



WERK GROEP NIEUWBOUW JAN VAN GALENSTRAAT

18 November 2022
Meeting met raadsleden
Eethuis De Helden

Agenda

Blok 1: Rondleiding buiten

Blok 2: Info en vragen

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

Blok 3: Info en vragen

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

Blok 4: Pad voorwaarts – gesprek met raad

Niet op de planning (back-up slides)

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

Blok 2 – huidige huurwoningen en historie

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

Huurwoningen - ramen



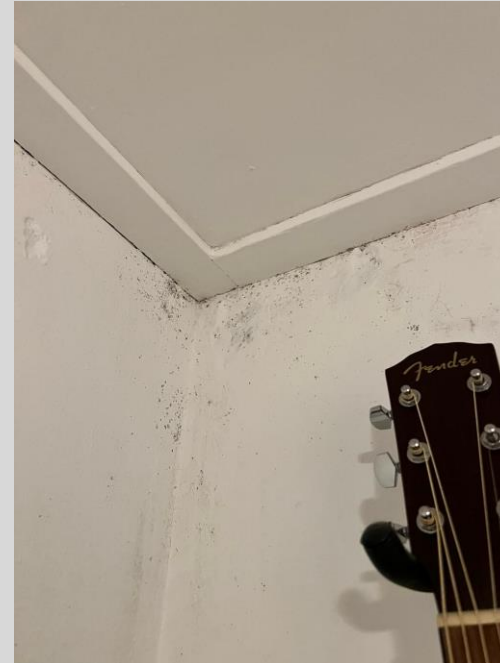
Huurwoningen - schimmel en scheuren



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



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

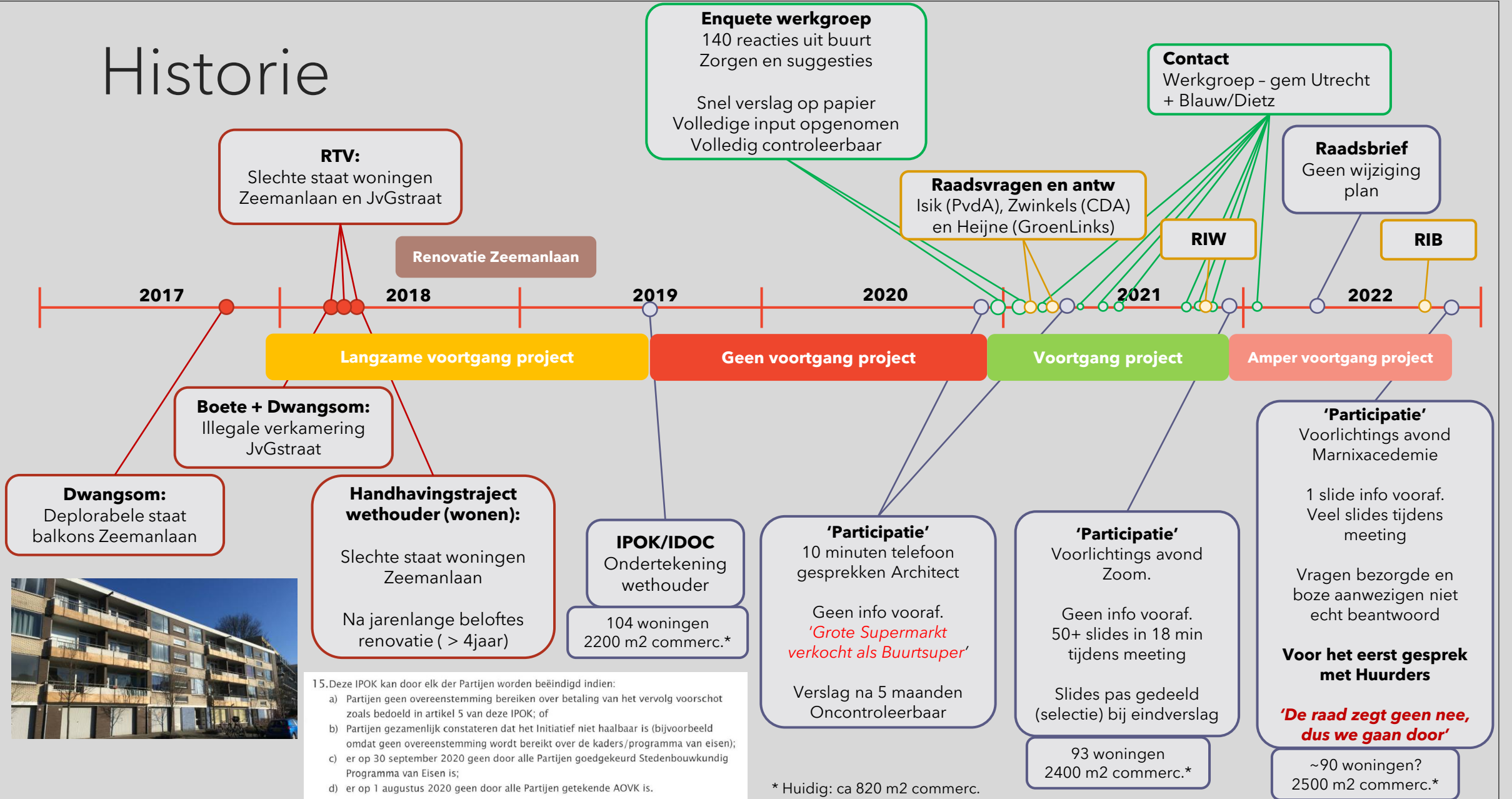


Huurders - communicatie en voorkeuren



Zeemanlaan gerenoveerd

Historie



Samenvatting huurders en historie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samenvatting huurders en historie

