

Utrecht, 4 februari 2024,

Aan: Chris de Vet, projectleider plan Jan van Galenstraat- Huizingalaan

Aan: Eelco Eerenberg, wethouder

Aan: Raadsleden van de gemeente Utrecht

Betreft: Plan Jan van Galenstraat en Huizingalaan,

Reactie op het Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen en de begeleidende raadsbrief

Beste lezer,

Hierbij de reactie van de werkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen plan Jan van Galenstraat en Huizingalaan. Deze werkgroep is ingesteld door de buurtvereniging Ezelsdijk. De werkgroep heeft in december 2020 een enquête gehouden onder de buurtbewoners over de op dat moment bekende plannen van de projectontwikkelaar en de gemeente. De daaruit gebleken zorgen én wensen van de buurtbewoners zijn sindsdien leidraad geweest voor de actieve bemoeienis in de afgelopen 3 jaar met de planvorming rond deze voorgenomen nieuwbouw.

De werkgroep baseert zich in zijn oordeel over het SPvE op talloze eerdere analyses van rapporten die verschenen zijn, deelname aan overleggen met de gemeente en met buurtbewoners en interactie met leden van de gemeenteraad.

Deze reactie is ook gebaseerd op informatie verkregen uit een WOO-verzoek. Dit bood ons inzicht in het voorbereidingsproces binnen het ambtelijk apparaat. Deze informatie hebben we pas onlangs kunnen bekijken en heeft ons gesterkt in het idee dat er in dit proces verdoezeld wordt dat het project in deze opzet/omvang niet in de buurt past.

Wij pretenderen een belangrijk deel van de geluiden uit de buurt te laten doorklinken in deze reactie. Tegelijkertijd is het duidelijk dat buurtbewoners soms andere accenten leggen in wat belangrijk wordt gevonden en zult u ongetwijfeld ook individuele reacties krijgen uit de Ezelsdijkbuurt.

Wij verzoeken u om alle reacties, in ieder geval die van de bewoners van de Ezelsdijkbuurt, integraal beschikbaar te stellen aan de gemeenteraad en de betrokken wethouder. Dit naast de voor de gemeente gebruikelijke wijze van samenvatten van reacties.

## Algemeen

### 1. Inleiding op de reactie op het SPvE

Vier jaar geleden presenteerde de gemeente met het intentiedocument de eerste plannen voor de nieuwbouw van de Jan van Galenstraat/Huizingalaan. De buurtwerkgroep Ezelsdijk volgt sindsdien de plannen. Nu, vier jaar verder, constateren we dat we een zeer moeizaam traject hebben ervaren met de gemeente. In plaats van onze bezwaren te onderzoeken, heeft de gemeente vooral haar eigen gelijk beredeneerd. In plaats van gebruik te maken van de kennis in de buurt, heeft de gemeente de werkgroep vooral als hobbel gezien waar ze overheen moet. In plaats van participatie gebruiken om betere plannen te maken, lijkt het er op dat de gemeente

vooral een vinkje wil kunnen zetten. Kritiek werd weggezet als gezeur en betrokken buurtbewoners worden weggezet als ' mensen die overal tegen zijn'. Dit laatste wordt bevestigd, getuige ook door de mailconversaties die we hebben ontvangen op basis van het meest recente WOO verzoek van de werkgroep. Alleen doordat de werkgroep de gemeenteraad actief heeft betrokken bij het proces heeft in ieder geval wethouder Eerenberg geluisterd naar de onvrede en heeft de gemeenteraad een motie aangenomen op basis waarvan de plannen enigszins zijn aangepast.

De buurtwerkgroep juicht toe dat de gemeente in samenwerking met Kerckebosch deze hoek wil herontwikkelen. Het is evident dat dit nodig is. Echter, de invulling van de plannen moet anders omdat de aandacht voor de leefbaarheid in onze buurt nog steeds onvoldoende is. Met het nu voorliggende SPvE lijkt het de gemeente nog steeds vooral te doen om zoveel mogelijk de projectontwikkelaar tegemoet te komen en schiet de buurt er niets mee op.

