

# Verdere toelichting - reactie werkgroep nieuwbouw op beantwoording raadsvragen

Versie Oktober 2021



**Gemeente Utrecht**

**Utrecht.nl/**

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

## 1 Inleiding

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

## 2 Antwoorden op de ingediende reacties

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

### Vraag 1

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

### Antwoord B&W

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

### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

Reactie: Met de M3H Werkwijzer Renovatie of sloop-nieuwbouw zijn de uitgangspunten benoemd voor de twee scenario's. Deze is te vinden op het internet. Voor het levensloopgeschikt maken van de panden zijn liften een eis. In de huidige panden is geen mogelijkheid tot het plaatsen van liften. Het argument over het gebrek aan ruimte voor een CV installatie is onjuist. Op dit moment hebben al 7 van de 9 woningen aan de Huizingalaan een CV installatie en ook bij de meeste woningen aan de van Ginnekenlaan is deze reeds aanwezig. (Deze zijn geplaatst door de huurder). Dit zou bij de renovatie dus geen enkel probleem moeten zijn. Zoals eerder aangegeven is er geen ruimte voor het plaatsen van een CV installatie. Daarnaast is er in de wijk een warmtenet aanwezig waarop het gebouw aangesloten kan worden, waardoor een CV installatie niet nodig is.

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

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

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

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

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

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

Zie ook het antwoord bij Vraag 13

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

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

Vraag 2

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

- a. Terugkeer van de huidige huurders naar de nieuwe huurwoningen die straks in hetzelfde gebied worden gebouwd. Wat kan het college doen om te zorgen dat huurders die momenteel een inkomen (beperkt) boven de sociale huurgrens hebben, het recht behouden van terugkeer naar een woning die binnen de sociale huurgrens valt?
- b. Bij de terugkeer de huurprijs niet meer zal zijn dan de huidige huurprijs + 50 euro?
- c. Kan het college helpen bij doorstroming naar andere woningen met vergelijkbare m2 en vergelijkbare huurprijs?
- d. Verhuiskostenvergoeding?

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

Antwoord B&W

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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vraag 3

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

#### Antwoord B&W

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

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

De buurt is een voorstander van de functie wonen voor verschillende inkomensgroepen.

#### Vraag 4

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

#### Antwoord B&W

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

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

Deze vraag is onvoldoende beantwoord. Er wordt slechts een overzicht gegeven van eerder door deze partij gerealiseerde projecten, zonder dat er hierbij wordt ingegaan op het verloop van deze projecten en de ervaringen uit de buurten waar deze plaatsvinden.

Reactie: De vraag ging over de betrouwbaarheid en financiële daadkracht van de initiatiefnemer 'om met elkaar zaken te doen'. Het antwoord geeft aan dat deze zijn gebleken bij eerdere projecten in de stad.

Graag ontvangen wij hier meer informatie over zodat er een compleet beeld kan worden gevormd over de al dan niet gebleken geschiktheid. Bijvoorbeeld: Hoe functioneren de pandeigenaar en diens uitvoerders op deze locaties? Wat is het plan om de directe situatie voor de huurders (voor start van het project) te verbeteren?

Reactie: In een brief d.d. 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat de plannen voor sloop/nieuwbouw betekenen dat er voor de komende periode geen langjarig groot onderhoud aan de woningen wordt uitgevoerd. Tijdens de planuitwerking, dus tot de daadwerkelijke sloop, zorgt de initiatiefnemer er wel voor dat kleinschalig onderhoud wordt gedaan en tijdelijke maatregelen worden getroffen. De initiatiefnemer heeft EVM Vastgoedmanagement

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

Welke voorzorgsmaatregelen zijn er getroffen om bouw en project schade te voorkomen?

Reactie: Deze vraag geldt niet de huurders (die immers zijn verhuisd) maar de omgeving. Zie voor antwoord onze reactie bij Vraag 13.

Welke zekerheden zijn er voor de financiële daadkrachtigheid van de eigenaar/ontwikkelaar? Bij dit laatste punt is van belang dat de situatie ten opzichte van de genoemde projecten drastisch is veranderd: in 2019 is de bedrijfsopzet van Kerkebosch Groep BV (de eigenaar) ingrijpend aangepast, deze voorbeelden zijn dus niet meer representatief. Kerkebosch Groep BV is onderdeel van Finema Nederland BV en het bedrijf is nu opgedeeld in 33 aparte BV's. Hierdoor ontstaat er onduidelijkheid over mogelijke financiële aansprakelijkheid en het risico op ellenlange procedures, die vooral voor buurtbewoners zeer belastend zijn, aanzienlijk groter geworden. Het verdere antwoord bij vraag 13 heeft deze zorgen nog verder uitvergroot. (Zie hieronder.)