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

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

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

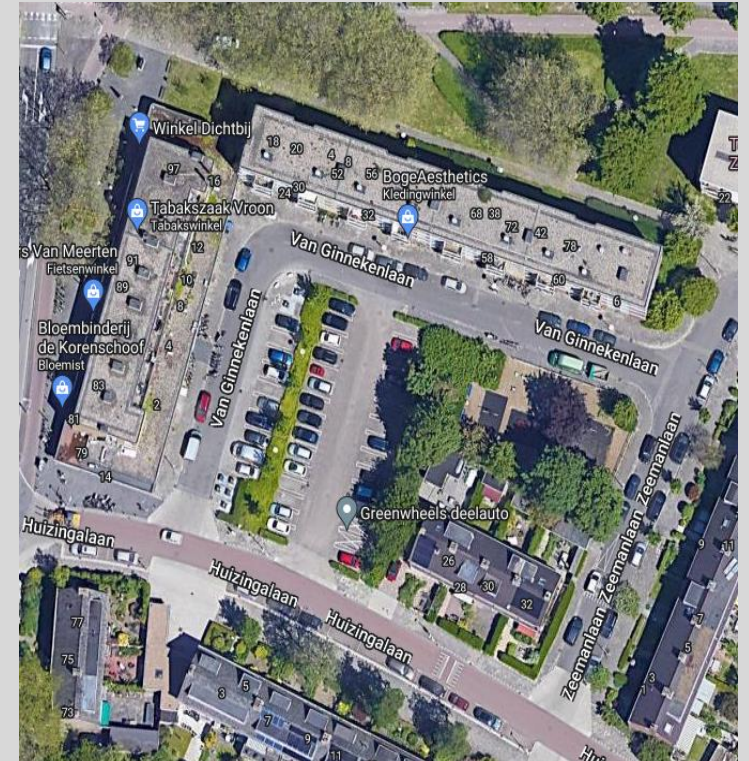
Niet een oplossing (op papier) waarvan implementatie nog meer dan 10 jaar zal duren*, maar nu zsm actie!

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

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

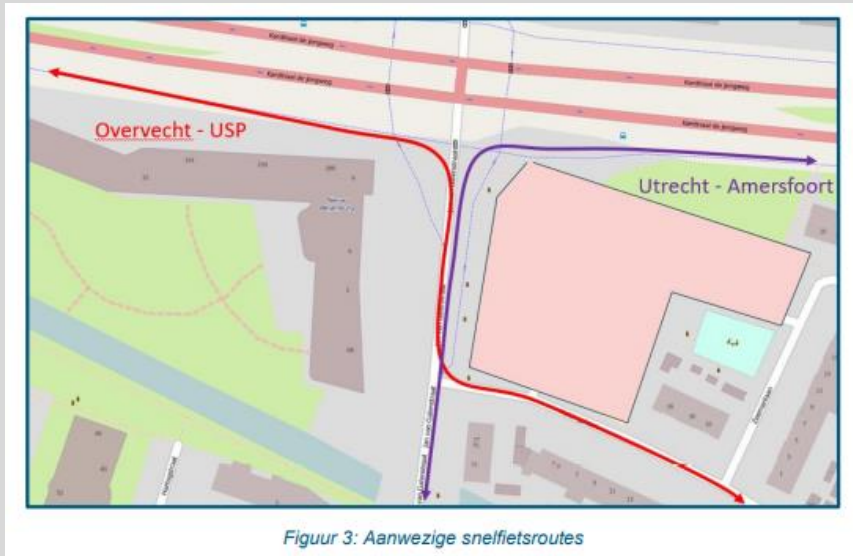
- Verkeersveiligheid
- Parkeren en openbare ruimte

Huidig plan



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

Verkeersveiligheid



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

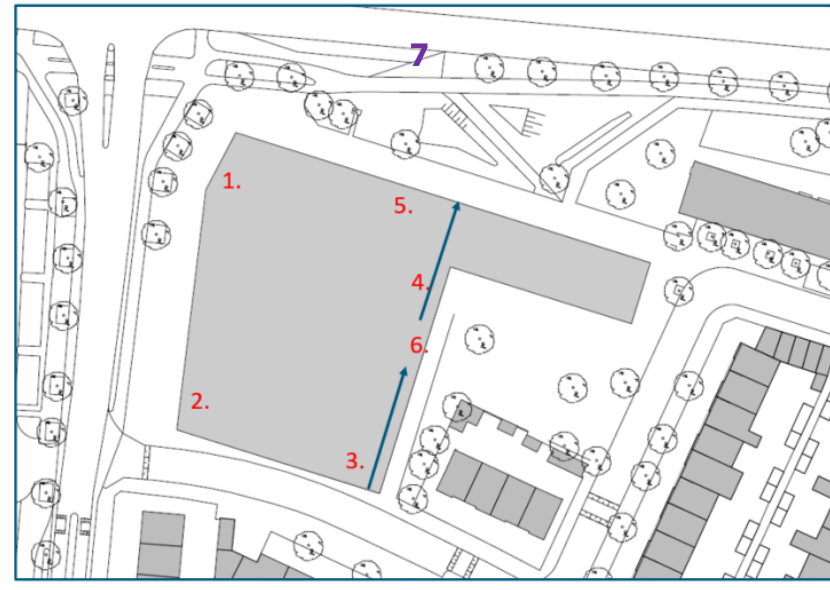
- 2 hoofdfietsroutes door de wijk + ontsluiting JvGstraat ri Wittevrouwen
- 75% meer fietsers in 2040
- Effect toename fietsers niet beschouwd in verkeersrapport