## 2. Algemeen oordeel over het plan

In algemene zin vindt de buurtwerkgroep het voorliggende plan niet passen in de buurt: het (extra) bouwvolume, het (extra) ruimtebeslag: het staat in geen verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe omliggende (woon)omgeving verdwijnen. Tegelijkertijd neemt de verstening toe. De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt en de verkeersveiligheid neemt af. Vanaf het begin heeft de buurt aangegeven, o.a. via een enquête, dat herontwikkeling van met name de winkels kansen bood. Echter wel op een schaal die de buurt aankan en de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet aantast en liever nog, vergroot. Zo'n plan hadden wij graag ondersteund.

Alle onderbouwing via rapporten die in opdracht van de projectontwikkelaar zijn verzameld ten aanzien van de behoefte aan een supermarkt, de verkeersveiligheid, de parkeerdruk etc. heeft de werkgroep geanalyseerd. Ons inziens waren dit vooral onderzoeken die moesten toe redeneren naar de gewenste opzet van de nieuwbouw, niet uitgingen van de werkelijke situatie maar van modelmatige berekeningen. Niet uitgingen van behoeften van (buurt-)bewoners maar van de projectontwikkelaar die nieuwbouw en uitbreiding wilde in plaats van renovatie.

Het is dan ook kenmerkend voor dit SPvE dat het woord leefbaarheid nergens genoemd wordt, terwijl het één van de uitgangspunten zou moeten zijn voor een dergelijk omvangrijk nieuwbouwplan in een bestaande buurt. Zo wordt bijvoorbeeld in het SPvE wel gerefereerd aan de huidige stenige uitstraling van het gebied (blz.10), maar de nieuwe plannen bieden merkwaardigerwijs geen enkele verbetering op dit punt.

## 3. Het (participatie) proces

In het SPvE wordt de suggestie gewekt dat de participatie van de belanghebbenden tot nu toe uitstekend is verlopen. De buurtwerkgroep kijkt daar anders tegenaan: totdat de gemeenteraad dankzij inspanningen uit de buurt zich ermee ging bemoeien, is deze participatie onder de maat geweest en vooral gericht geweest op zorgen dat het project in zoveel mogelijk ongewijzigde vorm kon doorgaan.

Het is duidelijk dat de initiatiefnemer andere belangen bij de uitkomst van de participatie heeft dan omwonenden. Wat ons wel altijd heeft verbaasd is dat de gemeente zo duidelijk ingezet heeft op het faciliteren van de projectontwikkelaar. Wij hebben nooit het idee gekregen dat de

gemeente de belangen van de omwonende buurtbewoners serieus als uitgangspunt heeft meegenomen. Wij verwachten van de gemeente dat deze zich richt op de afweging van alle belangen, en zichtbaar maakt voor de omwonenden waarom bepaalde belangen zwaarder wegen dan andere.

De interventie in 2022 van de wethouder op aangeven van de raad heeft in ieder geval geleid tot een open discussie over de gewenste richting van het project met alle betrokkenen, waarbij ook expliciet de belangen van de buurt op tafel konden komen.

Vervolgens zijn de scenario's die de buurt het meest wenselijk vond afgewezen omdat ze niet betaalbaar zouden zijn. Indertijd hebben wij aangegeven dat we de economische onhaalbaarheid onvoldoende onderbouwd vonden. Het gekozen scenario is daarmee niet door de buurt omarmd, maar als minst slechte van de door de gemeente en/of projectontwikkelaar haalbaar geachte scenario's beoordeeld.

Dankzij een aangenomen motie van een aantal raadsleden is een aantal nieuwe uitgangspunten meegegeven bij het opstellen van het SPvE, die potentieel het plan kunnen verbeteren voor wat betreft de leefbaarheid in onze buurt. Nu wij het gehele plan kunnen beoordelen, overheerst teleurstelling als het gaat om het behouden of verbeteren van deze leefbaarheid.

Het stuit ons tegen de borst te merken dat het vervolgtraject al in gang is gezet door op 31 januari een ontwerpssessie te houden met o.a. buurtbewoners over de invulling van de groene ruimte terwijl de reactietermijn op het SPvE nog liep. Dit is procedureel onjuist. Als dan ook nog eens tijdens deze sessie de gemeente niet eens informatie heeft over de precieze omvang van de openbare ruimtes waarover gepraat zal worden, is een en ander voor ons weer een voorbeeld van de voortdurende onverschilligheid ten aanzien van de bewoners.

