikkeling. Met hen wordt, als de plannen duidelijker zijn, persoonlijk gesproken over hun interesse om een van de nieuwe dagwinkelruimtes te huren na de herontwikkeling. In de tussentijd is er contact met de huidige winkeliers over bijvoorbeeld contractzaken, daarbij wordt dan ook gesproken over het herontwikkelen van de winkelstrip.

- Graag zien we dat er een Post.nl-punt, de bloemenwinkel en de pizzeria blijven.
Het behoud van de huidige winkels/funcities is afhankelijk van de interesse van de winkeliers.
- Als aanvulling een bakker of een groenteboer, of een soort Etos of een kapper, klein koffie/ brood winkeltje/ founituren /wol/hobby-zaakje, een echt restaurantje
Wanneer er winkelruimtes over blijven wordt t.z.t. gezocht naar een passende invulling. Bij interesse van meerdere partijen zal waar mogelijk rekening gehouden worden met suggesties uit de buurt.
- Maak een plein waar het parkeerterrein was, aan de Huizingalaan/van Ginnekenlaan, daar kunnen de kleine winkels hun entree krijgen.
Het transformeren van het parkeerterrein tot openbaar plein lijkt niet haalbaar. Er dient in het ontwerp ruimte gemaakt te worden voor de gestelde parkeernorm. Een ondergrondse garage, zoals gepresenteerd, is alleen te realiseren wanneer er een supermarkt in de plannen komt, omdat zij hier financieel aan bijdragen. Om ruimte voor zowel dagwinkels als een supermarkt te maken wordt het huidige parkeerterrein in het ontwerp meegenomen. Indien er geen supermarkt in de plannen komt, zal naar alle waarschijnlijkheid het parkeerterrein behouden moeten blijven voor de gestelde parkeernorm. Daarmee is een plein helaas geen haalbare optie.

Verkeer (inclusief onderzoeksvragen)

- Kan er geconcludeerd worden dat er uit dit verkeersonderzoek geen goede opties komen?
Zoals aangegeven zijn de conclusies uit het verkeersonderzoek nog niet vastgesteld, de kritische kanttekeningen van de buurtvereniging op de onderzoeken moeten nog worden gezien. De voorlopige conclusies over de verkenning van de verschillende locaties laten zien dat de optie waarbij de in- en uitgang van de parkeerkelder en de bevoorrading van de supermarkt op de Huizingalaan uitkomt de voorkeur heeft.
De locaties aan de Jan van Galenstaat vallen af vanwege de kans op filevorming (terugslageffect) op de Kardinaal de Jongweg. De locatie aan de Van Ginnekenlaan valt af vanwege het verlies aan ruimte en veiligheid bij de speeltuin en omdat dit ten koste gaat van de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer dan de Zeemanlaan én de Van Ginnekenlaan in. De locaties aan de Kardinaal de Jongweg komen qua in- en uitrijden gunstiger uit de analyse naar voren dan de locatie aan de Huizingalaan. Echter maakt de groenstructuur aan de Kardinaal de Jongweg onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur, uitgangspunt is dat deze niet doorbroken mag worden. Daarnaast is de ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg verkeerstechnisch niet veilig in te passen omdat deze te dicht op het kruispunt zou komen te liggen. Dit veroorzaakt een onveilige verkeerssituatie en kan de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg beïnvloeden. Verkeer kan alleen de ingang in vanuit de westkant van de stad. Verkeer dat vanuit het oosten komt, zou naar alle waarschijnlijkheid gevaarlijke u-bochten gaan maken op het kruispunt. Daarnaast is het nog onduidelijk hoe een nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg in de toekomst zal worden ingepast.
Al deze factoren bij elkaar nemend, komt de locatie aan de Huizingalaan als gunstigste naar voren, ondanks de draaibeweging die vrachtauto's op het fietspad moeten maken. Volgens de CROW-richtlijnen (zie toelichting hieronder) die de gemeente hanteert kunnen de in- en uitgang van de garage en de logistiek (laden en lossen) verkeersveilig worden ingepast.
- Hoe gaan jullie de veiligheid toetsen, zijn hier criteria voor gedefinieerd?
In het verkeersonderzoek is aan de hand van de 'beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk' een berekening gemaakt van het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie en de toekomstige scenario's. Aan de hand van geldende richtlijnen (CROW-richtlijnen) wordt bepaald of het aantal verkeersbewegingen nog binnen de normen blijft. Uit het onderzoek blijkt dat dit voor de drie wegen rondom het project (Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat en Huizingalaan) inderdaad zo is. Dit blijft gelden wanneer de Jan van Galenstraat straks (deels) heringericht wordt als een fietsstraat. Een uitgebreide toelichting op de berekeningen is te vinden in de bijlage.

- Wat vindt de buurtvereniging van het verkeersplan?
De buurtvereniging heeft op verzoek van de gemeente en de initiatiefnemer de verkeersonderzoeken doorgenomen en hierop haar feedback gegeven. De buurtvereniging is zeer kritisch over het verkeersplan en de onderliggende onderzoeken. De gemeente en initiatiefnemer zijn bezig met de verwerking van de reactie. We doen dit onder andere door de gestelde vragen terug te leggen bij het onderzoeksbureau met opgeleide experts. We zien de conclusies uit de onderzoeken zoals ze er nu zijn daarom als voorlopig. Mochten er vanwege van de reactie van de buurtvereniging, andere conclusies uit de aangepaste onderzoeken volgen die van invloed zijn op het plan dan moet het plan worden aangepast.
- De genoemde voor- en nadelen in het verkeersonderzoek bij de verschillende locaties voor de bevoorrading is mijns inziens erg selectief. Zo kunnen er meer nadelen bij locatie 3
Locatie 3 betreft de voorkeurslocatie aan de Huizingalaan. In de reactie van de buurtvereniging zijn hier kritische kanttekeningen en vragen bij gesteld. Mochten er bij beoordeling van deze reactie van de buurtvereniging op de verkeersonderzoeken meer nadelen naar voren komen, dan zullen deze worden gezien en indien relevant, worden meegenomen in de afweging welke van de locaties het meest geschikt is voor een verkeersveilig inpassing van de inrit van de garage en de bevoorrading.
- Een ingang aan de Huizingalaan willen wij niet. De Kardinaal de Jonge is te makkelijk van tafel geveegd op basis van dit verkeersonderzoek vol omissies.
Zie het eerste antwoord onder het kopje verkeer.
- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg is dus belangrijker voor de gemeente dan de veiligheid op een fietsstraat vlakbij een basisschool?
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Kardinaal de Jongweg aangegeven als een 'te versterken groene verbinding' (p. 81). In de '[Actualisatie groenstructuurplan 2017-2030](#)' is een afwegingskader opgenomen voor behoud en ontwikkeling van groen. Op stedelijk niveau heeft een goede stedelijke groenstructuur een gelijk belang naast de andere stedelijke belangen. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. Behouden en ontwikkelen van de stedelijke groenstructuur is op plaatsen met duidelijke tekorten aan wijk- en buurtgroen van een groter belang dan elders. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd. Als er toch gekozen wordt voor een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen, moet elders in de groenstructuur worden gecompenseerd. De compensatie moet bij voorkeur in het gebied of de wijk zelf plaatsvinden. Als dat niet kan elders in de stad en als dat ook niet kan, komt financiële compensatie in beeld. In een zo vroeg mogelijk stadium is een analyse nodig die duidelijkheid geeft over de kwaliteiten van het betreffend onderdeel van de hoofdgroenstructuur (natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie). De bewoners worden bij de compensatie betrokken.

Bij het maken van binnenstedelijke plannen is er soms vaak sprake van een stapeling van voorwaarden en wensen. We willen verdichting, meer woningen, een vitaal winkelgebied, verbeterde openbare ruimte met groen en dat alles binnen de randvoorwaarden mbt veiligheid. Bij de vaststelling van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en daarna het nieuwe bestemmingsplannen wordt beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan alle verschillende nota's die op dit plan van toepassing zijn, groen is daar een onderdeel van. De ruimtelijke onderbouwing kan bijvoorbeeld een beschrijving bevatten van de manier waarop vermindering van groen gecompenseerd wordt.

In dit geval zal een afweging mede afhangen van alternatieve locaties die binnen de randvoorwaarden mogelijk zijn. Op basis van de voorlopige conclusies uit het verkeersonderzoek blijkt dat een inrit op de Kardinaal de Jongweg niet enkel vanwege groen, maar ook vanwege verkeersveiligheid niet ingepast kan worden. Daarentegen lijkt de locatie aan de Huizingalaan wel

veilig ingepast kan worden. Het is aan de gemeenteraad om af te wegen welke locatie de voorkeur heeft.

- Liever het groen aan de Kardinaal de Jongweg weg ten behoeve van verkeer en in/uitrit, het groen daar heeft geen buurtfunctie.
Zie het bovenstaande antwoord.
- Onze buurt is dus niet geschikt voor in- en uitrijden van auto's van mensen die er niet wonen. De veiligheid van voetgangers en fietsers zijn in gevaar, op de Huizingalaan.
Een van de harde randvoorwaarden voor het realiseren van de plannen is veiligheid. Als het niet veilig kan, zal het niet uitgevoerd worden. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het motorverkeer niet zodanig toe zal nemen dat het niet meer binnen de geldende veiligheidsnormen voor deze wegen blijft.
Daarnaast worden maatregelen genomen om autogebruik te ontmoedigen. Zoals de nieuwe plannen er nu uit ziet, neemt het aantal parkeerplekken niet toe. Daarmee worden bezoekers van de winkels en supermarkt zoveel mogelijk gestimuleerd lopend of op de fiets boodschappen te komen doen. Met de komst van een supermarkt zullen er meer vrachtwagens een stukje de buurt in rijden. Om dit te begeleiden worden er afspraken gemaakt, zoals een medewerker die dit begeleid. Hiernaast kan worden gedacht aan signalering en bebording.
- Heeft u de fietsersbond al geraadpleegd?
De fietsersbond is op de hoogte van de (bouw)plannen. Zij is betrokken bij de planvorming van de provinciale doorfietsroute Utrecht – Amersfoort die door de Jan van Galenstraat is gedacht.
- Grootste zorg is het feit dat de ontsluiting van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan, dat is nu al niet goed, het zijn/worden fietsstraten, met dit plan verbetert het niet. De huidige drukte is niet meegenomen in het verkeersonderzoek.
De verkeerstellingen waarop het verkeersonderzoek zich baseert zijn aan de Huizingalaan uitgevoerd in de periode 09-12-2019 t/m 22-12-2019. Tijdens deze periode zijn zowel het aantal fietsers als het aantal auto's geteld. Het totaal aantal motorvoertuigen per etmaal blijft in de huidige (en toekomstige) situatie binnen de gestelde normen voor de wegen rondom het projectgebied. Een uitgebreide toelichting op de berekeningen is te vinden in de bijlage.
- Hoe zit het met de verkeersveiligheid voor de bewoners van Nieuw-Bleyenburg? Het is nu al heel druk met fietsers, ook tegen de richting in.
Een deel van de nieuwe hoofdfietsroute Utrecht-Amersfoort loopt straks door de Jan van Galenstraat richting de Huizingalaan. Bij die herinrichting wordt op dat deel van de Jan van Galenstraat de snelheid naar beneden gebracht naar 30 km/uur. Nu is dat 50 km/uur. In dergelijke 30 km zones is het uitgangspunt dat overal overgestoken kan worden. Zebra's worden in de basis niet toegepast in dit soort gebieden, uitzondering hierop zijn plekken met zeer grote stromen voetgangers. Op deze route is daar geen sprake van. Wel zal bekeken worden op welke locaties logische oversteken gemaakt kunnen worden, waar ook overgestoken kan worden door minder validen. Veilig oversteken voor de bewoners van Nieuw-Bleyenburg is een aandachtspunt in deze herontwikkeling. Ter hoogte van het kruispunt met de Kardinaal de Jongweg is een met verkeerlichten geregelde oversteek voorzien.
Snelheidsremmers zoals verkeersdrempels op de Jan van Galenstraat zijn in de getoonde ontwerpen nog niet meegenomen. We willen dit als gemeente graag, maar er moet worden onderzocht of dergelijke maatregelen mogelijk zijn gelet op de omliggende bebouwing (bij oudere woningen kunnen bijvoorbeeld trillingen hinderlijk zijn).
Bij de inrit van het terrein van Nieuw Bleyenburg is geen verandering voorzien van de bestaande situatie. De ruimte is hier erg beperkt om aanpassingen voor verbeteringen te maken.
- Wordt er nog gepland om echt te gaan meten wat er gebeurt qua verkeer op kritische momenten?
De verkeerstellingen waarop het verkeersonderzoek zich baseert zijn aan de Huizingalaan uitgevoerd in de periode 09-12-2019 t/m 22-12-2019. Tijdens deze periode zijn zowel het aantal fietsers als het aantal auto's geteld.

- Goed doordachte voorrangsregels voor voorsorteren en oversteken kunnen helpen.
De herinrichting van de Jan van Galenstraat, vanwege de nieuwe hoofdfietsroute Utrecht-Amersfoort biedt kansen om mogelijkheden tot voorsorteren en oversteken te verbeteren. In het ontwerp van het deel van de nieuwe hoofdfietsroute Utrecht-Amersfoort dat door de Jan van Galenstraat gaat is de volgende indeling bedacht:
 1. Een vrij liggend, tweerichting fietspad aan de zijde van Nieuw-Bleyenburg
 2. Daarnaast een autorijbaan vanaf de Kardinaal de Jongweg de wijk in
 3. Vanuit de wijk twee autorijbanen met voorsorteervakken richting de Kardinaal de Jongweg
 4. En een eenzijdig fietspad vanuit de wijk richting de Kardinaal de Jongweg.
 5. Ook is ter hoogte van het kruispunt een - met verkeerlichten geregelde - oversteek voorzien.
 De twee autorijbanen richting de Kardinaal de Jongweg hebben een voorsorteervak voor het verkeer dat linksaf wil en een voor het verkeer dat rechtsaf of rechtdoor wil. Er is voor deze situatie gekozen omdat met deze wijze van voorsorteren het autoverkeer dat de Kardinaal de Jongweg op wil zo kort mogelijk in de Jan van Galenstraat aanwezig is.