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

Verkeersveiligheid

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

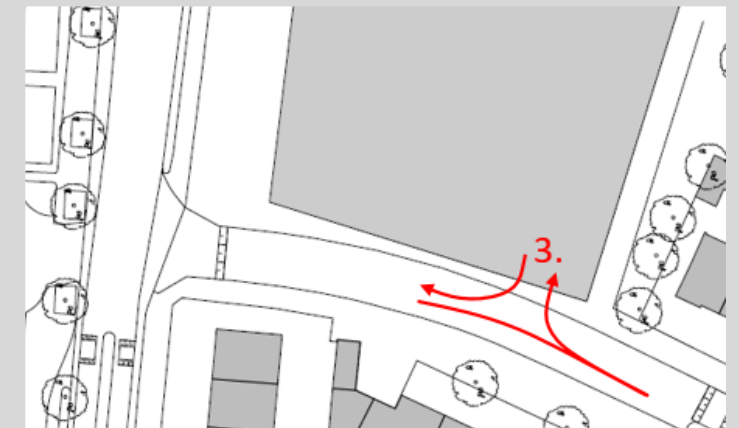


3. Gekozen
Locatie laden / lossen
en
Locatie in-/uitrit
parkeergarage



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

Voor overzicht tekortkomingen
verkeersonderzoek, zie slide 26



Breedte fietsstraat

Bijlage 2

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

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

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

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

Rijbaanbreedte incl. rabatstroken van 30 cm. Percentage bus/vrachverkeer < 2%

Bijlage 3

Afstanden bij gemengd verkeer 30 km/u volgens Fietswijzer

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

Relevante range Huizingalaan straks

Sinds 2019 integraal onderdeel aanbevelingen CROW.

Niet meegenomen in verkeersonderzoek

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

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

Geef fietsers (en automobilisten) voldoende ruimte in een fietsstraat

Soort: Nieuws Fietsberaad
Datum: 01-04-2019



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



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

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

Feedback op commentaar werkgroep Verkeersstudie

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

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

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

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

Verkeer – voorstel randvoorwaarden

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

* Alternatieven:

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



Lidl Kauwenhof eindelijk weg
Bewoners blij na jarenlange strijd

Parkeren - overzicht

Beleid in Utrecht:

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

Praktijk in dit project:

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

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

*zie slide 29-31 voor overzicht

Parkeren - praktijk - getallen

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

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

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

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

Dubbelgebruik parkeren in huidige situatie is bekend

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

RH-DHV (uitvoerder verkeersonderzoek)

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

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

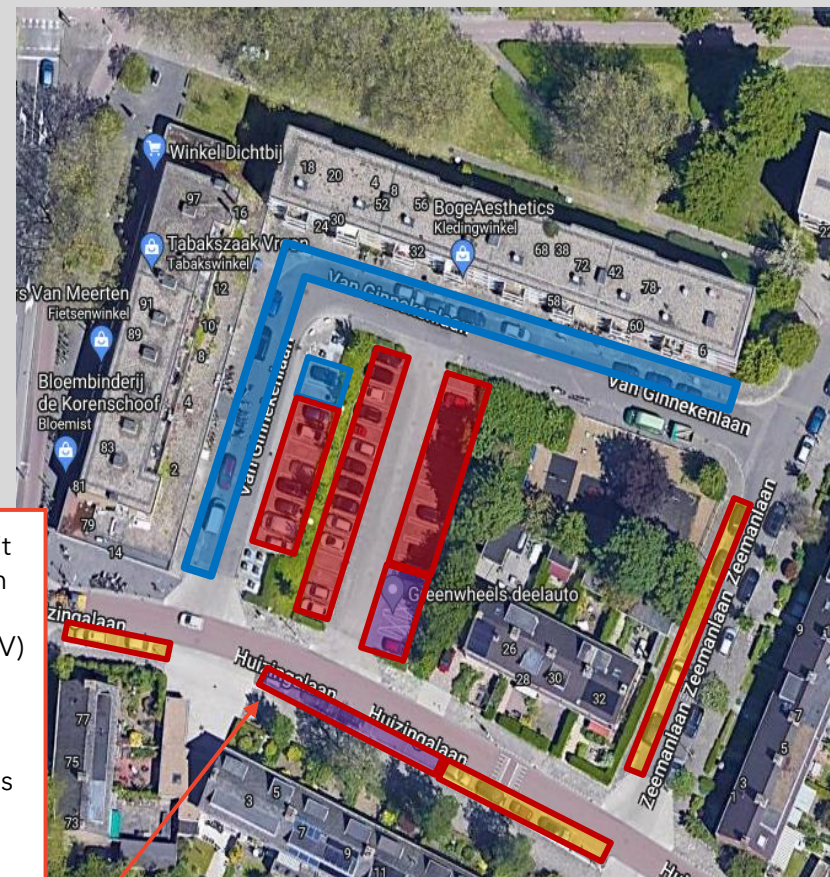
Blijkt ook uit meting uit praktijk tbv aanleggen fietsstraat 2018 (data in rapport RH-DHV)

Zie ook slide 27

Voor fietsstraat destijds (netto) 28 parkeerplaatsen onttrokken uit buurt

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

Deze 5 plaatsen vervallen volgens verkeersrapport



Parkeerplaatsen/ openbare ruimte toegekend aan project

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

Parkeren - voorstel

Beleid in Utrecht:

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

Ons voorstel voor dit project:

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

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

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

Buurt is niet tegen supermarkt maar wel tegen huidige inpassing

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

Voorstel 1 - Hou het veilig; creëer geen gevaarlijke verkeerssituaties

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

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

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

In lijn met uitspraak Klaas Verschuure in commissievergadering:

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

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

* Slide 42 laat zien dat deze randvoorwaarden het vestigen van een supermarkt niet in de weg staan.
Ze stimuleren juist het vestigen van een supermarkt die past in de buurt/ aan de fietsstraten

Blok 4

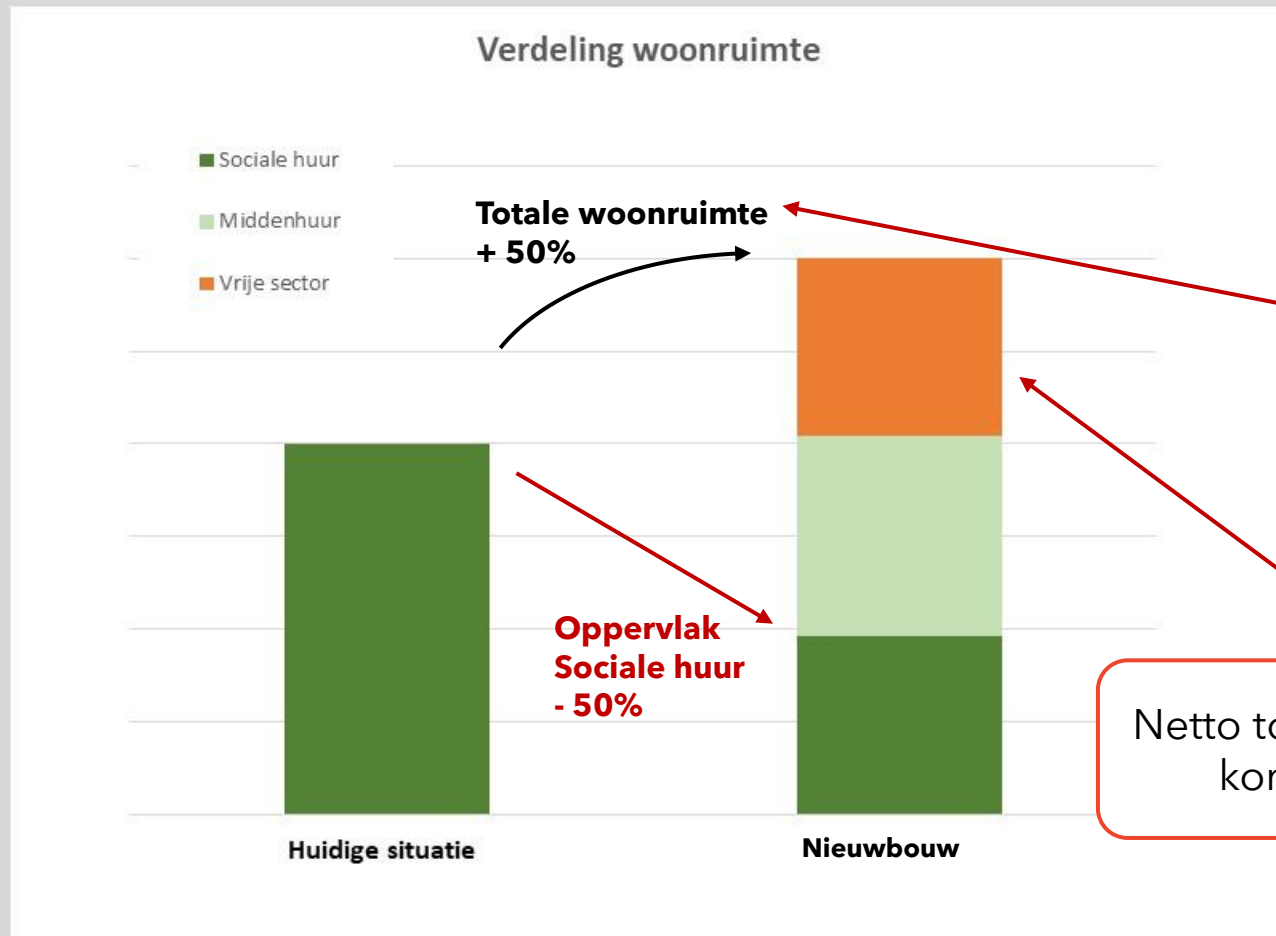
- Pad voorwaarts - discussie raad



WERK GROEP NIEUWBOUW JAN VAN GALENSTRAAT

18 November 2022
Meeting met raadsleden
Eethuis De Helden

Woonruimte



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

Aannames in afwachting van officiële getallen

Netto toename woonruimte komt in vrije sector



Verkeersdruk berekening

Berekening RH-DHV - papieren werkelijkheid

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

Herberekening - realistische situatie

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

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

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

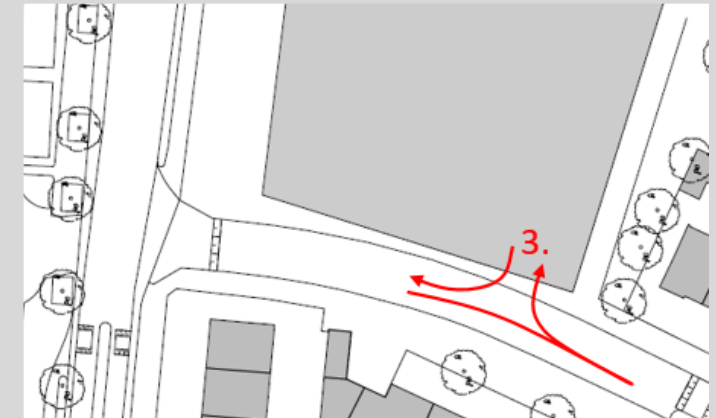
Oude versie CROW gebruikt (versie voor 2019) maar ook hier niet aan voldaan aan voorwaarden fietsstraat bij realistische berekening