## Commentaar op het SPvE

### 1. Leefbaarheid voor buurt

Behoud en/of verbeteren van de leefbaarheid in de buurt wordt nergens als uitgangspunt genoemd. Voor de buurtwerkgroep heeft leefbaarheid verschillende aspecten: verkeersveiligheid, het voorkómen van overlast door o.a. autoverkeer, geparkeerde auto's en fietsen, ruimte voor ontmoeting, spelen, het groene aanzicht, verkoeling, sociale veiligheid, ruimte voor voetgangers.

(1) In dit SPvE moet helder verwoord worden op welke manier deze genoemde aspecten van de leefbaarheid voor de omringende buurt worden gerealiseerd en welke concrete eisen/randvoorwaarden daarbij gelden.

### 2. Gebouw

#### 2.1. Omvang bouwoppervlak nieuwe bebouwing versus omvang openbare ruimte

**Blz 5:** “De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing van het initiatief dat past in de wijk”

Wij vinden de bebouwing in verhouding tot de omvang van de publieke ruimte die overblijft te groot. Deze staat niet in verhouding tot de opzet van de buurt en laat groen in de directe woonomgeving verdwijnen. De twee aangrenzende fietsstraten die doorfietsroutes zijn, worden extra belast met autoverkeer door met name een supermarkt. Er komt een supermarkt én een gezondheidscentrum, waarbij de buurtwerkgroep het gezondheidscentrum had gesuggereerd in plaats van een supermarkt.

Wij hebben grote twijfels of alle ambities, gebaseerd op doelstellingen van gemeentelijk beleid (zoals groen, klimaatbestendigheid, ruimte voor ontmoeting en sociale functies), ten aanzien van de openbare ruimte waar gemaakt kunnen worden in dit gebied. Het bouwoppervlak is erg groot en wordt zelfs groter dan eerder in het voorgaande proces is gepresenteerd.

(2) Voor de leefbaarheid in onze buurt vinden wij het nodig dat er minder grondoppervlak bebouwd gaat worden. Het omzetten van m2 winkelvoorzieningen naar bestemming voor maatschappelijke functies, bijvoorbeeld door uit te gaan van een nog kleinere supermarkt, gecombineerd met het schrappen van de nu voorziene aparte ruimte (m2) voor maatschappelijke voorzieningen is daarbij een goede eerste stap.

## 2.2. Ernstige verontreiniging grondwater

**Blz. 1:** *“Er zijn omvangrijke verontreinigingen in het grondwater aangetroffen.”*

We maken ons zorgen over het wegpompen van dit grondwater bij de bouw van de parkeergarage en het effect op het omringende gebied

(3) We verzoeken de gemeente zeer strenge eisen te stellen aan de projectontwikkelaar en aannemer ten aanzien van dit punt.

## 2.3. Bouwvolume en bouwhoogte

**Blz 19:** *“De eerste bouwlaag (plint) heeft aan de buitenzijde een minimale hoogte van vijf meter”*

**Blz 31:** *“Uit de volumetekening blijkt dat op de Huizingalaan er twee woonlagen bovenop de plint (van 5m) mogelijk worden gemaakt.”*

Dit is een hoogte van minimaal 11 meter en daarmee hoger dan de woningen aan de overzijde. Dit vinden wij ongewenst.

(4) De bouwhoogte aan de Huizingalaan dient maximaal de hoogte van de bestaande huizen aan de Huizingalaan te krijgen.

## 2.4. Plinten

**Blz 19:** *“Het gebouw is alzijdig. De plint met (winkel)functies draagt hieraan bij, door een open en uitnodigende uitstraling.”*

Het gebouw is niet alzijdig, de Huizingalaan krijgt een blinde muur met een ingang naar appartementen en een in- en uitrit voor de parkeergarage. Ook hier heeft de buurt de lasten van de herontwikkeling en krijgt er niets voor terug.

(5) In het SPvE moet helder worden geformuleerd welke criteria/eisen gesteld worden aan in ieder geval de plint aan de Huizingalaan voor wat betreft de genoemde alzijdigheid en open en uitnodigende uitstraling.

(6) Wij ontvangen graag het advies over de eisen aan de plint van de welstandscommissie.

### 2.5. Ontwerp van het gebouw voor wat betreft appartementen

De huidige bewoners van de huidige appartementen, vertegenwoordigd door de Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan, hebben een aantal wensen ten aanzien van het ontwerp van de appartementen.