- Met de herinrichting wordt op dat deel van de Jan van Galenstraat de snelheid naar beneden gebracht naar 30 km/uur. Nu is dat nog 50 km/uur. In dergelijke 30 km zones is het uitgangspunt dat overal overgestoken kan worden. Zebra's worden in de basis niet toegepast in dit soort gebieden, uitzondering hierop zijn plekken met zeer grote stromen voetgangers. Op deze route is daar geen sprake van. Wel zal bekeken worden op welke locaties logische oversteken gemaakt kunnen worden waar ook overgestoken kan worden door minder validen.

- Dat een kleinere (budget)supermarkt sowieso veel verkeer aantrekt is discutabel.
Zowel een grote discount supermarkt als een kleine (budget)supermarkt zullen autoverkeer aantrekken. Naar verwachting zal dit bij een grote meer zijn dan bij een kleine. Het gebruik van de auto voor het doen van inkopen bij een supermarkt wordt mede bepaald door de parkeergelegenheid. De gemeente ontmoedigt het gebruik van de auto in de stad.

- Kinderen kunnen nu met het huidige verkeer redelijk zelfstandig de Huizingalaan oversteken naar de speelplaats. We vragen ons af of dit nog steeds goed mogelijk zal zijn met de gecalculeerde toename van verkeer van niet-directe bewoners?
Dat zal, met een gelijkblijvend aantal fietsers op de Huizingalaan, het geval zijn. De in/uitrit van de garage is gedacht ter hoogte van de huidige toegang naar het parkeerterrein. De niet-directe bewoners hoeven dus niet verder de wijk in. De situatie in de rest van de Huizingalaan blijft ongewijzigd.

Parkeren (inclusief onderzoeksvragen)

- De zorg over het parkeren is totaal niet geadresseerd.
Zoals de plannen er nu uitzien blijft het aantal parkeerplekken in de huidige en toekomstige situatie nagenoeg gelijk. Dit is het resultaat van het nieuwe parkeerbeleid dat eind 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente ontmoedigt het gebruik van de auto in de stad. Een van de middelen die zij hiertoe heeft zijn de parkeernormen die worden gehanteerd. Met de nieuwe normen en kunnen er minder parkeerplekken aangelegd worden dan voorheen mogelijk was. Met het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen ontstaat meer plek voor lopen, fietsen, spelen, ontmoeten, en uitrusten onderweg.

- Verdwijnen er 5 parkeerplaatsen aan de Huizingalaan?
Nee, deze verdwijnen niet. In de verkeersonderzoeken is uitgegaan van het richtinggevend programma en de daarbij behorende footprint van het nieuwe gebouw. De footprint van het richtinggevend programma was groter dan de footprint van de scenario's die in december 2021 zijn gepresenteerd aan de buurt.
In de nieuwste planopzet is de gevellijn aan de Huizingalaan een stuk richting de Kardinaal de Jongweg opgeschoven. Hierdoor is meer ruimte voor de voetganger ontstaan en kunnen de vijf

parkeerplekken, die eerder vanwege de draaicirkels van het logistiek verkeer zouden vervallen, toch worden behouden.

- Het lijkt erop dat bij de parkeer berekeningen alleen wordt gekeken naar de parkeerplaatsen op het parkeerterrein, in de praktijk wordt ook aan de stoep geparkeerd op de van Ginnekenlaan, dit zijn ca. 15 extra parkeerplekken die in het ontwerp en berekeningen niet meegenomen lijken te worden.
In de parkeerberekeningen is uitgegaan van het wegvallen van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein (40 plekken), langs de Huizingalaan (5 plekken) en op de weg langs de Van Ginnekenlaan (20 plekken). Parkeren op de stoep is uiteraard niet meegenomen. Dit is strafbaar. In totaal is gerekend met een te compenseren aantal van 65 plekken.
- Hoeveel parkeerplaatsen komen er in de garage?
Een definitief aantal plekken is pas te geven wanneer het programma vaststaat. Dan is helder op basis van welke uitgangspunten definitief gerekend moet worden. Er zijn in de gepresenteerde scenario's 65 parkeerplaatsen in de garage bedacht. Hiermee wordt voldaan aan de nieuwe parkeernormen van de gemeente Utrecht.
- Het intrekken van zoveel parkeerplaatsen kan volgens het parkeer beleid van de gemeente Utrecht dan ook niet zonder dat dit gecompenseerd wordt.
Dat klopt. De 65 te compenseren parkeerplaatsen op het parkeerterrein en langs de Van Ginnekenlaan zijn daarom meegenomen in de berekeningen. Het aantal komt echter niet één op één terug vanwege de rekenmethodiek die wordt gevolgd. Een deel van de plekken, 58 parkeerplekken, het zogenaamde rechtensverkregen niveau, behoort bij de huidige twee gebouwen. Deze mogen met de nieuwe ontwikkeling worden verrekend. Hiernaast is er in de nieuwe situatie sprake van dubbelgebruik van de parkeerplekken. De veronderstelling is dat bezoekers van de winkels de parkeerplekken op andere tijdstippen gebruiken dan de bewoners.
- Wat zijn de voorwaarden voor de parkeergarage en waarom kan het dan aan de Huizingalaan?
De belangrijkste voorwaarde voor het plaatsen van de in- en uitgang van de garage is de verkeersveiligheid. De definitieve locatie moet verkeersveilig in te passen zijn.
- Waarom kan de ingang niet aan de Jan van Galenstraat? Winkelstrip kan dan aan de Huizingalaan.
De locaties aan de Jan van Galenstaat vallen af vanwege het terugslageffect op de Kardinaal de Jongweg. De locatie aan de Van Ginnekenlaan valt af vanwege het verlies aan ruimte en veiligheid bij de speeltuin en omdat dit ten koste gaat van de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer dan de Zeemanlaan én de Van Ginnekenlaan in. De locaties aan de Kardinaal de Jongweg komen qua in-en uitrijden gunstiger uit de analyse naar voren dan de locatie aan de Huizingalaan. Echter maakt de groenstructuur aan de Kardinaal de Jongweg onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur, uitgangspunt is dat deze niet doorbroken mag worden. Daarnaast is de ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg verkeerstechnisch niet veilig in te passen omdat deze te dicht op het kruispunt zou komen te liggen. En is het nog onduidelijk hoe een nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg in de toekomst zal worden ingepast. Al deze factoren bij elkaar nemend, komt de locatie aan de Huizingalaan als gunstigste naar voren, ondanks de draaibeweging die vrachtauto's op het fietspad moeten maken. Volgens de CROW-richtlijnen die de gemeente hanteert kunnen de in- en uitgang van de garage en de logistiek (laden en lossen) verkeersveilig worden ingepast. Voor de commerciële functies is het wenselijk dat zij zo veel mogelijk in het zicht en in de loop van potentiële klanten liggen. De Jan van Galenstraat is dan, met het zicht vanaf de Kardinaal de Jongweg, een betere plek dan de Huizingalaan.
- De vraag naar parkeerplekken neemt zeer fors toe met dit plan. Er is sprake van een achteruitgang van het aantal parkeerplekken maar wel met nieuwe een supermarkt en meer woningen.
Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen moet voldoen aan de geldende parkeernorm. Daarmee is gerekend. Er komen dan inderdaad niet veel plekken bij.

- Uitkijken op een parkeergarage is absoluut niet wenselijk voor bewoners hoe leuk je het ook maakt. Een parkeergarage is ook niet nodig als je geen discount supermarkt in deze wijk plaatst
De voorziene garage wordt ondergronds gerealiseerd. In de gepresenteerde scenario's wordt boven de garage winkelruimte voorzien met een woonlaag erop. Dat betekent dat iemand aan het begin van de Huizingalaan uitkijkt op de ingang van de garage, niet de garage zelf. Tegenover de Huizingalaan is een laag gebouwdeel bedacht, om het aan te laten sluiten op de bestaande eengezinswoningen.
De ondergrondse parkeergarage wordt mede mogelijk gemaakt door de financiële bijdrage van de supermarkt. Binnen de huidige randvoorwaarden die de gemeente stelt, zoals het behoud en toekomstbestendig maken van de winkelstrip, is een supermarkt onderdeel van de plannen. Als er geen supermarkt in de plannen zou komen, blijft mogelijk het huidige parkeerterrein, en het huidige uitzicht daarop, behouden.
- Nu gaan mensen op de fiets of lopend naar de winkels. Dat willen we graag zo houden.
Dat begrijpen wij. Dit sluit aan bij de visie van de gemeente met betrekking tot de tien-minuten stad, beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. Utrecht kiest voor een stad waarin belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: de tien-minuten stad. Door woningen, werklocaties en voorzieningen (winkels, sport, etc) en groen dicht bij elkaar te realiseren, kunnen inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van maken. Zo wordt het aantal vervoerbewegingen zoveel mogelijk beperkt. Bijvoorbeeld met strenge parkeernormen wordt geprobeerd autogebruik te ontmoedigen.
- Waar gaat de leveranciers en pakjesbezorger voor bewoners parkeren?
Het zorgen voor een plek voor kort parkeren is onderdeel van een volgende stap: het uitwerken van de plannen in een concreet schetsontwerp. De verbeelding van de scenario's die u tijdens de buurtbijeenkomst hebt gezien zijn een aanzet tot een ontwerp, dit geeft een eerste indruk van hoe het eruit kan komen te zien. Een gedetailleerde uitwerking komt in het schetsontwerp.
- Het parkeergebied is eigendom gemeente. Klopt het dat de grond onderhands wordt gekocht?
Op 26 november 2021 heeft de Hoge Raad een arrest gewezen waaruit, kort gezegd, blijkt dat het overheden niet vrijstaat om zomaar één op één onroerend goed te verkopen. De Hoge Raad geeft geen antwoord op de vraag hoe overheden met lopende onderhandelingen moeten omgaan. Dat is dus aan gemeenten zelf om te beslissen. Momenteel bestudeert de gemeente de uitspraak en de mogelijke gevolgen voor de gedachte grondtransactie in dit project.
- Wat blijft er over van het parkeerterrein?
De plek van het huidige parkeerterrein wordt in de huidige plannen onderdeel van de bebouwing. Langs het gebouw wordt meer ruimte uitgetrokken voor het verbinden van de publieke ruimte. Er komt een ruime stoep van de Jan van Galenstraat, via de Huizingalaan, naar de speeltuin in het groen toe.
- Voor wie zijn de parkeerplaatsen in de garage bedoeld, winkels en bewoners?
De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers van de winkels en de woningen.
- Bij het aanleggen van de fietsstraat in de Huizingalaan zijn parkeerplaatsen langs de Huizingalaan komen te vervallen. Destijds is door de gemeente aangegeven dat deze weggehaalde parkeerplaatsen konden worden gecompenseerd door de overmaat aan parkeerplaatsen op het bestaande parkeerterrein. Daarmee behoren de plekken op het parkeerterrein ook aan de omringende woningen toe?
Bij de aanleg van de fietsstraat zijn indertijd parkeerplaatsen verdwenen aan de overzijde van het spoor. Deze konden inderdaad gecompenseerd worden op het bestaande parkeerterrein. Met 'het bestaande parkeerterrein' is het parkeerterrein bij Nimeto aan de Smijerslaan bedoeld.

- Hoeveel parkeerplekken zijn er precies voor de bezoekers van de discounter?
Alle parkeerplekken kunnen gebruikt worden door bezoekers van de supermarkt, de andere winkels of de woningen. In de gepresenteerde scenario's komen er in totaal maximaal 65 plekken in de garage.
- Een parkeerplaats voor de klanten van de supermarkt kan aan de Kardinaal de Jongweg. Daar is ruimte genoeg, dat groene perkje met de bomen kan best weg.
Er zijn verschillende locaties voor het plaatsen van de inrit van een garage onderzocht. Waaronder locaties aan de Kardinaal de Jongweg. Hieruit blijkt dat een ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg verkeerstechnisch niet veilig in te passen is, omdat deze te dicht op het kruispunt zou komen te liggen. Dit veroorzaakt een onveilige verkeerssituatie en kan de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg beïnvloeden. Daarnaast maakt de groenstructuur aan de Kardinaal de Jongweg onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur, uitgangspunt is dat deze niet doorbroken mag worden.
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Kardinaal de Jongweg aangegeven als een 'te versterken groene verbinding' (p. 81). In de ['Actualisatie groenstructuurplan 2017-2030'](#) is een afwegingskader opgenomen voor behoud en ontwikkeling van groen. Op stedelijk niveau heeft een goede stedelijke groenstructuur een gelijk belang naast de andere stedelijke belangen. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. Behouden en ontwikkelen van de stedelijke groenstructuur is op plaatsen met duidelijke tekorten aan wijk- en buurtgroen van een groter belang dan elders. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd.
Als er toch gekozen wordt voor een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen, moet elders in de groenstructuur worden gecompenseerd. De compensatie moet bij voorkeur in het gebied of de wijk zelf plaatsvinden. Als dat niet kan elders in de stad en als dat ook niet kan, komt financiële compensatie in beeld. In een zo vroeg mogelijk stadium is een analyse nodig die duidelijkheid geeft over de kwaliteiten van het betreffend onderdeel van de hoofdgroenstructuur (natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie). De bewoners worden bij de compensatie betrokken.