Reactie Eventuele planschade en nadeelcompensatie die voortvloeit uit de wijziging van het bestemmingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen door bewoners voor een tegemoetkoming in planschade neemt de gemeente in behandeling conform de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1) en de 'Planschadeverordening 2009' of de daarvoor in de plaats tredende wettelijke regeling. Na besluitvorming door de gemeente over een eventuele tegemoetkoming zal deze door de initiatiefnemer worden betaald. Om de hoogte van de mogelijk totaal te claimen planschade in te schatten moet de initiatiefnemer een planschaderapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom aan de initiatiefnemer gesteld. Eventuele schade voortkomend uit de sloop- dan wel bouwwerkzaamheden wordt, zoals eerder reeds aangegeven en zoals te doen gebruikelijk, door de initiatiefnemer afgedekt via de aannemer. De aannemer sluit hiervoor een CAR-verzekering af en moet ook een uitgebreide aansprakelijkheidsverzekering aan de initiatiefnemer overleggen. Dit geldt overigens niet alleen voor de aannemer maar voor alle betrokken adviseurs (waaronder de constructeur en onderaannemers).

Vraag 5

De ontwikkelaar is voornemens om na sloop en nieuwbouw een grote supermarkt ("discounter") te vestigen. Het aantal m<sup>2</sup> bedraagt ongeveer 1800m<sup>2</sup>. De omwonenden maken zich zorgen dat er een grote toename zal zijn van overlast door autoverkeer (inclusief parkeren) en dat deze toename in verkeersdruk (auto's) op gespannen voet zal staan met het (beoogde) autoluwe karakter van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan als fietsstraat in het kader van de fietsroute Overvecht-USP. Op welke manier zal het college voorkomen dat deze zorgen ook werkelijkheid worden? Kan het college onderbouwen waarom zo'n grote supermarkt noodzakelijk is terwijl heel veel bewoners voorkeur hebben voor kleine buurtwinkeltjes én winkelcentrum De Gaard (inclusief een grote supermarkt) recentelijk in de buurt is gerealiseerd?

Antwoord B&W

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



voldoende marktruimte voor een discounter van minimaal 1.200 m<sup>2</sup> op deze plek in de stad is. Om haar rol goed te kunnen vervullen en om omliggende voorzieningen aan te trekken, is het van belang dat de supermarkt een schaalgrootte heeft van minimaal 1.200 m<sup>2</sup>. Enerzijds om voldoende gedifferentieerd aanbod te kunnen bieden en anderzijds om een bepaald omzetniveau te genereren om rendabel te functioneren onder de huidige marktomstandigheden. De full-service supermarkten binnen het verzorgingsgebied zullen alle door de komst van een discountsupermarkt enig omzetverlies lijden. Doordat dit zich zal verdelen over de verschillende supermarkten en deze supermarkten momenteel gemiddeld (zeer) goed functioneren, zal er naar verwachting van verlies van toekomstperspectief als gevolg van de voorgenomen toevoegen van een discounter geen sprake zijn. Met de uitkomst van dit marktonderzoek is de in het richtinggevend programma opgenomen 1.800 m<sup>2</sup> (bvo) een realistisch uitgangspunt. De kleinschalige Spar die hier voorheen zat is verdwenen vanwege onvoldoende bezoek en omzet. Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m<sup>2</sup>) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren. Een kleine supermarkt heeft een te weinig gedifferentieerd aanbod om voor de consument aantrekkelijk te blijven. Wij verwachten daarom niet dat een geschikte partij zich aandient voor vestiging in deze nieuwbouwsituatie. Wij zijn echter ook op de hoogte van de uitkomsten van de enquête van de buurtvereniging en de, door de architect gevoerde 10-minutengesprekken (in opdracht van de initiatiefnemer) en heeft de initiatiefnemer daarom verzocht aanvullend marktonderzoek te doen om te onderzoeken of een kleinere ecologisch, speciale of full-service supermarkt in de nieuwe situatie toch levensvatbaar is. Dit onderzoek loopt nu.

Reactie 5 (en 7) werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

Originele vraag:

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

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

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

Voor het antwoord op deelvraag a) en c) wordt slechts geschreven:

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

Reactie a. en c.:

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

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

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

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

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

Tijdens de 10 min gesprekken is door de architect herhaaldelijk aangegeven dat de supermarkt zo min mogelijk autoverkeer moet aantrekken en vooral fiets en voetverkeer. Dit werkt voor kleinere locaties (zoals bijvoorbeeld aan de Biltstraat) maar is niet realistisch voor een supermarkt van dit formaat.