(7) Wij vragen de gemeente om te bevorderen dat het gesprek hierover tussen bewoners en projectontwikkelaar tijdig en met oog voor de belangen van bewoners die willen terugkeren na realisatie van de nieuwbouw, plaatsvindt.

## 3. Stenige uitstraling

**Blz. 10:** *“De aandachtspunten voor het gebied bestaan uit de dominantie van de geparkeerde auto’s en de stenige uitstraling van de openbare ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok met achterkanten naar de openbare ruimte toe.”*

In het huidige plan valt een grote open ruimte weg. Het gaat weliswaar om een ruimte voor parkeren, maar er staan ook bomen en struiken. De huidige parkeerplaats wordt gebruikt door spelende kinderen, die relatief veilig kunnen rondrennen. Ook dat is een functie van deze open ruimte, die in dit plan zal verdwijnen.

In het concept SpvE zien wij een groot hoog gebouw met een dichte plint van 5 meter hoogte en minimaal 2 woonlagen. Er is sprake van een hoog boven de openbare ruimte uittorende oppervlakte (de zogenaamde daktuin) die onzichtbaar is vanaf straatniveau. Hier zouden enkele bewoners iets met groen kunnen gaan doen. Hiermee wordt de stenige uitstraling vergroot i.p.v. verkleind.

(8) Op welke wijze stelt de gemeente eisen aan het verminderen van de stenige uitstraling in het gehele gebied?

(9) De buurt wil meer open ruimte houden om te verblijven en te spelen en daarnaast minder steen en meer groen op straatniveau.

## 4. Winkelvoorzieningen en overige functies

### 4.1. Algemeen

**Blz 10 :** *“De sterke punten van het gebied zijn de aanwezigheid van de buurtwinkels en de daarmee gepaard gaande levendigheid aan de Jan van Galenstraat”*

Dit is een sterk punt voor de leefbaarheid van de buurt. Dit sterke punt slaat om in een nadeel als de winkels in dit gebied vooral winkelend publiek aantrekken elders uit de bredere omgeving en het aantal bezoekers aanzienlijk in omvang toeneemt. De buurt pleit al vanaf het begin voor met

name buurtgerichte, kleinschalige winkels, mede op basis van een enquête die eind 2020 in de buurt is uitgevoerd. Eerder heeft de werkgroep al onderbouwd dat onze buurt en de daaromheen liggende buurten reeds beschikken over goede (grotere) winkelvoorzieningen in winkelcentrum de Gaard en op de Biltstraat. Inmiddels is er (hardnekkige) leegstand in winkelcentrum de Gaard. Gezien het doorzetten van de trend om online boodschappen te doen en te laten bezorgen zal dit niet op korte termijn veranderen.

(10) Klopt het dat de gemeente heeft aangedrongen op het opnemen van een grote supermarkt in de oorspronkelijke plannen (Intentiedocument 2019)?

(11) Op welk gemeentelijk beleid(sdocument) was dit aandringen op het opnemen van een supermarkt op dat moment (2019) gebaseerd?

(12) Heeft de gemeente sinds de opening van winkelcentrum de Gaard onderzoek gedaan naar de trend in het winkelgedrag en -behoefte van wijk/buurtbewoners?

(13) Hoe kijkt de gemeente tegen de leegstand in winkelcentrum de Gaard aan?

(14) In het SPvE moet tot uitdrukking komen dat de winkelvoorzieningen met name gericht zijn op de buurt en de omliggende wijk, kleinschalig zijn en zich richten op boodschappen die dagelijks gedaan worden.

(15) In het SPvE zou moeten worden opgenomen dat de prijs per m2 voor de winkels zodanig zal zijn dat ook kleinere winkels met een beperkter bedieningsgebied kunnen overleven. Hoe gaat de gemeente hierop sturen?

#### 4.2. Supermarkt: omvang, aard, maatregelen

De buurt heeft zich sterk gemaakt voor een supermarkt die vooral de omliggende buurten/wijk bedient en geen autoverkeer aantrekt, dit vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid (fietsstraten!) in de buurt. In een motie van de gemeenteraad is dit vertaald naar “mandjessupermarkt”.