Bij het maken van binnenstedelijke plannen is er soms vaak sprake van een stapeling van voorwaarden en wensen. We willen verdichting, meer woningen, een vitaal winkelgebied, verbeterde openbare ruimte met groen en dat alles binnen de randvoorwaarden mbt veiligheid. Bij de vaststelling van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en daarna het nieuwe bestemmingsplannen wordt beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan alle verschillende nota's die op dit plan van toepassing zijn, groen is daar een onderdeel van. De ruimtelijke onderbouwing kan bijvoorbeeld een beschrijving bevatten van de manier waarop vermindering van groen gecompenseerd wordt.
In dit geval zal een afweging mede afhangen van alternatieve locaties die binnen de randvoorwaarden mogelijk zijn. Op basis van de voorlopige conclusies uit het verkeersonderzoek blijkt dat een inrit op de Kardinaal de Jongweg niet enkel vanwege groen, maar ook vanwege verkeersveiligheid niet ingepast kan worden. Daarentegen lijkt de locatie aan de Huizingalaan wel veilig ingepast kan worden. Het is aan de gemeenteraad om af te wegen welke locatie de voorkeur heeft.
- Voor de kleine boodschappen zetten mensen even kort hun auto op het knipperlicht, dat moet je ook meenemen in de onderzoeken en het ontwerp.
De gemeente voert een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het autogebruik. De aanleg van extra parkeerplekken om kort parkeren aan de straat te faciliteren staat hier haaks op.
- Waar komt het dokking station? Waar komt het laden en lossen? Hoe draait de vrachtwagen eruit?
De toegang tot de parkeergarage en de toegang tot het laden en lossen van de supermarkt zijn in de gepresenteerde scenario's langs de Huizingalaan bedacht. Dit is gebaseerd op de eerste (nog

niet definitieve) resultaten van het verkeersonderzoek, De ingang komt ongeveer daar waar nu ook de toegang tot het huidige parkeerterrein en de Van Ginnekenlaan is. Het uitgangspunt is dat het laden en lossen van de supermarkt inpandig gebeurt, om zoveel mogelijk geluidsoverlast te voorkomen.

De exacte positie van de toegang tot de parkeergarage en van het laden en lossen zal bij de verdere uitwerking van het plan worden bepaald. Dan zal ook een verkeerskundige de draaicirkels bepalen aan de hand van de specifieke vrachtwagens die door de supermarkt worden gebruikt.



Bestaande situatie en mogelijke nieuwe situatie: parkeren + laden en lossen. De twee witte pijlen aan de Huizingalaan zijn de huidige toegangen tot het huidige parkeerterrein. De contour van het nieuwe gebouw is met een rode stippellijn weergegeven. Het donkere vlak laat de afmeting van de ondergrondse garage zien. De rode pijl laat de toegang van de garage zien. Rechts van de garage is ruimte voor een groene zone langs het gebouw. (zie hieronder)



Impressie: toegang parkeergarage + laden en lossen langs de Huizingalaan kijkend richting de Jan van Galenstraat. Rechts is de groene zone langs het gebouw te zien.

- In het verkeersonderzoek wordt gesteld dat dit veilig kan als er live, continu een medewerker van de supermarkt erbij staat als vrachtwagens proberen in te parkeren. Kunt u uitleggen hoe het laden en lossen veilig kan als een winkelman altijd moet toekijken bij het inrijden en uitrijden?

Bij het beantwoorden van deze vraag maken we onderscheid tussen laden en lossen en het in- en uitrijden van vrachtwagens. Het laden en lossen is inspannend bedacht, om de overlast voor de buurt zoveel mogelijk te beperken. Een supermarkt heeft zelf protocollen voor het veilig afhandelen van het laden en lossen.

Het verkeersonderzoek stelt dat er bij het in- en uitrijden van vrachtwagens een medewerker toeziet dat dit veilig gebeurt. Dit gaat twee kanten op, deze medewerker attendeert weggebruikers op de vrachtwagen en is extra ogen voor de vrachtwagenchauffeur op straat. Meekijken door een medewerker van een winkel bij het in- en uitrijden van de bevoorrading is een gebruikelijke methode om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan bij de Albert Heijn in het winkelcentrum in de Händelstraat in de wijk Oog in Al. Daarnaast kan er bijvoorbeeld ook worden gedacht aan bebording en/of signalering.

- Mensen die naar een discounter gaan die nemen niet de fiets.

De manier waarop mensen een supermarkt bezoeken zal mede-afhankelijk zijn van de locatie waar de supermarkt gelegen is. Wanneer er ruime parkeergelegenheid is, komen mensen sneller met de auto. De gemeente voert een ontmoedigingsbeleid ten aanzien van het autogebruik, Door hier minder parkeergelegenheid te realiseren, worden lopen, fietsen en OV-gebruik gestimuleerd. Discounters werken, net als andere supermarktketens, met verschillende concepten afhankelijk van de locatie en omvang van een vestiging. Een goed voorbeeld is de recent geopende Aldi aan de Lange Viestraat, deze is eigenlijk niet met de auto te bereiken.

Ontwerp gebouw

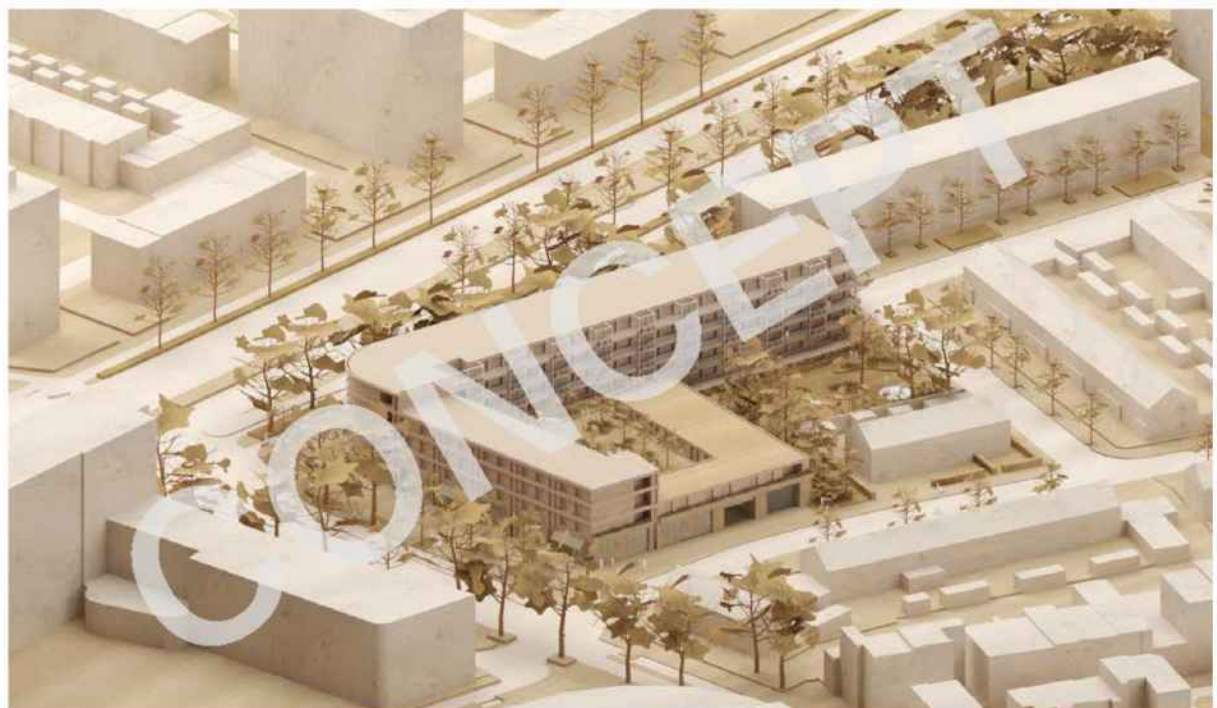
Blauw architecten hebben de afgelopen periode gewerkt aan een eerste aanzet tot een ontwerp. Dat is nog geen concreet schetsontwerp, maar eerder een idee van hoe een programma ingepast kan worden, aansluitend op de huidige bebouwing in de buurt.

Het programma ligt op dit moment nog niet vast. Het programma beschrijft onder andere afspraken met de gemeente over hoe de begane grond eruit zal zien en hoeveel woningen gerealiseerd worden. Dit wordt in de volgende fase vastgelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Aan de hand van dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen zal het ontwerp verder worden uitgewerkt. Met deze aanzet tot een ontwerp wil de architect de buurt een eerste indruk geven van hoe de nieuwbouw op deze plek zou kunnen worden.

- Is de huidige openbare ruimte van gemeente?
De openbare ruimte rondom de bestaande bebouwing is van de gemeente.
- Hoe hoog worden de gebouwdelen?
Het definitieve programma (aantal woningen, grootte van de woningen, overige functies zoals supermarkt en dagwinkels) ligt nog niet vast. Dit wordt vastgesteld in de volgende fase in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. De hoogte van de gebouwdelen en het aantal bouwlagen hangen af van dit definitieve programma. In de gepresenteerde scenario's bestaat het gebouw uit voorzieningen op de begane grond, met daarboven aan de Jan van Galenstraat drie woonlagen en aan de Kardinaal de Jongweg vier woonlagen. Dat is op beide blokken één woonlaag meer dan de huidige woonblokken.
- Graag aandacht voor zonlicht in de lagere woondelen van Nieuw-Bleyenburg. Bijvoorbeeld door op de hoek van de Kardinaal de Jongweg hoger te bouwen (4 of 5 woonlagen boven de winkels) en de woonlagen in de richting van de Huizingalaan af te laten lopen.
Bij de uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met de bezonning van de omringende bestaande bebouwing en de bezonning van de nieuwe woningen. Om een optimale bezonning te krijgen ligt het voor de hand om de nieuwbouw aan de noordzijde hoger uit te voeren, dat is langs de Kardinaal de Jongweg. Dan heeft de omringende bestaande bebouwing en de nieuwbouw zelf het minste hinder van schaduw.
Ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt past het goed om langs de Kardinaal de Jongweg de nieuwbouw hoger uit te voeren, omdat de bestaande bebouwing hier ook hoger is. Daarnaast zorgt deze hogere bebouwing ervoor dat er minder geluid vanaf de Kardinaal de Jongweg de erachter gelegen buurt binnenkomt. De bestaande bebouwing wordt verderop in de Jan van Galenstraat en richting de Huizingalaan kleiner van schaal (van appartementengebouwen naar eengezinswoningen). De nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de omgeving, met aandacht voor deze verschillende schalen.
In de gepresenteerde scenario's krijgt het nieuwe gebouw één woonlaag meer dan het huidige gebouw. De hoogte van de gebouwdelen en het aantal bouwlagen hangen af van het definitieve programma. Dit wordt vastgesteld in de volgende fase in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.



Een weergave van de verschillende schalen van bestaande bebouwing in de omgeving. Van hoge bebouwing (Nieuw-Bleyenburg) naar middelhoges flats aan de Jan van Galenstraat en Van Ginnekenlaan, naar eengezinswoningblokken verderop aan de Huizingalaan.

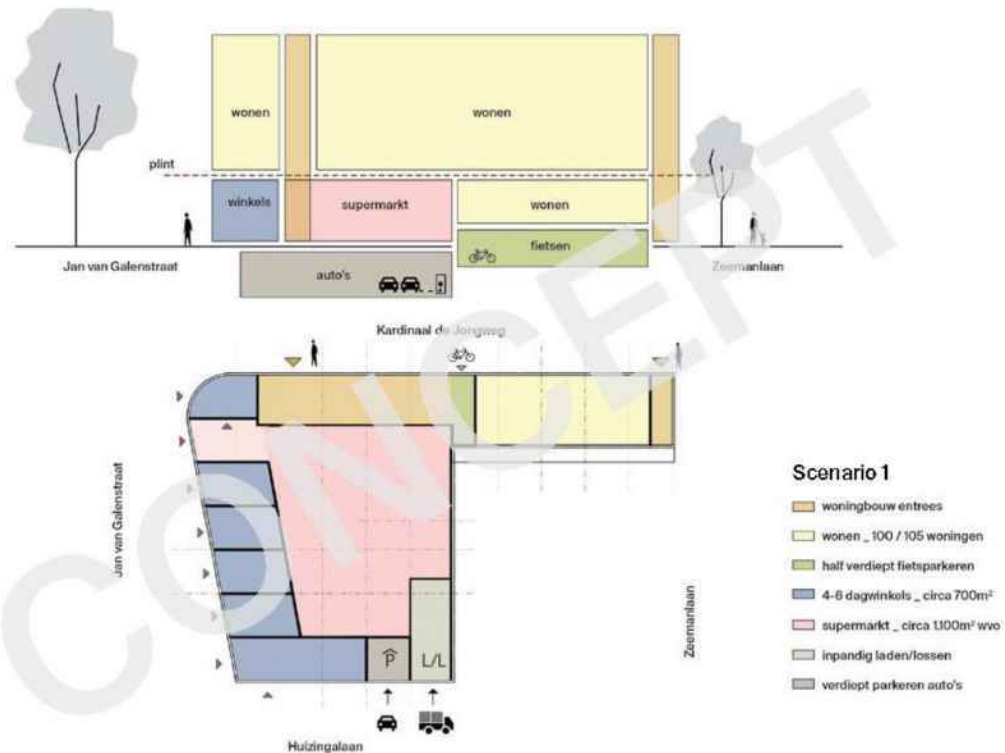


Impressie: met de mogelijke nieuwbouw aansluiten op de verschillende schalen in de omgeving

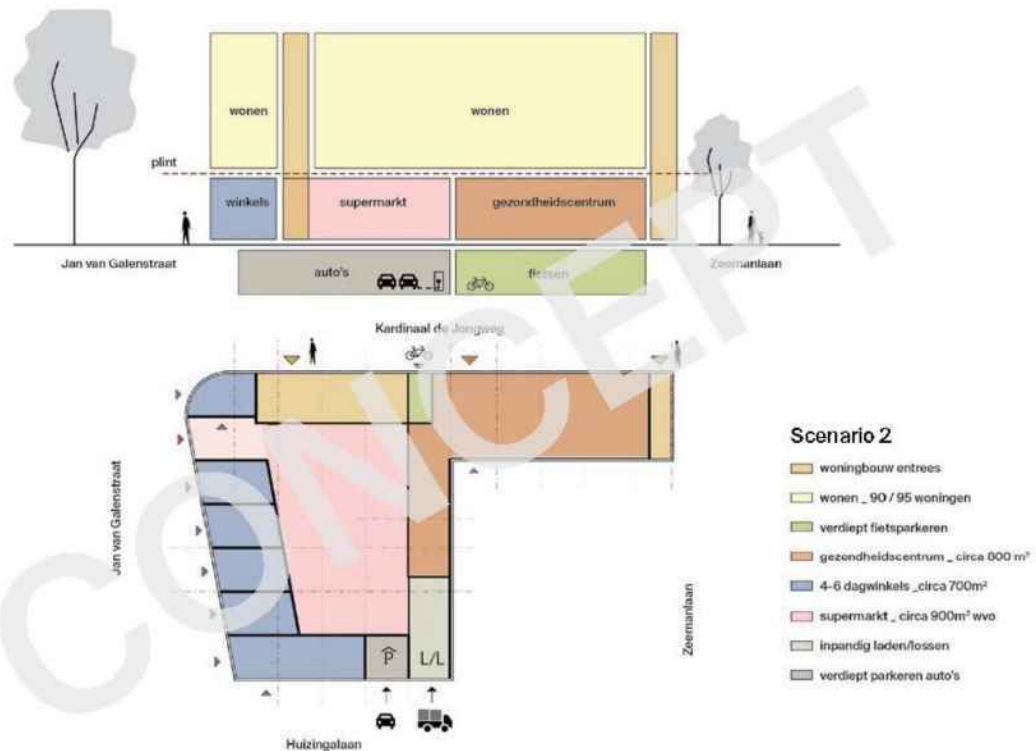
- Waarom kunnen er minder woningen in scenario 2?