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

Vergelijkingstabel - 6 locaties

Tabel 7: Beoordelingstabel per locatie

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



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

"Nee, die optie heeft niet op tafel gelegen"

Zou ook rood moeten zijn
Vrachtwagen draait in op fietsstraat
Huizingalaan

Verkeersveiligheid wat is wel/niet meegenomen door RH-DHV

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

Waarop is het rapport dan wel gebaseerd?
"Eigen kennis en ervaring"

Heeft u een voorbeeld van een vergelijkbare situatie waar deze ervaring is opgedaan?
"Nee, die is er niet"

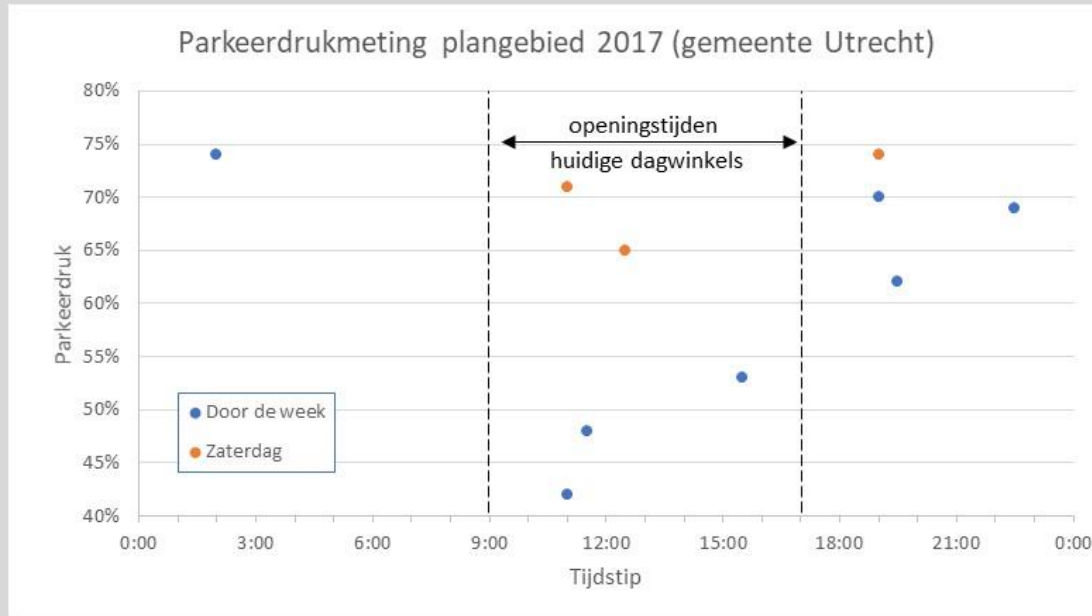
Zie ook slide 15 voor gebrekkige vergelijkingen praktijk

Kijkend naar de tabel* voldoet geen van de opties, is dat overwogen?
"Nee, die optie heeft niet op tafel gelegen"

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

Parkeren - praktijk

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



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

Oftewel op momenten dat winkels dicht zijn.