Daarnaast zien wij deze uitspraken hier niet meer terug, zijn deze komen te vervallen

Reactie: Zie antwoord hiervoor.

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

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

- Welke berekening ligt aan de geplande parkeergarage ten grondslag.

Reactie: Deze is opgenomen in het verkeerskundig onderzoek.

- Hoe wordt voorkomen dat bezoekers toch in de wijk parkeren?

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

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

Reactie: Ja

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

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

- Wat er gebeurt als de garage vol zit

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

- Wat zijn de kosten voor het parkeren in de garage?

- Reactie: Dit is nu nog niet bekend. Onderzocht wordt of de supermarktbezoekers gratis kunnen parkeren via in-/uitrijkaarten via de kassa. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden van verkoop van de supermarkt en de parkeerplekken aan de exploitant.

- Hoe wordt sluipverkeer door de wijk (nu ook al een probleem) voorkomen?

- Reactie: Dit is geen onderdeel van het project.

- Wat is het plan voor fietsparkeren?

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

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

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

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

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

Reactie b)

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

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

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

- Een economisch haalbare supermarkt zou gebouwd moeten worden

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

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

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

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

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

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

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

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

'Ontwikkelingskader detailhandel' (juli 2012)

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

'Notitie detailhandel' (2015)

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

- "Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

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

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

Daarnaast lijkt het erop dat het onderzoek naar de economische haalbaarheid kijkt naar een locatie “op deze plek in de stad” waarbij “deze plek” een veel groter gebied betreft dan deze specifieke locatie. (Zie bijvoorbeeld ook de verwijzing naar de Veemarkt). Ook is een kleinere supermarkt zonder voorgaand onderzoek verworpen (“Wij verwachten dat een kleinere supermarkt (tot 700 m<sup>2</sup>) onvoldoende bezoek kan trekken en onvoldoende omzet haalt om in de nieuwe situatie, met marktconforme huurprijzen, rendabel te kunnen functioneren.”) Wij zijn dan ook blij te lezen dat dit onderzoek alsnog zal worden uitgevoerd, zeker omdat op de Biltstraat en het Willem van Noortplein duidelijk blijkt dat ook kleinere supermarkten prima haalbaar zijn in dit deel van de stad.

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

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

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

- Zijn in de haalbaarheidsstudie ook de geëxternaliseerde kosten, die vooral bij de buurtbewoners komen te liggen, meegenomen of is hier alleen gekeken naar de haalbaarheid vanuit de eigenaar / uitbater?
- Is hierin gekeken of een extra supermarkt ook daadwerkelijk noodzakelijk is om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen, of is hiervoor al voldoende capaciteit aanwezig?
- Is dit ook daadwerkelijk de meest praktische en best gelegen locatie, zo vlakbij winkelcentrum de gaard en de voorzieningen aan de Biltstraat of is een andere locatie (bijvoorbeeld het multifunctionele gebied in Rijsweerd benoemd in de 2040 visie) niet veel geschikter?
- Is er naast het minimum van 1.200 m<sup>2</sup> ook gekeken naar de maximum grootte? (Waar komt het formaat van 1.800 m<sup>2</sup> vandaan?)
- Waarom zou dit een te weinig gedifferentieerd aanbod zijn?
- waarom wordt er niet verwacht dat voor een kleinere supermarkt een geschikte partij kan worden gevonden?
- Is er ook daadwerkelijk naar een partij voor een kleinere supermarkt gezocht?
- Wat zijn de randvoorwaarden voor een ‘geschikte partij’?
- Wanneer kunnen wij de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een kleinere supermarkt verwachten? En door wie wordt dit onderzoek verricht?

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

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

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

#### Vraag 6

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

#### Antwoord B&W

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

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

Reactie: Zie antwoord bij Vraag 13

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

De vragen die bij ons leven over dit punt zijn:

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

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

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

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

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

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

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

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

Vraag 7

Zie vraag 5

Vraag 8

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

Antwoord B&W

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

Uit antwoord vraag 5

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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

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

Reactie: afspraken over venstertijden

hoe deze zullen worden geborgd

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

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

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

#### Vraag 9

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

#### Antwoord 9

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



groot gedeelte van de omzet zou gehaald moeten worden uit nabijgelegen buurten en dat zou een extra verkeersaantrekkende werking hebben. Dit heeft ertoe geleid dat in het bestemmingsplan Veemarkt woningbouw mogelijk is gemaakt in plaats van de bouw van een supermarkt.