In het gepresenteerde scenario 1 wordt een deel van de begane grond gebruikt voor woningen. In scenario 2 wordt op de begane grond een gezondheidscentrum toegevoegd. Hierdoor is er iets minder ruimte voor woningen, als de hoogte van het gebouw gelijk blijft.

Het verschil tussen de twee scenario's is in de volgende afbeeldingen te zien. De genoemde woningaantallen en oppervlaktes van de supermarkt, dagwinkels en het gezondheidscentrum zijn indicatief. Het definitieve programma wordt in de volgende fase, in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld.



Scenario 1 schematisch weergegeven. Boven is een doorsnede van het gebouw te zien, eronder een plattegrond van de begane grond met supermarkt en dagwinkels.



Scenario 2 schematisch weergegeven. Boven is een doorsnede van het gebouw te zien, eronder een plattegrond van de begane grond met supermarkt, dagwinkels en een gezondheidscentrum.

- Komen er ook huurwoningen terug met drie slaapkamers?
Er zijn nog geen echte schetsen voor het project, omdat het programma nog niet definitief is. Het programma beschrijft onder andere afspraken met de gemeente over hoe de begane grond eruit zal zien en hoeveel woningen gerealiseerd worden en welke omvang die woningen hebben. Dit wordt vastgelegd in het Stedenbouwkundig programma van Eisen. In de scenario's die we enkele weken geleden hebben gepresenteerd voorzien we voorlopig sociale huurwoningen met een slaapkamer en huurwoningen in het middensegment met twee of drie slaapkamers. We hebben gezocht naar een goede balans tussen de omvang van het totale gebouw en de hoeveelheid woningen uit het richtinggevend programma.
- Wordt de gehele parkeerplaats volgebouwd?
Het bestaande parkeerterrein wordt grotendeels bebouwd. Het parkeren wordt ondergronds gebracht, ongeveer op de plek van het huidige parkeerterrein. Door het parkeren ondergronds te brengen ontstaat de mogelijkheid de grond dubbel te gebruiken, en staan de auto's niet meer in het zicht. Op maaiveld niveau – bovenop de parkeergarage – ontstaat ruimte voor de supermarkt, dagwinkels en eventueel een gezondheidscentrum. Op het dak hiervan komen woningen en een daktuin voor de toekomstige bewoners.



Weergave bestaande situatie met parkeerterrein



Weergave mogelijke nieuwe situatie, nog in concept. Hier is te zien dat de wegen rondom het huidige gebouw (Van Ginnekenlaan) in de nieuwe situatie niet meer nodig zijn. De wegen rondom de huidige speeltuin kunnen er in de nieuwe situatie bij getrokken en vergroend worden.

- Het ontwerp heeft een duidelijke achterkant naar de buurt, het is niet alzijdig. De buurt kijkt uit op een gigantische parkeergarage.

Bij de bestaande bebouwing is sprake van een achterkant, doordat hier de bevoorrading van de winkels zit en door de aanwezigheid van het grote parkeerterrein. Zoals bij de vorige vraag is aangegeven komt de nieuwe parkeergarage onder de grond te liggen. De parkeergarage zelf zal dus niet zichtbaar zijn. Wel moet de parkeergarage vanaf maaiveld bereikbaar worden gemaakt.

Deze toegang zal bereikbaar en zichtbaar zijn vanaf de straat. Aan de Huizingalaan zijn ook de winkel op de hoek van de Jan van Galenstraat te zien. Erboven ligt een laag met woningen. Aan de kant van de huidige Van Ginnekenlaan zullen buitenruimtes en/of individuele woningentrees komen. Het gebouw opent zich aan deze zijde naar de buurt. Langs het gebouw, aan de kant van de speeltuin ontstaat openbare ruimte. De wegen rondom de huidige speeltuin zijn in de nieuwe situatie niet meer nodig. Deze ruimte wordt bij het speelterrein getrokken en vergroend.



Impressie: toegang parkeergarage langs de Huizingalaan kijkend richting de Jan van Galenstraat.



Impressie: de hoek Jan van Galenstraat - Huizingalaan, met toegang tot de parkeergarage.

- Waarom komt er geen plein voor de buurt? Het wordt helemaal volgebouwd.
Om ruimte voor zowel dagwinkels als een supermarkt te maken moet het huidige parkeerterrein in het ontwerp worden meegenomen. De openbare ruimte rondom het gebouw wordt ruimer van opzet (bredere stoepen). Ook komt er bij de bestaande speeltuin ruimte vrij doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen. De openbare ruimte zal opnieuw worden ingericht. Hiervoor wordt in een latere fase een ontwerp gemaakt. Dit zal gebeuren in overleg met de buurt, zodat dit een prettige ontmoetingsplek wordt voor zowel de mensen uit de buurt als de nieuwe bewoners. Zie ook de vragen en antwoorden onder het kopje Ontwerp openbare ruimte.
- Hoe wil je buurtgericht aan de wijk realiseren (hoe ziet dit eruit) als de winkels zoals nu doorlopen tot de achterkant en daar hun nooduitgangen en opslag hebben?
Bij de bestaande bebouwing is sprake van een achterkant, doordat hier de bevoorrading van de winkels zit, en ook door de aanwezigheid van het grote parkeerterrein. Dit ziet er niet mooi uit en zorgt ook voor een minder veilig gevoel op straat. Als belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt hebben wij van de gemeente meegekregen dat de nieuwbouw een alzijdig karakter moet krijgen. Dat wil zeggen dat alle zijdes van het gebouw even belangrijk zijn, en er geen achterkant is. Dit bereiken wij onder andere door aan verschillende zijdes van het gebouw entrees te maken, voor dagwinkels, supermarkt, eventueel gezondheidscentrum en/of woningen. In het vervolgtraject zal er veel aandacht worden besteed aan het ontwerp van de begane grond.



Foto bestaande situatie: achterkant met bevoorrading en parkeerterrein

- Waar komen de afvalbakken? Ze worden veel gebruikt en zijn nu al snel vol. Dit heeft ook verkeerskundige impact.
De openbare ruimte rondom de nieuwbouw zal opnieuw worden ingericht. Het zorgen voor een plek voor afvalbakken is onderdeel van een volgende stap: het uitwerken van de plannen in een concreet schetsontwerp. De verbeelding van de scenario's die u tijdens de buurtbijeenkomst hebt gezien zijn een aanzet tot een ontwerp, dit geeft een eerste indruk van hoe het eruit kan komen te

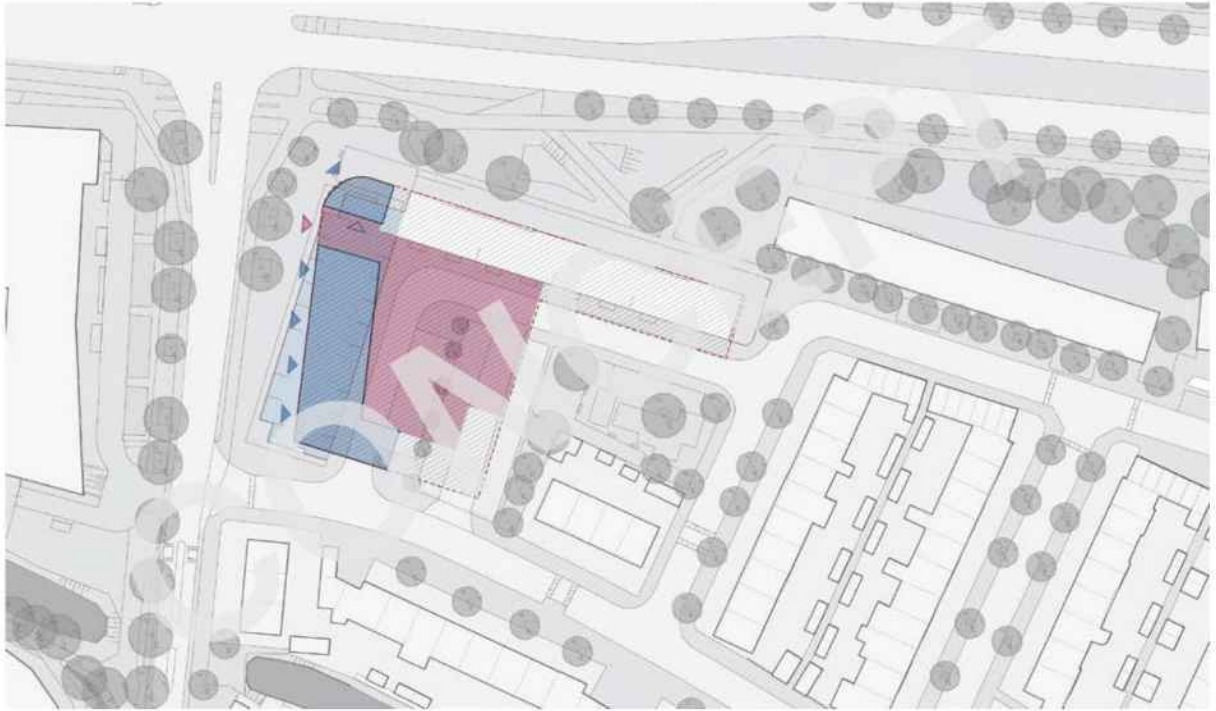
zien. Een gedetailleerde uitwerking komt in het schetsontwerp. In het ontwerp zullen ook de afvalscheidingsplekken worden meegenomen.

- Ik snap het terugleggen van de wand aan de JvG straat niet. Dit geeft volgens mij meer overlast dan dat het iets oplost. Daardoor komt het hele gebouw nog meer de Huizingalaan in.
Het terugleggen van de wand aan de Jan van Galenstraat betekent dat er aan die kant van het gebouw een bredere stoep ontstaat. Hierdoor kan bijvoorbeeld de bestaande bomenrij tot aan de hoek van het pand worden aangevuld. Aan de kant van de Huizingalaan komt het gebouw niet verder dan de huidige bebouwing.
Zie ook de vragen en antwoorden onder het kopje Ontwerp openbare ruimte.



Mogelijke nieuwe situatie: de stoep langs de Jan van Galenstraat wordt verbreed en de bestaande bomenrij aangevuld

- Het is me onduidelijk waar de ingang van de supermarkt is
De entrees van de supermarkt en dagwinkels zullen grotendeels aan de Jan van Galenstraat liggen. Eventueel kunnen ze nabij de hoek aan de Kardinaal de Jongweg of nabij de hoek aan de Huizingalaan liggen.
De onderstaande afbeelding geeft een indicatie van waar de entrees van de supermarkt en dagwinkels zouden kunnen komen. De supermarkt is in paars weergegeven, de entree met een paarse pijl. De ruimte voor dagwinkels is in blauw weergegeven, de entrees met blauwe pijlen. De definitieve posities van de entrees zullen in een volgende fase worden bepaald, als ook het programma definitief is. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal hiermee ook rekening worden gehouden, zodat er bijvoorbeeld voldoende voorzieningen komen voor het parkeren van fietsen in de nabijheid van de ingang van de supermarkt.



Mogelijke nieuwe situatie: indicatie entrees van supermarkt (paarse pijl) en dagwinkels (blauwe pijlen)



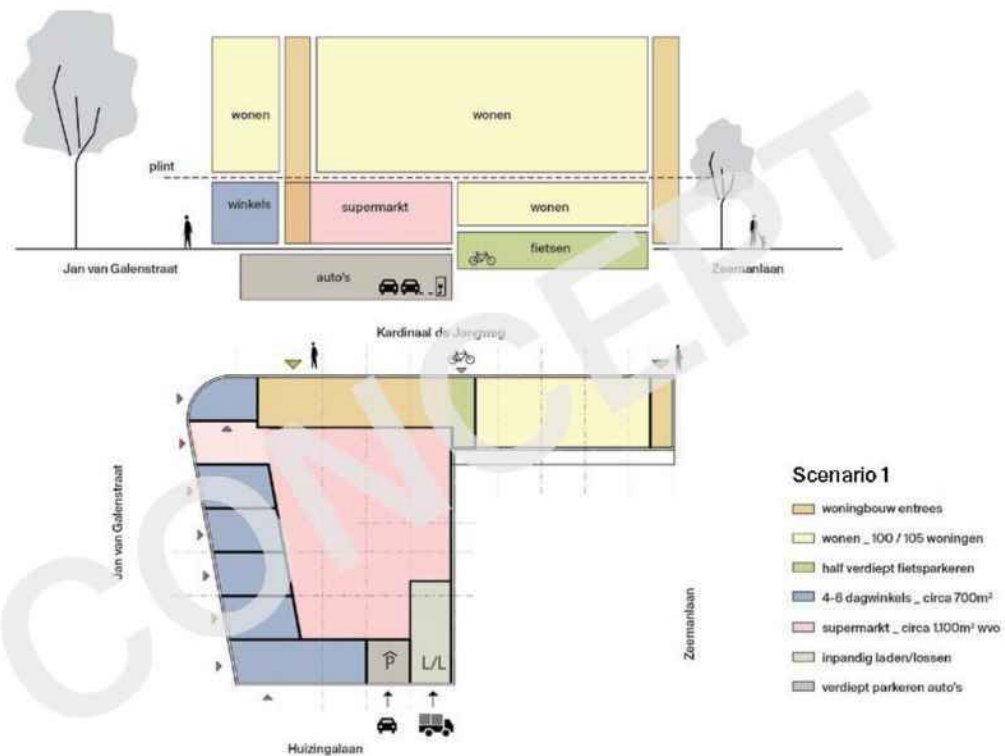
Impressie: entrees van supermarkt en dagwinkels langs de Jan van Galenstraat, met een bredere stoep vooraan (hoek Jan van Galenstraat – Huizingalaan).