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

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

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

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

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

Leefbaarheid – openbare ruimte



Openbaar groen in de buurt
verdwijnt



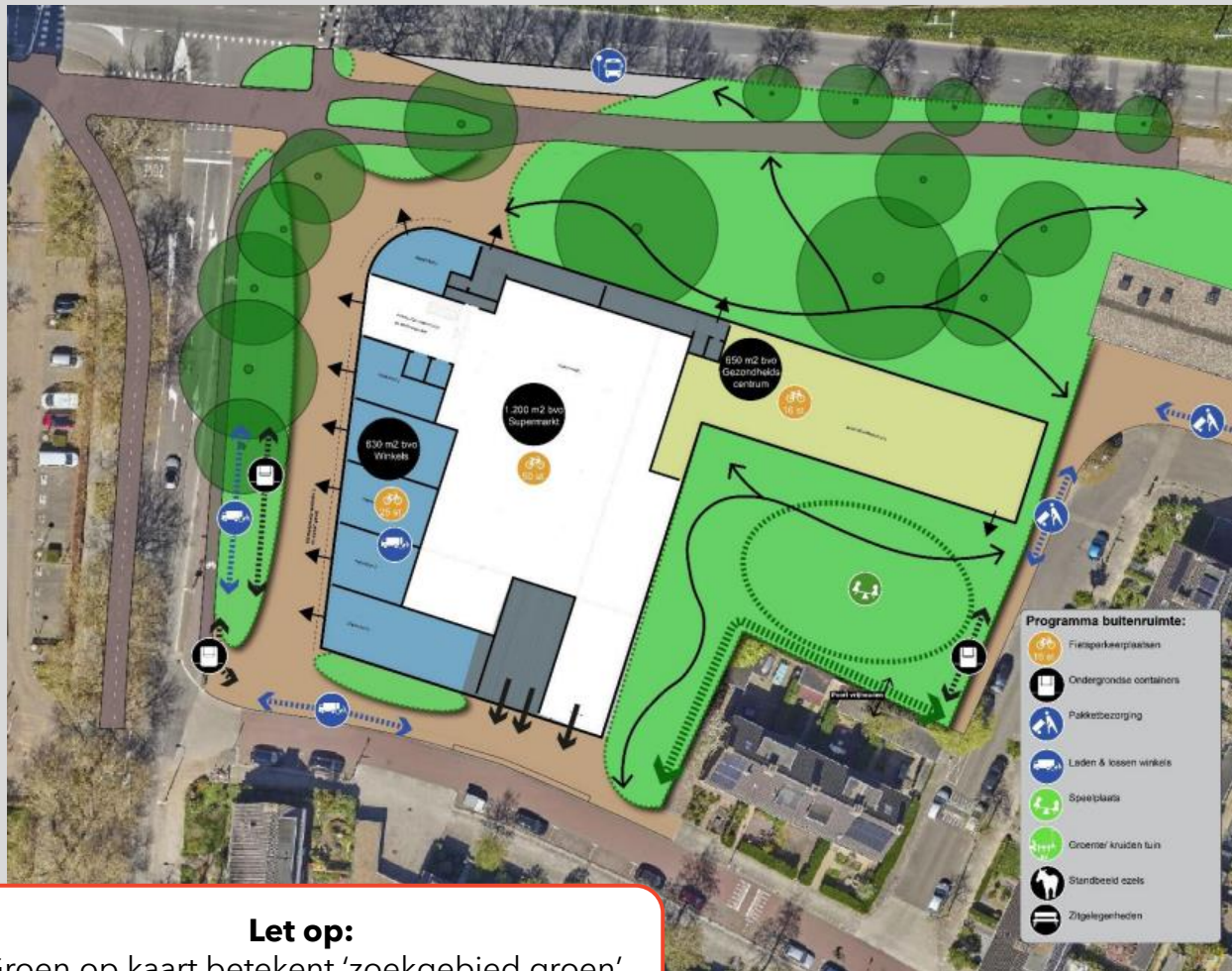
Discounter trekt auto's van buiten
verzorgingsgebied


Leefbaarheid openbare ruimte



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

Groen



 Contouren voorgesteld project

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

Groen

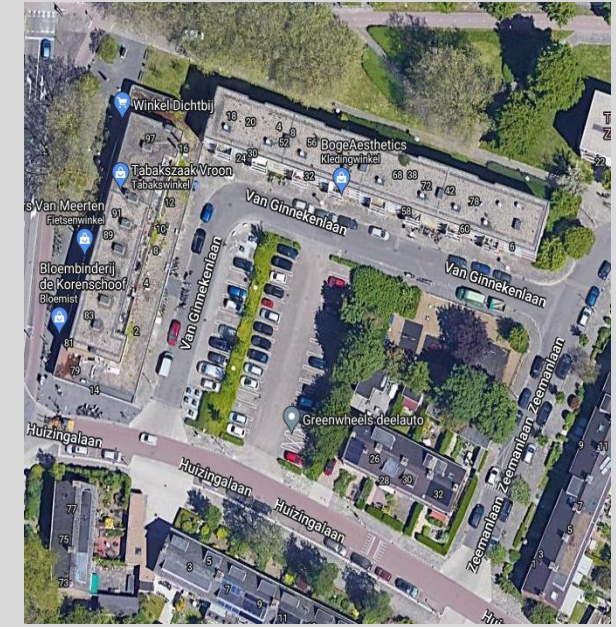
- Bestaand groen/ speeltuin Keert terug
- Groen op kaart maar komen Vuilniscontainers, laden/lossen, bezorgen
- Bestaand groen/ speeltuin Keert niet terug
- Groen op kaart maar benodigd voor toegang Speeltuin en zorgcentrum vanaf Huizingalaan



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

Raadsbrief April 2022:
"1.377 m2 openbaar groen"*

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



* "1.388 m2 prive groen" (dak)

Marktonderzoek

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

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

Bestaande uitbreidingen sinds 2019 zijn niet meegenomen.