Uit antwoord vraag 5

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

Reactie 9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Vraag 10

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

#### Antwoord 10

Ja, dat wordt op dit moment onderzocht.

#### Reactie 10

Wij zijn blij te horen dat deze optie wordt onderzocht.

#### Vraag 11

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

#### Antwoord B&W

In de herontwikkeling is de openbare ruimte tussen en rondom de gebouwen onderdeel van het plangebied. Op dit moment is daar een parkeerterrein. De nieuwe bebouwing zal gerealiseerd worden op de plek van de huidige bebouwing en grotendeels deels op het huidige parkeerterrein. Het dak van deze bebouwing biedt ruimte voor vergroening en verblijfsmogelijkheden. Ook zal de openbare ruimte voor de winkels aan de Jan van Galenstraat klimaatadaptief worden heringericht met toevoeging van groen. Per saldo zal er meer (kwalitatief) groen bijkomen (m<sup>2</sup>) in het plangebied. In het SPvE is een bomenparagraaf opgenomen, met een bomeninventarisatie. Zoveel mogelijk bomen zullen worden behouden. Waar dat niet mogelijk is worden de bomen gecompenseerd in het (plan)gebied met bomen op andere plekken of met ander groen.

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

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

Daarnaast zal het wel extra overlast veroorzaken omdat het een directe zichtlijn naar de nabijgelegen tuinen van omwonenden zal, creëren met bijbehorende geluidsoverlast. Hierbij moet ook de overlast door schaduwwerking niet vergeten worden. In andere woorden, een voor de buurt zeer belangrijke functie (open ruimte, parkeergelegenheid, groen, beweegruiimte) wordt vervangen door voor de buurt niet bruikbare functies (ontoegankelijk, zicht blokkerend en overlast veroorzakend).

Reactie: De zwakke punten van de 'binnenzijde' van het huidige bouwblok is dat achterkanten naar de openbare ruimte zijn gekeerd en de matige kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. De binnenzijde is stenig en wordt gedomineerd door auto's. De ruimte heeft hierdoor een anonieme en onaantrekkelijke uitstraling. Deze locatie kan met de herontwikkeling transformeren van een grotendeels naar binnen gericht gebouw tot een alzijdig, levendig en groen gebouw met functies voor de buurt.

Daarnaast is het belangrijk te melden dat het weghalen van bomen aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg de hoeveelheid fijnstof die door het verkeer geproduceerd wordt vergroot.

Reactie: Het is niet de bedoeling deze bomen weg te halen. We willen het groen en de bomen behouden en extra groen toevoegen. Zij maken deel uit van de hoofdgroenstructuur.

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

Graag zien wij de in het SPvE opgenomen bomenparagraaf, zover wij weten is het SPvE nog niet openbaar. Het compenseren van grote volgroeide bomen is zeer lastig, omdat nieuwe jonge bomen niet als hetzelfde gezien kunnen worden.

Reactie: Het SPvE wordt nu gemaakt met participatie. Zodra het concept klaar is zal dat vrijgegeven worden voor consultatie. In het SPvE wordt een bomenparagraaf opgenomen en wij stellen in ons bomenbeleid eisen aan compensatie van bomen (omvang, soort en hoogte). Ook heeft de raad in een motie een ambitie uitgesproken waar het gaat om compensatie van bomen ('Geen sprietjes, maar bomen').

#### Vraag 12

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

#### Antwoord B&W

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

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

#### Vraag 13

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

## Antwoord B&W

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

## Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

Reactie: Dit is (uiteraard) ook het uitgangspunt van zowel de gemeente als de initiatiefnemer.

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

Graag zien wij een degelijk bodemonderzoek (i.c.m. overige benodigde onderzoeken) dat wordt meegenomen in de ontwerpfase, zodat er een juist en passend plan kan komen (wat is er wel en niet mogelijk?).

Reactie: In het intentiedocument is reeds aangegeven dat er bodemonderzoek moet worden gedaan. Het is gebruikelijk dit onderzoek te verrichten in de ontwerpfase als de constructie wordt uitgewerkt en de constructieve berekeningen worden gedaan (VO/DO-fase).

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

Reactie: Zie antwoord hieronder.