- Hoe groot is de ingetekende super?

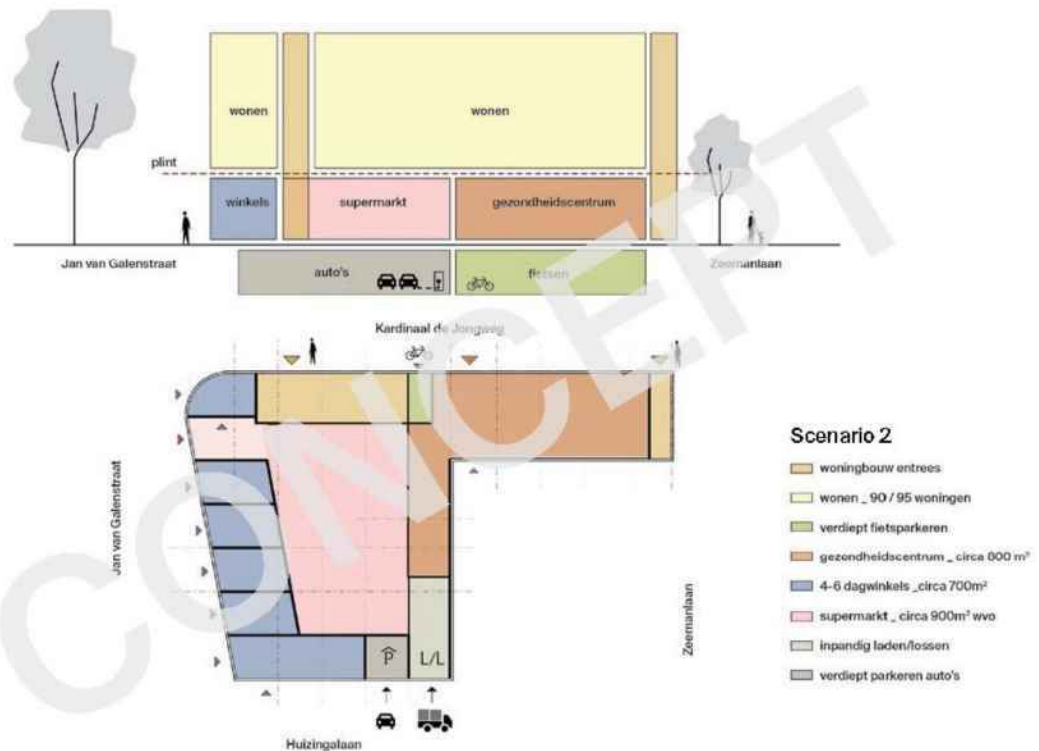
Het programma ligt op dit moment nog niet vast, en daarmee ook het precieze oppervlak van de supermarkt niet. Het programma beschrijft onder andere afspraken met de gemeente over hoe de begane grond eruit zal zien en hoeveel woningen gerealiseerd worden. Dit wordt in de volgende fase vastgelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Tijdens de buurtbijeenkomsten van december zijn er twee mogelijke scenario's getoond: scenario 1 met een supermarkt, dagwinkels en woningen op de begane grond, en scenario 2 met een supermarkt, dagwinkels en een gezondheidscentrum op de begane grond.

De oppervlaktes van de supermarkt zijn indicatief en in de onderstaande afbeeldingen aangegeven in m² WVO. WVO staat voor het winkelvloeroppervlak, dit is de het winkelgedeelte dat je als klant van een supermarkt ziet, dit is hoe je de omvang van een supermarkt zelf kent en ervaart. In scenario 1 is de supermarkt circa 1100 m² WVO en in scenario 2 is de supermarkt circa 900 m² WVO. De laatste is ter vergelijking ongeveer even groot als de Albert Heijn op het Willem van Noortplein, de eerste is wat ruimer.



Scenario 1 schematisch weergegeven. Boven is een doorsnede van het gebouw te zien, eronder een plattegrond van de begane grond met supermarkt (in roze) en dagwinkels.



Scenario 2 schematisch weergegeven. Boven is een doorsnede van het gebouw te zien, eronder een plattegrond van de begane grond met supermarkt (in roze), dagwinkels en een gezondheidscentrum.

- De entree van de woningen via Kardinaal de Jongweg: op deze manier zijn de nieuwe appartementen qua sociaal contact op straat geheel afgesloten van de rest van de buurt. Als belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt hebben wij van de gemeente meegekregen dat de nieuwbouw een alzijdig karakter moet krijgen. Dat wil zeggen dat alle zijdes van het gebouw even belangrijk zijn, en er geen achterkant is. Dit bereiken wij onder andere door aan verschillende zijdes van het gebouw entrees te maken. Zo zullen de entrees van de supermarkt en dagwinkels voornamelijk langs de Jan van Galenstraat komen. De gemeenschappelijke entrees van de woningen zullen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg komen, de noordzijde. Aan de zonnige, geluidluwe zuidzijde van het woongebouw (kant Huizingalaan – Van Ginnekenlaan) zullen buitenruimtes en/of individuele woningentrees komen. Het gebouw opent zich aan deze zijde naar de buurt en naar de zon.



Mogelijke nieuwe situatie: indicatie gemeenschappelijke woningentrees (gele pijlen)



Impressie: gemeenschappelijke woningentrees langs de Kardinaal de Jongweg



Impressie: buitenruimtes en individuele woningentrees aan de zuidkant (de huidige Van Ginnekenlaan)

- Wat wordt er voor de verbetering van de leefbaarheid aan de Huizingalaan gedaan?
We gaan bij deze vraag uit dat er bedoeld wordt, hoe de herontwikkeling (het ontwerp) kan bijdragen aan de leefbaarheid van de Huizingalaan. Wij denken dat een nieuw gebouw met een ontwerp zoals gepresenteerd de leefbaarheid van de Huizingalaan kan verbeteren. De stoepen rondom het gebouw worden verbreed, er komt in de openbare ruimte meer groen en de mogelijkheid om te ontmoeten neemt toe. Het nieuwe gebouw neemt in omvang toe, maar daarmee verdwijnen alle geparkeerde auto's uit de openbare ruimte en verdwijnt de huidige 'achterkant' van de blokken. Het nieuwe gebouw krijgt met de groene buitenruimtes en woonentrees aan de zuidkant een meer open karakter naar de buurt toe.

Ontwerp openbare ruimte

Blauw architecten hebben de afgelopen periode gewerkt aan een eerste aanzet tot een ontwerp. Dat is nog geen concreet schetsontwerp, maar eerder een idee van hoe een programma ingepast kan worden, aansluitend op de huidige bebouwing in de buurt.

Het programma ligt op dit moment nog niet vast. Het programma beschrijft onder andere afspraken met de gemeente over hoe de begane grond eruit zal zien en hoeveel woningen gerealiseerd worden. Dit wordt in de volgende fase vastgelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Aan de hand van dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen zal het ontwerp verder worden uitgewerkt. De openbare ruimte rondom de nieuwbouw zal opnieuw worden ingericht. Dit is afhankelijk van het definitieve programma voor de nieuwbouw. Daarom wordt hiervoor in een latere fase een ontwerp gemaakt. Met het gepresenteerde aanzet tot een ontwerp wil de architect de buurt een eerste indruk geven van hoe dit zou kunnen worden.

- Met dit plan wordt het groen in de buurt wel uitgekleeft. De indruk tot nu toe is dat er veel minder groen terugkomt en het nieuwe zit op het dak. Wat voor concrete mogelijkheden ziet u bij verbeteren van het groen?
Het parkeerterrein verdwijnt straks, maar de openbare ruimte en het groen rondom het gebouw worden juist ruimer van opzet. De openbare ruimte zal straks opnieuw worden ingericht. Hiervoor wordt in een latere fase een ontwerp gemaakt. Dit zal gebeuren in overleg met de buurt, zodat dit een prettige ontmoetingsplek wordt voor zowel de mensen uit de buurt als de nieuwe bewoners.

In de gepresenteerde scenario's wordt de stoep langs de Jan van Galenstraat verbreed (1). De bestaande bomenrij zal worden aangevuld. Ook de stoep langs de Huizingalaan wordt verbreed. Langs de Kardinaal de Jongweg is al veel groen aanwezig, met mooie grote bomen (2). Om dit groen te versterken en meer bij de bestaande buurt en de nieuwe woningen te betrekken, worden hier de gemeenschappelijk woningentrees gemaakt.

Daarnaast komt er bij de huidige speeltuin veel ruimte vrij, doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen. Deze ruimte met speeltuin willen wij inrichten als een groene plek voor de buurt, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen kunnen spelen (3). Mogelijk kan hier een moestuin voor de buurt komen. Graag betrekken wij de buurt bij het uitwerken van de inrichting van deze plek. Tenslotte wordt het dak van de supermarkt en dagwinkels ingericht als collectieve daktuin voor de nieuwe bewoners (4). Hier wordt verder op ingegaan bij de volgende vraag.



Mogelijke nieuwe situatie: openbare ruimte en groen. Mogelijke nieuwe bomen zijn indicatief aangegeven met rode stippellijnen.



Mogelijke nieuwe situatie: de stoep langs de Jan van Galenstraat wordt verbreed en de bestaande bomenrij aangevuld (1)



Impressie: de stoep langs de hoek Kardinaal de Jongweg (links) en de Jan van Galenstraat (rechts) (1)



Referentiebeelden bij de stoep langs de Jan van Galenstraat (1)



Impressie: groen en woningentrees langs de Kardinaal de Jongweg (2)



Referentiebeelden bij groen langs de Kardinaal de Jongweg (2)



Mogelijke nieuwe situatie: een plek voor de buurt (3)



Impressie: een plek voor de buurt (3)



Referentiebeelden bij een plek voor de buurt (3)

- Jammer dat de rest van de buurt niks heeft aan groen op het dak. Is het groen op het dak ook toegankelijk voor omwonenden?

Het groen op het dak van de winkelruimtes is bedoeld als collectief groen voor de bewoners van de nieuwbouw. Dit groen is een soort gezamenlijke tuin voor appartementen met balkons. Het is niet toegankelijk voor andere omwonenden.

Hoewel het groen op het dak niet toegankelijk zal worden voor omwonenden, zal het wel een positieve bijdrage leveren aan het klimaatbestendig maken van de buurt. Groene daken zorgen voor waterretentie (minder wateroverlast), luchtzuivering, een lagere omgevingstemperatuur en meer biodiversiteit in de stad.



Mogelijke nieuwe situatie: groen dak, een collectieve plek (gezamenlijke tuin) voor de bewoners van het gebouw



Impressie: groen dak, een collectieve plek (gezamenlijke tuin) voor de bewoners



Impressie: groen dak, een collectieve plek (gezamenlijke tuin) voor de bewoners



Referentiebeelden bij groen dak, een collectieve plek (gezamenlijke tuin) voor de bewoners

- U noemt oude bomen, kunt u daar voorbeelden geven? De lindebomen aan de Kardinaal de Jongweg zijn springlevend.

Met "oude bomen" hebben wij waarschijnlijk de bestaande bomen bedoeld. In ieder geval hebben wij met het gebruik van het woord "oud" niet bedoeld dat deze bomen niet goed meer zijn. Wij hebben juist bedoeld dat dit grote, waardevolle bomen zijn.

Uitgangspunt is om de bestaande bomen langs de Kardinaal de Jongweg te behouden en het groen hier te versterken.

Zie ook het antwoord op de eerste vraag onder het kopje Ontwerp openbare ruimte.

- Zijn er nieuwe bomen bedacht in het ontwerp? Waar blijven de oude bomen?
De openbare ruimte rondom het gebouw zal straks opnieuw worden ingericht. Hiervoor wordt in een latere fase een ontwerp gemaakt. Hierbij zal een inventarisatie van de bestaande bomen worden gemaakt en worden onderzocht welke bomen behouden kunnen blijven. Ook zullen er nieuwe bomen worden aangeplant. In de gepresenteerde scenario's zijn nieuwe bomen indicatief aangegeven.
Zie hiervoor de afbeeldingen bij het antwoord op de eerste vraag van het kopje Ontwerp openbare ruimte. In de afbeeldingen zijn mogelijke nieuwe bomen indicatief aangegeven met de rode stippellijnen. Het gaat nu nog om een suggestie, bij het ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte wordt dit verder uitgewerkt.
- Ik hoop dat de gemeente een iets ruimhartiger groenonderhoudsregime gaat toepassen en niet verwacht dat de bewoners alles gaan onderhouden.
Het groen in de openbare ruimte zal worden onderhouden door de gemeente.
- Waar is de speeltuin? Is de speeltuin nu een park geworden?
De speeltuin komt terug op ongeveer dezelfde plek als de huidige speeltuin. Er komt hier veel ruimte vrij, doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen. Deze ruimte willen wij inrichten als een groene plek voor de buurt, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen kunnen spelen.
Zie ook het antwoord en de afbeeldingen bij de eerste vraag onder het kopje Ontwerp openbare ruimte.
- Het idee van een groene speeltuin is erg leuk, alleen zag ik geen hek in de tekeningen. Is die 'plek voor de buurt' veilig voor kinderen?
Deze plek wordt straks juist veiliger, doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen en hiermee dus ook een deel van het (auto)verkeer. Graag betrekken wij de buurt bij het uitwerken van de inrichting van deze plek. Als er behoefte bestaat aan een meer afgeschermd speelplek (voor jonge kinderen), dan kan hiermee rekening worden gehouden.
- De kinderen kunnen niet meer door de buurt, tussen de auto's op de parkeerplaats, verstoppertje doen.
Dat klopt. De auto's verdwijnen straks uit het zicht en worden ondergebracht in de ondergrondse parkeergarage. Wij denken dat het weghalen van de auto's uit het straatbeeld juist ook kan bijdragen aan meer kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte, ook wat betreft speelmogelijkheden voor kinderen. Nabij de huidige speeltuin komt straks veel ruimte vrij, doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen. Graag betrekken wij de buurt bij het uitwerken van de inrichting van deze plek, zodat dit een groene plek voor de buurt wordt, en ook een veilige en tegelijkertijd uitdagende plek voor kinderen om te spelen.
- Wat zegt het nieuwe speelruimtebeleid over deze plek?
Het algemene beleid staat in de nota [speelruimte 2009 'Geef jeugd de ruimte!'](#). De speelplek aan de Van Ginnekenlaan wordt niet specifiek benoemd in het beleidsdocument. Het doel van deze nota is een stedelijk toetsingskader te bieden met inhoudelijke doelstellingen voor speelruimte in de wijken. De uiteindelijke vraag "Hoe zal de speelruimte er uit zien?" zal samen met direct betrokkenen in de wijken (kinderen, jongeren en andere bewoners van de wijk, gemeentelijke en niet gemeentelijke professionals) worden beantwoord.
- Maak van de huidige parkeerplaats een buurtplein. Met mooie bomen, ook de jaarlijkse kerstboom, afvalscheidingsplekken, fietsenklemmen, een plek om elkaar als buurtbewoners te ontmoeten.
Het transformeren van het parkeerterrein tot openbaar plein lijkt niet haalbaar. Er dient in het ontwerp ruimte gemaakt te worden voor de gestelde parkeernorm. Een ondergrondse garage, zoals gepresenteerd, is alleen te realiseren wanneer er een supermarkt in de plannen komt, omdat zij hier financieel aan bijdragen. Om ruimte voor zowel dagwinkels als een supermarkt te maken wordt het huidige parkeerterrein in het ontwerp meegenomen. Indien er geen supermarkt

in de plannen komt, zal naar alle waarschijnlijkheid het parkeerterrein behouden moeten blijven voor de gestelde parkeernorm. Daarmee is een plein helaas geen haalbare optie.