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

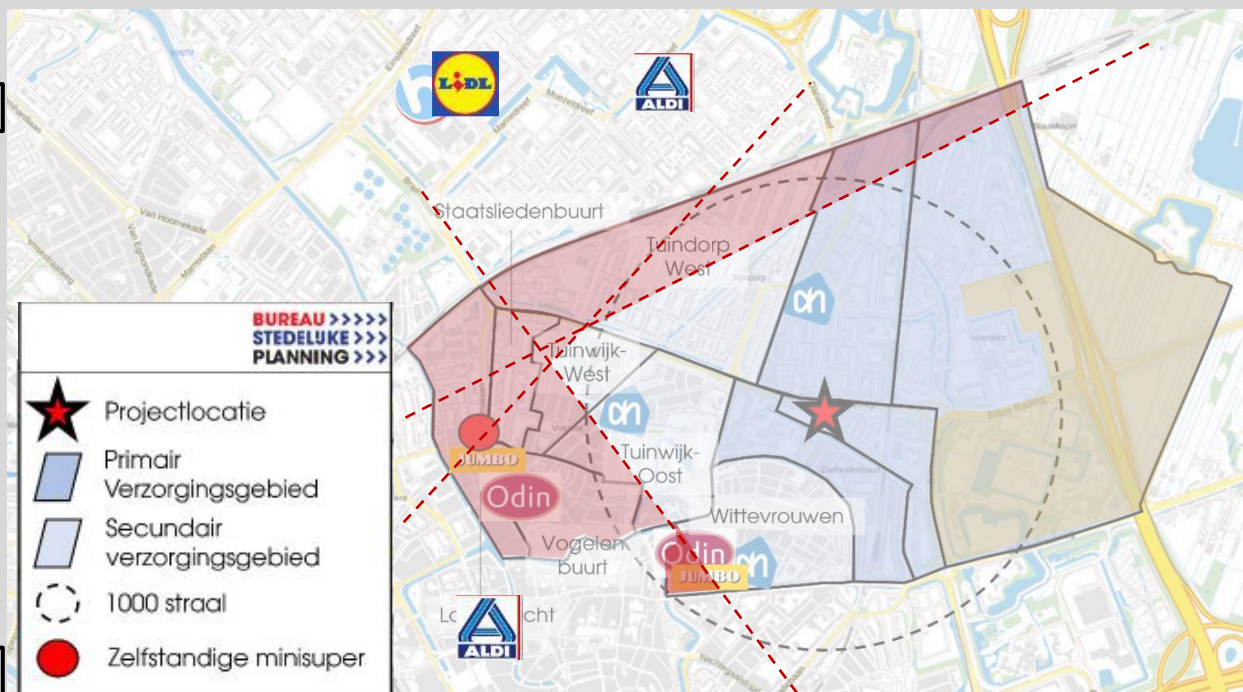
Scenario 2 verantwoordt niet meer dan 600 m² WVO
Dat komt overeen met ongeveer 750 m² BVO

Waarom wordt dan een supermarkt van 1200 m² BVO gepland?

Marktonderzoek

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

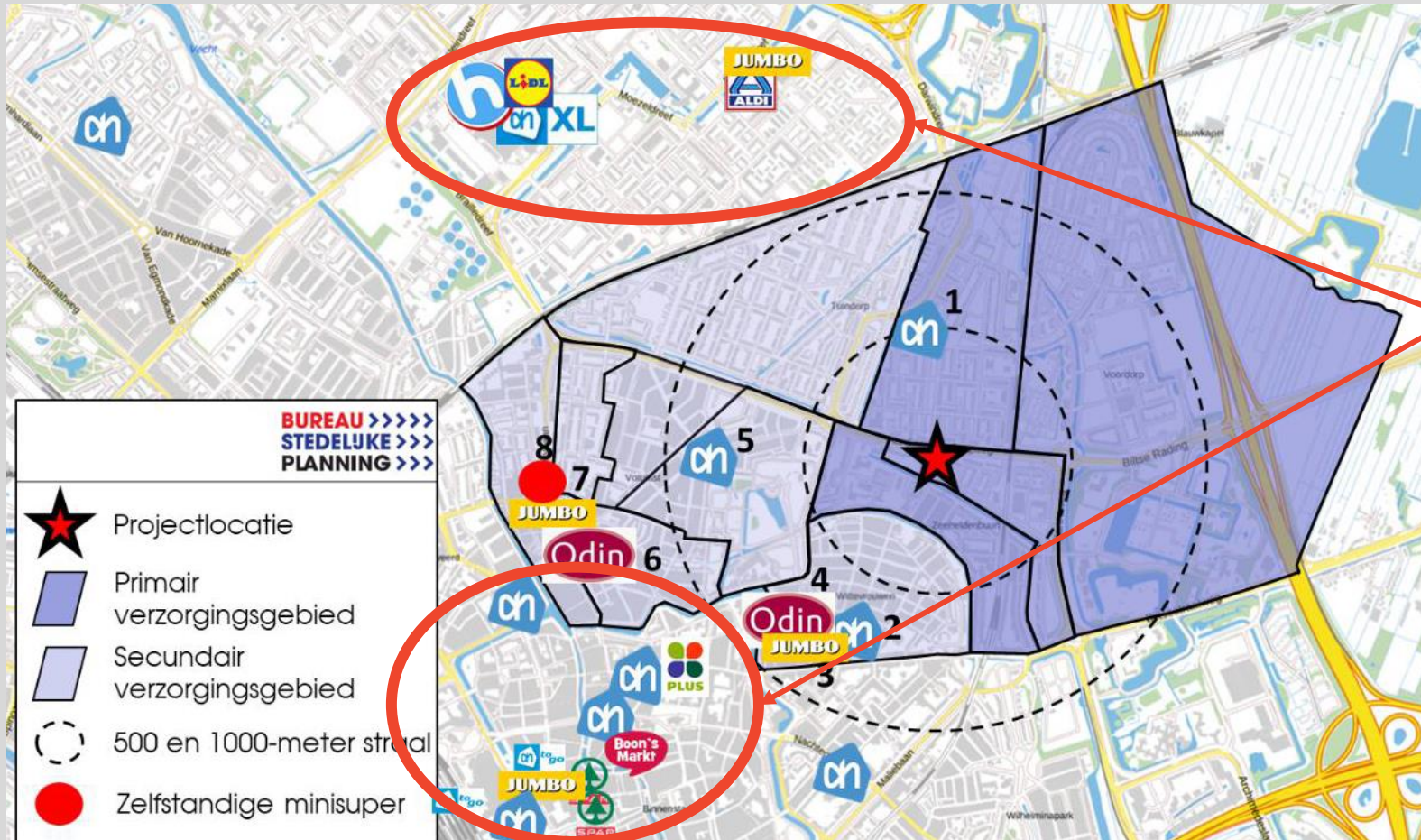
PARAMETER	HUIDIGE SITUATIE		2030	
	1	2	1	2
<i>Scenario</i>				
Inwoners verzorgingsgebied	39.680	12.435	12.585 27905	13.305
Bestedingen per hoofd in €	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075
Bestedingspotentieel in € mln.	€ 82	€ 26	€ 88	€ 28
Bestedingspotentieel in € mln. incl. inkomenscorrectie	€ 91	€ 29	€ 98	€ 31
Koopkrachtbinding	50%	60%	55%	65%
Gebonden bestedingen in € mln.	€ 46	€ 17	€ 54	€ 20
Koopkrachttoevloeiing	20%	20%	25%	20%
Omzet door toevloeiing in € mln.	€ 11	€ 4	€ 18	€ 5
Totale bestedingen in € mln.	€ 57	€ 22	€ 72	€ 25
Gemiddelde vloerproductiviteit in € per m ² wvo	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037
Gerealiseerde vloerproductiviteit/functioneren	€ 8.686	€ 8.655	€ 10.918	€ 10.033
Haalbaar aanbod in m ² wvo	7.094	2.716	8.917 6033	3.148
Supermarktaanbod in m ² wvo	6.564	2.522	6.564 5688	2.522 2747
Uitbreidingsruimte in m ² wvo	530	194	2.353 345	626 401