Ook lezen wij dat "Gemeentelijk bouwtoezicht ziet erop toe dat er op de juiste manier wordt gewerkt". Is het voorkomen van schade hiermee ook de verantwoordelijkheid van de gemeente? Bij deze geven wij duidelijk aan de het vergoeden en herstellen van schade niet de gezochte oplossing is, deze schade dient voorkomen te worden!

Reactie: De gemeente Utrecht heeft een nieuwe werkwijze ontwikkeld om bouwhinder en overlast voor omwonenden beperkt houden, maar ook ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling. Een onderdeel daarvan is het werken met een nieuw Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC). Een bouwveiligheidsplan is nodig voor de uitvoering van werkzaamheden volgens het bouwbesluit. Bouwers zijn verplicht een bouwveiligheidsplan aan te leveren. Het plan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van de bouwplannen vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project kan hebben op de omgeving. Goedkeuring van het Utrechtse Bouwveiligheidsplan vindt plaats als in dit plan is aangetoond dat tijdens de uitvoering van het project wordt voldaan aan de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. De gemeente houdt toezicht op de naleving van de regels en behandelt klachten over bouwoverlast.

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

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

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

#### Vraag 14

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

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

#### Antwoord B&W

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

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

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

#### Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

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

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

Reactie: Naast de tien minuten gesprekken wordt op diverse andere manieren ingezet op het informeren en betrekken van de buurt bij de plannen. Sinds dit voorjaar is een projectwebsite door de initiatiefnemer opgericht en worden regelmatig (om de paar maanden) digitale nieuwsbrieven verstuurd met updates over het project. Deze nieuwsbrief gaat inmiddels naar 70 belangstellenden. De buurt is via andere bestaande nieuwsbrieven (wijkkrant, kranten van Nieuw Bleyenburg) geweest op de projectwebsite en de mogelijkheid om de hoogte gehouden te worden. Aanvullend wordt sinds eind vorig jaar, maandelijks ambtelijk uitgewisseld over de stand van zaken met een

vertegenwoordiging van de buurtvereniging. Sinds het voorjaar is daar een adviseur namens de initiatiefnemer bij aangesloten.

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

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

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

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

Reactie: Zie voorgaand antwoord.

Vraag 15

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

Antwoord B&W

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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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

Op de website staat: "We hebben al onderzoeken gedaan maar het echte plan voor de nieuwbouw is nog niet gemaakt. Dit doen we samen met bewoners en betrokkenen." Zoals ook te lezen is in de reactie op vraag 14 is dit, naar het gevoel van de buurt, momenteel niet het geval.

Antwoord: Bewoners hebben onder andere zorgen geuit over de omvang en aard van de supermarkt en alle extra verkeersbewegingen. Daarom doen we extra onderzoek naar de mogelijkheden voor een buurtsuper, een kleinere supermarkt. Daarnaast kijken we ook nader naar de toekomstige verkeerssituatie. We werken nog aan de definitieve onderzoeksrapporten. Als de onderzoeken klaar zijn gaan we graag met de buurt in gesprek over de verschillende mogelijkheden (scenario's) voor de invulling van de begane grond. De reacties nemen we mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Eerder hebben we aangegeven dat we eind mei/begin juni 2021 het schetsplan zouden kunnen presenteren. Het blijkt dat de initiatiefnemer toch meer tijd nodig heeft. We verwachten nu dat aan het einde van het jaar de mogelijkheden breed gedeeld kunnen worden met de bewoners.

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

Antwoord: Zie antwoord bij Vraag 14.

Er is dus geen sprake van een participatieproces in de totstandkoming van het SPvE. De buurt wordt gevraagd te reageren op een af product, dit is niet participeren of meedenken, maar informeren. Met andere woorden, de buurt herkent zich momenteel niet in het gezamenlijk maken van een goed plan. Onze opmerkingen bij de voorgaande vragen zijn ook van toepassing op de inhoud van deze website. Wij zijn blij te lezen dat de zorgen uit de wijk hier wel duidelijk benoemd worden.

Antwoord: We staan nog aan het begin van het planproces. In het intentiedocument is een richtinggevend programma aangegeven dat nog nader moet worden uitgewerkt. Naar aanleiding van de reacties van de buurt op dit programma is nader markt- en verkeerskundig onderzoek gestart om te bezien of dit programma mogelijk kan worden aangepast. De buurt heeft hiermee in een vroeg stadium invloed gehad op de planvorming. Daarnaast wordt het resultaat hiervan weer besproken met de buurt, voordat dit verwerkt wordt in een eerste schetsontwerp.

Vraag 16

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

Antwoord 16

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



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

Reactie werkgroep nieuwbouw Ezelsdijk

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