Wel wordt straks de openbare ruimte rondom het gebouw ruimer van opzet. Ook komt er bij de bestaande speeltuin ruimte vrij doordat de Van Ginnekenlaan komt te vervallen. Deze ruimte willen wij inrichten als een groene plek voor de buurt, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen kunnen spelen.

De openbare ruimte zal opnieuw worden ingericht. Hiervoor wordt in een latere fase een ontwerp gemaakt. Dit zal gebeuren in overleg met de buurt, zodat dit een prettige ontmoetingsplek wordt voor zowel de mensen uit de buurt als de nieuwe bewoners.

Zie ook het antwoord en de afbeeldingen bij de eerste vraag onder het kopje Ontwerp openbare ruimte.

- Wat wordt er gedaan met de ezeltjes? We zien ze graag behouden.
De ezeltjes blijven behouden in de buurt. Voor de ezeltjes kan in een latere fase in overleg met de buurt een mooie plek worden bepaald.

Participatie

- Wat is de status van dit overleg, in hoe verre is dat al participatie zoals wordt gevraagd?
Tijdens de buurtbijeenkomsten van afgelopen december heeft de buurt vragen gesteld en gereageerd op de gepresenteerde scenario's. De buurt is geïnformeerd en geraadpleegd. Er is onder andere gereageerd op de uitgangspunten en randvoorwaarden van het plan (o.a. de omvang van de supermarkt). De input die gegeven is wordt meegenomen in het vervolg van de besluit- en planvorming.
Het is input voor de wethouder om bestuurlijke richting te geven aan de plannen, het is input voor de raad om een afweging te maken in haar besluitvorming en het is input voor de initiatiefnemer en architect om suggesties waar mogelijk een plek te geven in het uiteindelijke ontwerp.
- Welke eerdere contactmomenten met vragen en bezwaren zijn ook onderdeel van participatie en worden deze meegenomen?
Eind 2020 is de architect namens de initiatiefnemer in gesprek gegaan met buurtbewoners over het richtinggevend programma. Dit is gedaan in de vorm van 10 minuten-gesprekken en enkele groepsgesprekken. Gedurende de loop van 2021 zijn er nog enkele persoonlijke gesprekken gevoerd met buurtbewoners en is er via de projectwebsite en -mail schriftelijk contact geweest. Deze reacties zijn meegenomen in een eerste aanzet tot een ontwerp dat in december gepresenteerd is. Gezamenlijk met de reacties in deze notulen wordt dit meegenomen in het vervolg van de planontwikkeling.
Naast deze contactmomenten met initiatiefnemer hebben buurtbewoners ook gespreken met volksvertegenwoordigers over de plannen. De bijeenkomsten van het college en de raad, tijdens werkbezoeken aan de buurt, de Raad in de Wijk en de commissievergadering noemen we geen onderdeel van het participatieproces. Dit zal vast en zeker wel bijdragen aan de besluitvorming over de plannen.
- Het verslag van de 10 minuten-gesprekken staan pas zeer recent op website projectontwikkelaar, waarom niet eerder gedeeld?
Het verslag van de 10 minuten-gesprekken is eind feb/begin maart gedeeld met alle gesproken buurtbewoners en online geplaatst op de projectwebsite www.nieuwbouwezel.nl.
- Zijn 50 gesprekken van omwonenden [tijdens de 10 minuten-gesprekken] representatief voor participatie?
De participatie is begonnen met de 10 minuten-gesprekken eind 2020. Het participatietraject loopt zolang het planproces loopt ook door. We zoeken naar de beste manieren om zoveel mogelijk reactie op de plannen op de halen. Bijvoorbeeld door het inrichten van een projectwebsite, een nieuwsbrief, contact via de mail, input via de werkgroep van de buurtverenging en via de recente buurtbijeenkomsten.

- Wij vonden de 10-minuten gesprekken niet waardevol, we vonden ons niet gehoord. Alle input is alleen gebruikt om het plan makkelijker door te kunnen drukken.

In het eerste aanzet tot een ontwerp is geprobeerd te laten zien hoe we uw zorgen en ideeën zo goed mogelijk een plek proberen te geven in de uitwerking van de plannen. Veel reactie op de plannen, zowel tijdens de 10-minuten gesprekken als tijdens de recente buurtbijeenkomsten, heeft voornamelijk betrekking op de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de plannen, zoals het wel of niet toevoegen van een supermarkt.

- Noemen jullie dit participatie?

Het ophalen van reacties en raadplegen van de buurt noemen wij participatie. Hiernaast zien wij de gesprekken die wij voeren met de werkgroep van de buurtvereniging Ezelsdijk en het bestuurlijk voorleggen van de bezwaren van de buurt als onderdeel van de participatie.

Wat is participeren? Alleen luisteren of meepraten? Of meebeslissen?

Participatie bestaat in verschillende vormen. In de Utrechtse Participatieleidraad worden drie niveaus gedefinieerd: raadplegen; advies vragen en co-creëren. Afhankelijk van het moment en het voorliggende vraagstuk wordt tijdens het planproces het passende participatieniveau gekozen. Op dit moment in de planvorming wordt u geraadpleegd. Bewoners en andere belanghebbenden mogen meedenken en ideeën aandragen om te komen tot de randvoorwaarden voor de realisatie van het bouwplan. Wanneer we naar concreter ontwerpen gaan, bijvoorbeeld bij het inrichten van de openbare ruimte kunnen we ons co-creatie sessies voorstellen.

Ten aanzien van de randvoorwaarden heeft de buurt meerdere malen en via diverse kanalen en middelen aangegeven dat zij geen (grote) supermarkt wil omdat deze afbreuk doet aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de buurt. Liever ziet de buurt een supermarkt van veel kleinere omvang met een in/uitgang van de bevoorrading aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg. Hierover zal een bestuurlijke afweging worden gemaakt.

- Wat gaat u doen met die inspraak?

We veronderstellen dat met deze vraag bedoeld wordt op de opgehaalde vragen en reacties tijdens de buurtbijeenkomsten. Met deze notulen geven we een reactie op de opgehaalde input. Het is input voor de wethouder om bestuurlijke richting te geven aan de plannen, het is input voor de raad om een afweging te maken in haar besluitvorming en het is input voor de initiatiefnemer en architect om suggesties waar mogelijk een plek te geven in het uiteindelijke ontwerp.

Klankbordgroep

- Wat is het doel van de klankbordgroep?

We vragen de klankbordgroep mee te denken hoe we de buurt zo goed mogelijk informeren en betrekken bij de voortgang van de planontwikkeling. Zij denken mee het juiste moment om relevante informatie beschikbaar te maken, hoe we dat doen, via welke kanalen/middelen en voor welke doelgroepen. De klankbordgroep denkt voornamelijk mee over het proces van het betrekken van de buurt.

- Mag de klankbordgroep alleen over het proces reflecteren en niet de inhoud beoordelen?

Wanneer we inhoudelijke stappen zetten in de planvorming, informeren en betrekken we daar graag de hele buurt bij. Denk bijvoorbeeld aan het moment dat er een eerste schetsontwerp beschikbaar is. We verwachten dat er meer buurtbewoners inhoudelijk zullen willen reageren. Vanzelfsprekend is de klankbordgroep hier ook voor uitgenodigd.

We vragen de klankbordgroep voorafgaand aan zo'n moment mee te denken hoe we de buurt zo goed mogelijk kunnen betrekken, op welk moment en in welke vorm, afhankelijk van de processtap.

-

- Hoeveel mensen zijn er al aangemeld voor de klankbordgroep en hoeveel mensen kunnen daar in?
Op dit moment hebben we tien aanmeldingen voor de klankbordgroep. Idealiter zou de klankbordgroep bestaan uit een groep buurtbewoners die verschillende belangen uit de buurt kunnen verwoorden. Bijvoorbeeld uit alle delen van de buurt rondom het plangebied. Zoals aangegeven hopen we dat een vertegenwoordiging van de werkgroep van de buurtvereniging hier ook plaats in wil nemen. Dat is onderwerp van ons gezamenlijke gesprek.
- Blijft het overleg met de bewonerscommissie op inhoud en de goede manier waarop zij de bewoners informeren en hun geluid versterken?
Met de werkgroep van de buurtvereniging zijn we in gesprek over de oprichting van de klankbordgroep, hun zitting daarin en de relatie tot onze bestaande overlegstructuur. We zoeken samen naar een oplossing die voor ons allemaal goed voelt.
- De klankbordgroep kan niet de participatie op buurniveau vervangen. De huidige buurtcommissie wordt door de buurt breed ondersteund. Wat is dan het idee achter een (tweede) klankbordgroep?
Wij onderschrijven de stelling dat de klankbordgroep het participatieproces op buurniveau niet kan vervangen. Het is een groep omwonenden die meedenkt hoe de communicatie en participatie zo goed mogelijk ingericht kan worden.
De buurtvereniging Ezelsdijk richt zich (met name) op de Ezelsdijkbuurt. Het projectgebied grenst aan meerdere buurten. Idealiter zou de klankbordgroep bestaan uit een groep buurtbewoners die verschillende belangen uit de omliggende buurten kunnen verwoorden. Bijvoorbeeld uit alle delen van de buurt rondom het plangebied. Zoals aangegeven hopen we dat een vertegenwoordiging van de werkgroep van de buurtvereniging hier ook plaats in wil nemen.

Bouwwerkzaamheden

- Hoe lang duurt het om zo'n complex te bouwen?
De verwachting is dat de bouw van het nieuwe complex ongeveer 18 tot 24 maanden (1,5 tot 2 jaar) in beslag zal nemen. Dit is exclusief de sloop van de huidige panden, wat ongeveer 3 maanden duurt.
- Hoe diep gaat de garage worden? Dan moet er ook grondwater worden weggepompt, heeft dat ook effect?
De garage zal tussen de 2,5 en 3 meter (één bouwlaag) diep komen te liggen. Uit de bak voor de garage zal het water weggepompt worden. Voor de onttrekking of retourbemaling van grondwater moet in de periode van de aanvraag van de bouwvergunning, een grondwateronttrekkingsvergunning worden aangevraagd. Hierbij moet worden onderzocht wat het effect van de onttrekking is en hoe eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen. Welke bouwmethode er wordt gekozen is nog niet bekend. Er kan worden gekozen voor een met damwanden gesloten bouwput met retourbemaling om het grondwaterpeil buiten de bouwput op peil te houden. Dit is een technische vraag die door de aannemer, wanneer de opdracht is verleend, wordt uitgezocht en beantwoord.
- Er heeft ooit een bredere grift gestroomd langs de Huizingalaan. Die is versmald. Nu verzakken deze huizen al. Ik voorzie enorme schade als het grondwater ook weggepompt zal worden.
De gemeente toets het plan bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Onderdeel hiervan is het voorkomen van hinder. 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.

- De eerste woningblokken van de Huizingalaan zijn niet geheid en hierdoor erg gevoelig voor grote bouwwerkzaamheden. Als er gebouwd gaat worden, welke voorzorgsmaatregelen worden en dan genomen om schade tijdens de bouw aan de bestaande woningen te voorkomen?
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 Utrechts Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast. Afdeling 8.1 van het bouwbesluit ziet op het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. In deze afdeling is o.a. aangegeven dat het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet mag leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Ook is in deze afdeling aangegeven dat, indien een bouwput wordt gemaakt het bouwveiligheidsplan de hoofdpzets van de verticale bouwputafschieding en de bouwputbodem, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken moet bevatten ter beoordeeling 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](#)
- Het grondwater is nu zodanig dat de kruipruimtes in de Huizingalaan droog zijn. Hierdoor is bij een aanzienlijk aantal woningen kruipruimte isolatie aangebracht. Het aanleggen van een grote ondergrondse parkeergarage heeft invloed op het grondwaterpeil, hierdoor kan het zijn dat de kruipruimte vochtig worden en bijvoorbeeld aanpassingen in de isolatie en vloerbescherming van de houten vloeren noodzakelijk zijn. Hoe wordt hier mee om gegaan?
Zie de bovenstaande vragen met betrekking tot het voorkomen van schade tijdens de werkzaamheden. In het onverhoopte geval dat er toch schade optreedt wordt dit door de aannemer afgedekt. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen.
- Wanneer zullen de huidige huurders op zijn vroegst moeten verhuizen? Is dat eind 2023?
We verwachten dat we eind 2023 een omgevingsvergunning kunnen aanvragen bij de gemeente. Als deze onherroepelijk is, kan het sloopbesluit genomen worden. Daarna kan gestart worden met de sloop van de panden. Zoals het er nu uitziet verwachten we dat dit begin 2024 zal plaatsvinden. Huurders krijgen na het sloopbesluit een zogenoemd redelijk voorstel (of sociaal plan) over onder andere een vervangende woning, een verhuisvergoeding en een terugkeergarantie. De huidige bewoners worden gedurende de komende jaren op de hoogte gehouden van de voortgang van de plannen en wat dit voor hen betekent.