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

Verzorgingsgebied scenario 1 klopt niet

Marktonderzoek - verzorgingsgebied



Hoge concentratie
supermarkt m2 nét
buiten gekozen
verzorgingsgebied

Winkeliers - achteruitgang

Project hinkt op 2 gedachten.

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

Voordelen project:

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

Nadelen project:

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

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

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

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

Frame rond RSU

Notitie detailhandel (2015):

(Vigerend beleidsstuk ten tijde van opstellen en vaststellen IDOC)

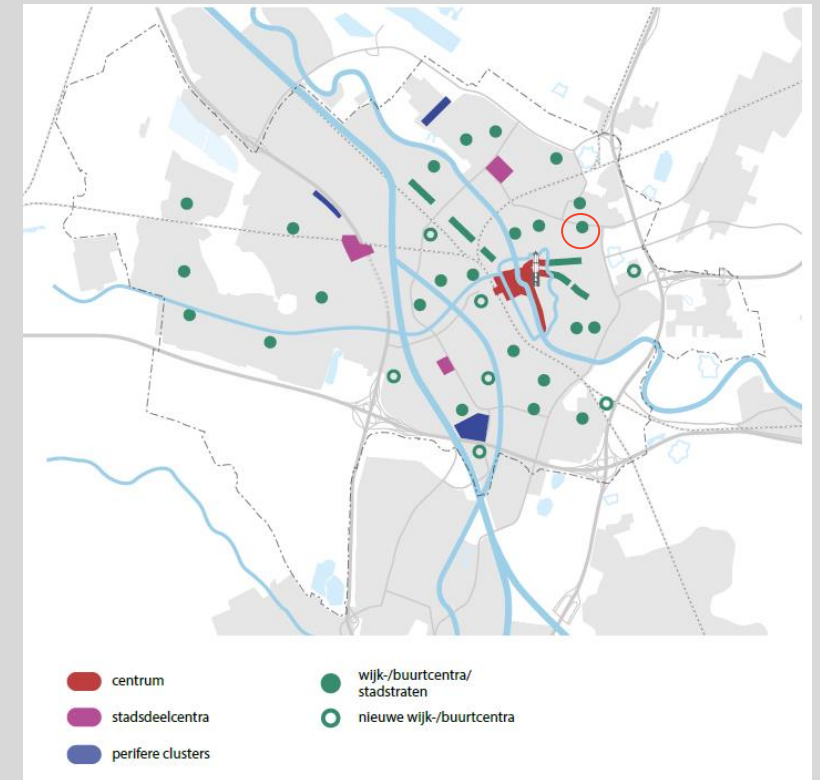
“Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen.

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

RSU (2021)

(ruim 2 jaar na IDOC)

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



RSU

Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

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

Plan gaat in tegen meerdere kernprincipes uit de RSU.

Niet benoemd.

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

Uitgebreid uitgemeten

Frame: Gezondheidscentrum

Frame van de gemeente:

'Gezondheidscentrum opgenomen in plan wegens verzoek van de buurt'

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

Klinkt als een mooi verhaal.

Jammer dat het alleen niet waar is.

Werkelijkheid:

'Kerckebosch doet veel gezondheidscentra.

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

Raadsbrief April 2022

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



Gezondheidscentrum

1 bericht

Tim Olthof <[redacted]> wo 15 dec. 2021 om 18:27
Aan: Vet, Chris de <[redacted]>, Jet Strijbos <[redacted]>, Ridderikhoff, Annika <[redacted]>
Cc: Jeroen Bijl <[redacted]>, Sascha Jansz <[redacted]>, Hans van Dijk <[redacted]>

Beste Chris en Jet,

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

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

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

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

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

met vriendelijke groet,
Tim Olthof

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

Alternatieven

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

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

Mogelijk alternatief groen








(simpel en snel te realiseren; potentieel meer mogelijk)

Netto:

- 15 parkeerplaatsen (-8%)

+500 m² groen/spelen/ontmoeten
Verbeterde veiligheid fietsers



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

Alternatief voor fietsroute Utrecht - Amersfoort



— Huidig plan

— Voorgesteld plan

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

Vermijdt:

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

Supermarkten

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

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

Conclusies:

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