Bijlage: toelichting autoverkeersbewegingen in verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek is aan de hand van de 'beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk' een berekening gemaakt van het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie en de mogelijke toekomstige scenario's.

Hierbij zijn twee scenario's bekeken, gebaseerd op het richtinggevend programma zoals in het Intentiedocument tussen gemeente en initiatiefnemer opgenomen:

	Aantal / m ² BVO		
	Huidig	Scenario 1	Scenario 2
Woningen <55 m ²	3	28	28
Woningen 55-80 m ²	35	9	9
Woningen 80-130 m ²	2	56	56
Supermarkt (discount)	n.v.t.	1747	1747
Detailhandel	1393	325	860

Tabel: Aantal woningen en vierkante meters BVO huidige situatie, scenario 1 en scenario 2

Om een beeld te krijgen van het extra verkeer hanteren we een richtlijn van 1,8 voertuigbewegingen per huishouden (woning) per etmaal. Dit betekent dat de 93 woningen, als elk huishouden één auto zou bezitten, een aantal van ca 170 voertuigbewegingen per etmaal wordt genereerd. Voor de supermarkt worden 52,5 voertuigbewegingen per 100m² BVO gehanteerd, en voor de detailhandel 31,6 voertuigbewegingen per 100m² BVO. In scenario 1 komt de verkeersgeneratie uit op ca. 1020 motorvoertuigen per etmaal, in scenario 2 p ca. 1.190 motorvoertuigen per etmaal.

De etmaalintensiteit groeit met 270 motorvoertuigen per etmaal in scenario 1 en met 440 mvt/etmaal in scenario 2 ten opzichte van de huidige situatie. De etmaalintensiteiten op de omliggende wegen worden door de ontwikkeling hoger. Ze komen echter niet boven de grens die voor hun wegcategorie geldt.

Weg	Etmaalintensiteit huidig	Scenario 1	Scenario 2
Kardinaal de Jongweg	31.200	31.470	31.640
Jan van Galenstraat	4.350	4.620	4.790
Huizingalaan	1.650	1.920	2.090

Tabel: Totale etmaalintensiteit per scenario op wegen

De Kardinaal de Jongweg is een verbindende openbaar vervoersas en tevens onderdeel van een stedelijke verdeelring. Stedelijke verbindingswegen worden gebruikt om doorgaand verkeer te faciliteren. De Kardinaal de Jongweg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg. De grens van de etmaalintensiteit voor een dergelijke weg wordt bepaald door de afwikkelingscapaciteit van de kruisingen. Door de geringe toename zijn er geen problemen te verwachten met de afwikkelingscapaciteit van de kruisingen. De Jan van Galenstraat wordt bij de herinrichting een erftoegangsweg, maar krijgt aparte fietsinfrastructuur. De grens voor een erftoegangsweg ligt tussen 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Het verkeer in de woonstraten zal toenemen met een maximaal van circa 270 of 440 voertuigbewegingen, afhankelijk van het scenario. De verkeersintensiteiten op deze wegen blijven binnen de verkeerskundige grenzen.

In de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW wordt het volgende keuzeschema gehanteerd betreffende de intensiteiten van fietsers en voetgangers op een fietsstraat:

Weg- categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur (I max <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (I max 500- 2.500/etm)	Snelle fietsroute (I max > 2.000/etm)
Erftoegangsweg	stopplaats 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		

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

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 (onderstaande tabel), 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.

Weg	Etmaalintensiteit MVT	Etmaalintensiteit fiets
Kardinaal de Jongweg	31.200*	2.600 ⁺
Jan van Galenstraat	4.350*	5.900 ⁺
Huizingalaan	1.650 [#]	3.550 [#]

* <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/> voor gemiddelde weken 9-11 2020

⁺ <https://apps.strafica.fi/brutus/brecht> modelintensiteiten uit 2018

[#] Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019

Tabel: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen (MVT) en fiets

Opzet buurtbijeenkomst Nieuwbouw Ezelsdijk – 1 november 2022

<u>Wanneer</u>	1 november 2022
<u>Waar</u>	Marnix Academie (Vogelsanglaan 1, 3571 ZM Utrecht)
<u>Hoe laat</u>	19.30 – 21.00 uur

Programma

Tijd	Wat	Wie
19.15u	Inloop	Dietz
19.30u	Start – introductie	Dietz
19.35u	Proces	5.1,2E
19.50u	Ontwerp gebouw	5.1,2E
20.05u	Schets openbare ruimte	5.1,2E 5.1E
20.20u	Pauze	
20.30u	Gesprekstafels	Allen

Gesprekstafels

- Na het plenaire deel organiseren we gesprekstafels per onderwerp. Bij iedere tafel zijn de plannen in te zien. Aanwezigen kunnen het rustig doorkijken, vragen stellen en hun reactie geven.
- We gebruiken statafels. Dat maakt interactie gemakkelijk en informeel. Mensen kunnen langslopen, de plannen inzien, meeluisteren en weer doorlopen. Als professional kun je gemakkelijker bezoekers benaderen dan wanneer je zit aan een tafel.
- Op basis van de vorige buurtbijeenkomsten gaan we uit van circa 60 bezoekers. Daarom organiseren we voorlopig twee tafels per thema. Bij minder aanmeldingen, kan het aantal afgeschaald worden.
- Het is van belang bij de tafels reacties en vragen te noteren, voor de verslaglegging. Bij iedere tafel ligt materiaal.

Onderwerp	Wie	Materiaal
Proces	1. 5.1,2E 2. 5.1,2E 5.1E ?	Tijdslijn
Ontwerp gebouw	1. 5.1,2E 2. 5.1,2E 3. 5.1,2E	Afbeeldingen gebouw: - Overview - Vanaf iedere hoek (4x)
Openbare ruimte	1. 5.1,2E 5.1E 2. 5.1,2E	Afbeelding OR

Inhoud

Proces

- Proces sinds december 2021:
 - o Vastgestelde onderzoeken
 - o Bestuurlijke keuze voor scenario 2
 - o Raadsinformatiebijeenkomst
 - o Geen commissie: volgende stap is SPvE
- Spagaat: tussen buurt en beleid
 - o Buurt wil geen supermarkt
 - o Gemeente wil behoud hoofdwinkelstructuur
 - o Onderzoek geeft aan dat het veilig kan

- We moeten ons houden aan staand beleid, raad stelt dit nu niet ter discussie
- Dus nu verder met uitwerken scenario 2
- Relatie omliggende projecten
 - Fietsstraat
 - Herinrichting KdJweg
- Waar zijn we mee bezig:
 - Uitwerking voorlopig ontwerp gebouw
 - Eerste schets OR
 - Stedenbouwkundig programma van Eisen
 - Mogelijkheid om zienswijze in te dienen en bezwaar te maken
- Tijdlijn voor totaalproces

Check: is er al ruimte voor het benoemen van:

- *Afspraken met huurders woningen*
- *Afspraken met huurders dagwinkels*
- *Afspraken met nieuwe supermarkt*
 - *Type super (stadsmodel?)*
 - *Tijden voor laden en lossen*
 - *Extra maatregelen mbt verkeersveiligheid*
- *Afspraken invulling gezondheidscentrum*
 - *Interesse van diverse partijen uit de buurt*

Ontwerp gebouw

- Gedetailleerde uitwerking van aanzet gepresenteerd in december
- Waar gaan we het over hebben?
 - In gaan op onderwerpen die toen benoemd zijn: wat wordt wel/niet meegenomen in het ontwerp en waarom
- Doorloop op basis van thema's die voor de buurt belangrijk bleken:
 - Gebouw als geheel
 - Functies zoals gepresenteerd in december?
 - Bouwlagen zoals gepresenteerd in december?
 - Verbinding buurt
 - Toelichting alzijdigheid pand
 - Entrees woningen aan KdJweg
 - Binnenplein en 'achterkant' pand
 - Parkeren & bevoorrading
 - Hoeveel plekken
 - Voor wie bedoeld
 - Minder dan voorheen: nieuwe parkeernorm
 - Groen: inrichting volgt later
 - Locaties groen benoemen?

Inrichting OR

- Afbeelding met functies openbare ruimte in verschillende varianten
- Er zijn verschillende opties voor:
 - Laden en lossen dagwinkels
 - Vuilnisbakken
 - Fietsenrekken
 - Pakketbezorgers (incl. mogelijk pakketpunt)
 - Ezeltjes & bankjes
- Toelichting onderbouwing verschillende opties

- Later in het proces:
 - Inrichting groen
 - Inrichting speeltuin
- Loop langs om in de gesprekstafels meer vragen te stellen of uw reactie te geven

Acties

10 oktober	Locatie definitief
10 oktober	Opzet brief
10 oktober	Koerier regelen
13 oktober	Brief gereed en bij koerier
14&15 oktober	Brief bezorgd in de buurt
14 oktober	Bijlage extra info online
17 oktober	Website aangepast – nieuwsbericht versturen
24 oktober	Q&A gereed
28 oktober	Presentatie gereed
1 november	Printen materiaal bij tafels (Blauw en GU)
1 november	Grote witte vellen voor input bij tafels (Dietz)
1 november	Benodigdheden mee (Dietz)
1 november	Bijeenkomst

From: "5.1.2E" <5.1.2E@dietz.nl>
Sent: Thu, 20 Oct 2022 15:51:31 +0100
To: "5.1.2E" | Kerckebosch Groep" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; "5.1.2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; "5.1.2E" | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@dietz.nl>
Subject: Overleg volgende week - opzet Q&A
Attachments: Q&A buurtbijeenkomst nov 2022.docx, Opzet bijeenkomst 1 nov - JvG.docx, Q&A Nieuwbouw Ezelsdijk versie 17102022.pdf, Antwoorden notulen buurtbijeenkomsten Nieuwbouw Ezelsdijk.pdf

Hoi allen,

Volgende week hebben we een moment staan om de presentaties voor de buurtbijeenkomst een keer gezamenlijk door te lopen. @ 5.1.2E J, ik hoop dat dit moment ook voor jou uitkomt, we hebben hem geprikt toen jij al uit ons overleg was.

Als het lukt zou het heel fijn zijn als we begin volgende week al de opzet van de presentaties kunnen rondsturen. Dan hebben we een moment om er doorheen te kijken voor we elkaar spreken.

In de bijlage heb ik de twee bestaande documenten met vragen en antwoorden toegevoegd, met name voor 5.1.2E 5.1.2E En een eerste aanzetje specifiek voor deze bijeenkomst, die nog van antwoorden moet worden voorzien. Laten we deze ook aanvullen volgende week.

Groet 5.1.2E

5.1.2E

Adviseur

Dietz Strategie & Communicatie

5.1.2E

www.dietz.nl

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



Q&A Nieuwbouw Ezelsdijk

- Ter voorbereiding op de buurtbijeenkomst van november 2022
- Ter aanvulling op de Q&A op de projectwebsite en de notulen van de buurtbijeenkomst van december 2021.
- Bedoeld voor intern gebruik

Openbare ruimte

- Wat is de status van deze afbeelding van de openbare ruimte?
Eerste verkenning van programma
Uitzoeken wat (on)mogelijkheden zijn
Ophalen reacties uit de buurt om mee te nemen voor keuzes
- Hoe wordt het groen en de speeltuin ingericht?
Dat weten we nu nog niet
Bepalen samen met buurtbewoners
- Wanneer wordt de inrichting van de openbare ruimte definitief bepaald?
Functies?
groen en speeltuin pas wanneer plannen definitief zijn en de daadwerkelijke aanleg ervan in zicht komt? Loop van 2024?
- Welke invloed hebben we hierop?
Volgende versie inrichting delen?
Kan daar nog over meegedacht worden?
Inrichting groen/speeltuin samen met buurt
- Blijft het bestaande groen behouden?
Aan de KdJweg ja
Eerder gezegd dat bomenrij JvG
nu blijkt dat..?

Invulling gebouw

- Zijn er al afspraken met een discounter? Wat voor supermarkt kunnen we verwachten?
Eerder naam Lidl gevallen
Nog steeds te vroeg voor afspraken
Gewenste type: stads?
- Wie komt er in het gezondheidscentrum?
Al namen noemen?

Proces

- Waarom zijn de onderzoeken vastgesteld terwijl er nog allerlei vragen niet beantwoord zijn?

Q&A Nieuwbouw Ezelsdijk

Versie 17-10-2022

Het project

- Hoe zien de plannen eruit?

Aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan in Utrecht staat een woonblok met voorzieningen in de plint (begane grond). Haaks op dit gebouw staat aan de Van Ginnekenlaan nog een woonblok. In totaal bevinden zich hier 40 huurwoningen en acht winkelruimten. Beide gebouwen zijn verouderd en aan vervanging toe.

Met de gemeente Utrecht is een richtinggevend programma opgesteld. Er werd gedacht aan circa 104 (huur)appartementen waarvan 40 sociale huur, een ruime (discount)supermarkt en twee tot vijf dagwinkels. De huidige ruimte voor winkels wordt verruimd, qua oppervlakte ongeveer 3 keer zo groot.

De buurt heeft zorgen geuit over de omvang en aard van de supermarkt. Daarom zijn in 2021 alternatieve scenario's voor de invulling van de plint onderzocht. Op basis daarvan hebben we twee aangepaste scenario's verder uitgewerkt en voorgelegd aan de gemeente. De gemeente Utrecht heeft begin 2022 aangegeven één scenario verder uit te willen werken. Dit scenario bestaat uit een ondergrondse garage voor auto's en fietsen, een (discount)supermarkt met een omvang iets ruimer dan die op het Willem van Noortplein, zes dagwinkels, een gezondheidscentrum en rond de 90 appartementen waarvan 40 sociale huur.

Met deze herontwikkeling werken we mee aan de ambitie van de gemeente Utrecht om meer woningen te bouwen binnen de bestaande stad. Zo dragen we bij aan het oplossen van de grote behoefte aan meer woningen in de stad. De appartementen worden verhuurd voor een sociale- en middeldure huurprijs, twee woningtypen waar in Utrecht veel vraag naar is. In deze buurt zijn er maar weinig woningen van dit type beschikbaar, hiermee bieden we mensen met een kleinere beurs de mogelijkheid om ook in deze buurt te komen wonen.

De herontwikkeling biedt een hele mooie kans voor een kwaliteitsverbetering in de buurt. De huidige panden zijn oud en niet meer mooi, het wooncomfort neemt langzaam af. De winkelpanden hebben op dit moment een dichte 'achterkant' en er is veel ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. In het nieuwe ontwerp streven we ernaar de gebouwen en de omliggende openbare ruimte samen tot een mooie, duurzame en prettige leefomgeving te maken.

- Waarom wordt er gekozen voor nieuwbouw in plaats van renovatie?

De mogelijkheid tot het renoveren van de panden is onderzocht. Het renoveren van de panden bleek niet rendabel en duurzaam, daarom is ervoor gekozen om te slopen en nieuwbouw neer te zetten. Met het renoveren van de bestaande woningen loop je tegen een maximaal haalbare verduurzaming aan, deze kunnen nooit voldoen aan dezelfde eisen voor bijvoorbeeld energieverbruik als nieuwbouwwoningen. Om kwalitatief goede, duurzame en toekomstbestendige woningen te realiseren is sloop/nieuwbouw de enige optie.

Nieuwe woningen brengen meer voordelen met zich mee. De nieuwe gebouwen zullen bijvoorbeeld, in tegenstelling tot de huidige, voorzien zijn van liften waardoor deze toegankelijk zijn voor mindervaliden en tegelijk ook meer levensloopbestendig zijn. Daarnaast investeren we in een toename van het wooncomfort. Hierbij is te denken aan bijvoorbeeld de geluidsdichtheid van de woningen. Geen overbodige luxe naast de Kardinaal de Jongweg, die in de afgelopen 50 jaar aanzienlijk drukker geworden is. Ook biedt nieuwbouw de mogelijkheid om bij te dragen aan de ambitie van de gemeente Utrecht om met meer woningen binnen de stad aan de woonbehoefte tegemoet te komen.

Omdat we voornemens zijn de panden te slopen betekent dat voor de komende periode dat er geen niet-noodzakelijk onderhoud uitgevoerd zal worden.

- Hoe zit het met de ruimte om de panden, wordt er nog wat van de huidige situatie behouden?

Tussen eind 2020 en eind 2021 hebben we veel input gekregen van de buurt op de beoogde plannen, zowel tijdens gesprekken die de architecten hebben gevoerd, als uit de enquête gehouden door de buurtvereniging Ezelsdijk en de buurtbijeenkomsten van december 2021. Hieruit blijkt dat veel buurtbewoners veel waarde hechten aan het behoud van het huidige groen en het behoud van de speelplek. In het plan streven we naar een toename van groen in de openbare ruimte, daarbij proberen we zoveel mogelijk het bestaande groen te behouden. Ook is het uitgangspunt dat de speelplek terugkomt in de plannen. Dit deel van de openbare ruimte is in het bezit van de gemeente Utrecht. Samen met de gemeente worden afspraken over de inrichting en verbetering van de openbare ruimte gemaakt.

- Wie is de Kerckebosch Groep?

De Kerckebosch Groep is een Nederlandse privaat gehouden eindbelegger. Van oudsher is de Kerckebosch Groep een woningbelegger. Hier zit onze expertise en

kennis. De afgelopen jaren bereidden we onze portefeuille uit door investeringen in gezondheidscentra.

We hebben en houden ons vastgoed doorgaans langdurig in bezit. Na ontwikkeling blijft het in eigendom bij de Kerckebosch Groep. Dit betekent dat we gecommitteerd zijn aan een goede toekomst van ons vastgoed. Daarom kiezen we voor kwalitatieve opties tijdens de bouw. Dit vraagt een grotere investering aan de voorkant, maar levert langdurig goed resultaat op.

Wonen

- Hoe is tot de omvang van het woonprogramma gekomen? En staat dit al vast?

In 2019 is een richtinggevend programma met de gemeente Utrecht opgesteld. Stedenbouwkundigen hebben gekeken naar de bestaande bouw in de omgeving en aangegeven wat hierbij kan passen. Denk hierbij aan welke omvang (volume) van een nieuw pand passend is bij de huidige buurt. Op basis hiervan is het richtinggevend programma van circa 104 woningen opgesteld.

Na reacties van de buurt op het richtinggevend programma zijn er alternatieve invullingen gezocht voor de begane grond. Dit heeft geresulteerd in twee nieuwe scenario's voor het programma. Begin 2022 heeft de gemeente gevraagd één van de nieuwe scenario's verder uit te gaan werken. Hierin is ruimte voor rond de 90 appartementen waarvan 40 sociale huur.

De plannen zullen zorgen voor een verandering van aanzicht, er komen meer woonlagen terug dan de huidige bebouwing. In het ontwerp van de gebouwen werken we aan een zorgvuldige inpassing van de nieuwbouw bij de bestaande lagere bebouwing (woningen) naast het plangebied. Dit is een onderwerp dat veel besproken is in participatiegesprekken met buurtbewoners. Er zijn allerlei ideeën geopperd om dit zo goed en mooi mogelijk vorm te geven.

- Welke effect heeft het op mijn eigen woning in de buurt?

We streven naar een kwaliteitsverbetering voor de buurt. De nieuwbouw wordt duurzaam ontwikkeld, waarbij een goede inpassing in de buurt een belangrijk uitgangspunt is. We hopen de openbare ruimte en het omliggende groen ook te kunnen verbeteren en met de plannen zorgen we voor een verbetering van de winkelstrip. In de ontwerpen zorgen we voor een 'alzijdig' karakter: er zal geen sprake meer zijn van een dichte 'achterkant' die als onveilig ervaren kan worden.

Het heeft natuurlijk ook effect op bijvoorbeeld uitzicht, zonlicht en geluid. In een studie naar zonlicht onderzoeken we de consequenties voor de plannen op de

omliggende buurt. Dat de Kardinaal de Jongweg ten noorden van het plangebied ligt zal naar alle waarschijnlijkheid zorgen voor relatief weinig schaduwvorming. ^{5.1.2E} geluid zal de nieuwbouw in ieder geval zorgen voor minder geluidsoverlast voor de bewoners van het pand. Huidige bouwmethoden houden meer geluid buiten. Mogelijk heeft de nieuwbouw ook een positief effect voor het geluid van de Kardinaal de Jongweg in de achterliggende buurt. De hogere nieuwbouw kan als buffer werken.

De resultaten van bijvoorbeeld zonlicht- en geluidsstudies zijn essentieel voor het ontwerp. Wanneer het ontwerp niet binnen gestelde normen past gaat de gemeente niet akkoord met de ontwikkeling ervan.

- Ik woon of werk nu in een van de te slopen panden, wat moet ik doen?

Als u een woning of winkel huurt in een van onze panden, roepen de plannen ongetwijfeld veel vragen bij u op. Vragen over wanneer we van start gaan, of u kunt terugkeren en waar u in de tussentijd naar toe kan. Hele begrijpelijke vragen, maar ook vragen waar wij u op dit moment nog geen antwoord op kunnen geven. Daar is het nu nog te vroeg voor in het proces. De plannen zijn nu nog niet meer dan plannen, er is voorlopig nog niks definitief. Dit betekent dat we ook nog geen informatie voor u hebben over uw woon- of werkruimte.

Op de projectwebsite www.nieuwbouwezelzijdijk.nl vindt u alle informatie over het project en de planning. De site wordt regelmatig bijgehouden met actuele ontwikkelingen.

Wij begrijpen dat dit een onzekere tijd voor u betekent. We houden u gedurende het proces op de hoogte van plannen en de voortgang. Zo weet u tijdig waar u aan toe bent. En zodra de plannen concreter worden, wordt persoonlijk contact met u opgenomen om uw situatie te bespreken.

- Ik wil daar straks wel wonen, hoe pak ik dat aan?

De verhuur start waarschijnlijk een half jaar voor de oplevering van de nieuwbouw. We staan op dit moment aan de start van het planproces, dus daar zijn we nog lang niet. Meld u via de website www.nieuwbouwezelzijdijk.nl aan om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen rond het project. Tegen die tijd dat gestart wordt met de verhuur van de appartementen, krijgt u bericht.

Winkels en supermarkt

- Waarom is een supermarkt onderdeel van de plannen?

De (discount)supermarkt verbetert het de levensvatbaarheid van de winkelstrip. De afgelopen jaren is de doorloop van kleine winkeliers op deze locatie hoog gebleken. Dit heeft geleid tot leegstand en leegstandbeheer van de panden. De toekomstbestendigheid van de winkelstrip staat in de huidige vorm, met alleen kleine winkeliers, enorm onder druk. Een (discount)supermarkt trekt dagelijkse bezoekers en kan zo bijdragen aan voldoende bezoekers voor het behoud van de dagwinkels. Zo dragen we bij aan een levendige buurt met voorzieningen. Er wordt gesproken over een discountsupermarkt omdat uit marktonderzoek is gebleken dat daar behoefte aan is in dit deel van de stad.

We zijn ons bewust van de zorgen in de buurt over de komst van een (discount)supermarkt. In de uitwerking van de plannen is de omvang van de supermarkt naar beneden gebracht tot een supermarkt die iets ruimer zal zijn dan de Albert Heijn op het Willem van Noortplein. Volgens de onderzoekers is deze omvang minimaal nodig om levensvatbaar te kunnen zijn. Na een suggestie uit de buurt wordt een gezondheidscentrum toegevoegd aan de plint (begane grond).

- Wat zijn de plannen voor de afhandeling van het extra verkeer door meer bewoners, supermarktbezoekers en laden en lossen?

Veel buurtbewoners hebben hun zorgen geuit over een toename van verkeer met betrekking tot (geluids)overlast en de verkeersveiligheid, zeker in combinatie met de fietsstraat. Er zijn suggesties gedaan om te zoeken naar oplossingen door bijvoorbeeld de supermarkt en de parkeergarage bereikbaar te maken aan de Jan van Galenstraat of de Kardinaal de Jongweg, zodat de fietsstraat aan de Huizingalaan hiervoor niet gekruist hoeft te worden.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een ontsluiting van de parkeergarage en het laden en lossen het beste en veilig aan de Huizingalaan gerealiseerd kan worden. Ongeveer ter hoogte van waar de inritten van het huidige parkeerterrein liggen. De locaties aan de Jan van Galenstraat vallen af vanwege de kans op filevorming (terugslageneffect) op de Kardinaal de Jongweg. Een inrit aan de Kardinaal de Jongweg valt af omdat dit een onveilige verkeerssituatie veroorzaakt (langzaam in en uitrijdend verkeer vlakbij een kruising) en kan de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg beïnvloeden. Bovendien zou dit ten koste gaan van de groenstrook die onderdeel is van de hoofdgroenstructuur van de stad.

- Kunnen kleine winkelier behouden blijven?

In het richtinggevend programma is ruimte opgenomen voor zes dagwinkels. Dit zijn minder dagwinkels dan in de huidige situatie. De afgelopen jaren is gebleken dat er weinig vraag is naar kleine winkelruimte op deze locatie. Op dit moment huren verschillende winkeliers een ruimte bij een leegstandsbeheerder. Door minder winkels terug te laten komen in de plannen streven we ernaar in de toekomst niet nogmaals te maken te krijgen met leegstand van de winkelpanden. Dit is zonde van de ruimte en zorgt voor een onprettige uitstraling in de buurt.

Participatie, planning en proces

- Waar staan we in het proces?

We staan nog aan het begin van het planproces. In 2019 is een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente. Onderdeel van dit intentiedocument is het richtinggevend programma voor de nieuwbouw. Samen met de gemeente wordt de wenselijkheid en haalbaarheid van de plannen onderzocht. Deze verkenning is, naar aanleiding van reacties uit de buurt, uitgebreid met een alternatieve invulling van de plint (begane grond). Op basis daarvan hebben we twee aangepaste scenario's verder uitgewerkt en voorgelegd aan de gemeente. Het resultaat is een verzoek van de gemeente in april 2022 om één van die aangepaste scenario's, zoals hierboven beschreven, verder uit te gaan werken.

De volgende stap is het uitwerken van een concreet voorlopig ontwerp. Voor het voorlopig ontwerp wordt gebruik gemaakt van de opgehaalde input van omwonenden. Een belangrijk uitgangspunt is een goede inpassing van de plannen bij de huidige situatie in de buurt. Dit betreft niet enkel de bebouwing, maar ook de inrichting van de openbare ruimte en het groen. In het najaar van 2022 is de laatste stand van zaken aan de buurt gepresenteerd.

- Hoe ziet de planning eruit?

Op de projectwebsite www.nieuwbouwezelsdijk.nl is de meest recente tijdlijn beschikbaar.

- Wanneer kan een zienswijze of reactie op de plannen gegeven worden?

In het proces is er de mogelijkheid tot het geven van een reactie of het indienen van een zienswijze op de plannen gedurende het hele proces. Voor de gemeentelijke procedures kunt u terecht op de [projectsite van de Gemeente Utrecht](http://projectsite.van.de.Gemeente.Utrecht).

Gedurende het proces worden er bijeenkomsten georganiseerd. Bij deze bijeenkomsten is er tijdens of na de presentatie de mogelijkheid om reactie op de plannen te geven.

Wilt u op de hoogte blijven van de planning en voortgang van het project en een uitnodiging ontvangen voor de presentatie, meld u dan aan via het contactformulier op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.

- Wanneer zijn de plannen definitief?

Het project gaat definitief door wanneer het Bestemmingsplan is gewijzigd en er een Omgevingsvergunning is verleend op basis van het definitieve ontwerp.

- Wat merkt u als buurtbewoner hiervan?

Over vervolgstappen in het proces wordt u als buurtbewoner geïnformeerd. U wordt uitgenodigd voor bijeenkomsten en presentaties. In het najaar 2022 is de laatste bijeenkomst georganiseerd met een presentatie van het voorlopig ontwerp. Wilt u op de hoogte blijven van de planning en voortgang van het project, meld u dan aan via het contactformulier op www.nieuwbouwezelsdijk.nl.