Het SPvE formuleert ten dele de randvoorwaarden om ook daadwerkelijk een supermarkt te realiseren, waarvan de gebruikers per fiets of te voet komen. Maar een aantal andere maatregelen wordt niet of onvoldoende eenduidig genoemd. Het gaat om:

- o omvang m2:

*beperking aantal m2 voor de supermarkt: het SPvE spreekt over **blz 17**: “circa 1270m2 BVO”; op **blz 30**: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”; **blz 33**: “circa 1270 BVO, ongeveer 850 m2 MVO”, **Raadsbrief blz 2/4**: “1270m2 BVO, circa 850m2 WVO”*

De buurtwerkgroep vindt het - overigens in de tekst niet consistent- gebruik van de aanduiding “circa” respectievelijk “ongeveer” te onduidelijk en schept ruimte om later bij de invulling het aantal m2 supermarkt op te hogen.

Daarnaast blijkt uit interne mailwisseling (WOO-verzoek) dat op basis van modelberekeningen eigenlijk maar plaats is voor een omvang van 626m2. Eerder heeft de buurtwerkgroep gesproken met een supermarktketen die aangaf dat er een supermarktconcept is dat met 700m2 WVO levensvatbaar is en vooral gebruikt wordt voor dagelijkse boodschappen met veel vers. Dit roept de vraag op waarom nu gestreefd wordt naar een omvang van rond de 850m2.

(16) Wij horen graag de argumentatie dat vastgehouden zou moeten worden aan 850m<sup>2</sup>, terwijl de modelberekeningen laat zien dat 626m<sup>2</sup> de norm is. Waarom wordt - gezien deze norm- met het aantal m<sup>2</sup> niet meer ingespeeld op de wens van de buurt om kleinschalige, buurtgerichte winkels te realiseren?

(17) Begrijpelijk is dat men niet gehouden kan worden aan een exact aantal m<sup>2</sup>, daarom willen wij dat er een maximaal winkelvloeroppervlakte (het mag dus ook minder zijn) wordt opgenomen in het SPvE.

o Mandjes, geen winkelkarren:

hiervoor zijn eerder maatregelen genoemd zoals het überhaupt niet gebruiken van winkelkarren, maar ook het verhinderen dat winkelkarren buiten de supermarkt kunnen komen, zal bijdragen aan het benutten van de supermarkt als winkel voor dagelijkse boodschappen.

(18) Expliciet moet worden vastgelegd dat winkelbezoekers niet met winkelkarren naar buiten en/of via een lift naar de parkeergarage kunnen gaan. Deze concrete bepaling moet worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

o Wijziging toekomstige omvang: er zijn voorbeelden bekend van de situatie dat leegstand van omliggende winkels leidt tot toevoeging van dergelijke m<sup>2</sup> aan de supermarkt. Voorkomen moet worden dat op termijn het aantal m<sup>2</sup> van de supermarkt uit wordt gebreid. Ook zou het begrip shop-in-shop oneigenlijk kunnen worden gebruikt door bepaalde onderdelen van het assortiment als aparte winkeleenheid te beschouwen en in één van de andere winkelruimtes naast de supermarkt onder te brengen. Ook dit achten wij ongewenst.

(19) Expliciet moet worden vastgelegd dat ook op termijn uitbreiding van het aantal m<sup>2</sup> voor de supermarkt niet mogelijk is en het shop-in-shop-concept niet gebruikt kan worden om het aantal m<sup>2</sup> uit te breiden. Deze concrete bepalingen moeten worden opgenomen in het SPvE als nader te regelen afspraken via vastlegging in het bestemmingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder.

#### 4.3. Overige winkels: bevoorrading

**Blz 19 :** “ *In het ontwerp wordt rekening gehouden met passende mogelijkheden voor bevoorrading*”

Er zullen laad- en losplekken voor de overige winkels gecreëerd worden in het gebied. De huidige formulering in het SPvE laat ons inziens te veel ruimte. Vanuit leefbaarheid mogen deze laad- en losplekken geen extra beslag leggen op de openbare ruimte en de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen.

(20) De werkgroep wil dat in de eerste plaats een oplossing wordt gezocht in het combineren met de laad/losplek voor de supermarkt, aan de Kardinaal de Jongweg. Indien dat niet kan, is de meest logische plek aan de Jan van Galenstraat.

#### 4.4. Maatschappelijke voorzieningen

**Blz 17:** *wordt gesproken over “een gezondheidscentrum”, respectievelijk “maatschappelijke voorzieningen, zoals een gezondheidscentrum”*

De buurtwerkgroep heeft actief gezocht naar potentiële geïnteresseerde partijen voor de invulling van (een deel van) de commercieel te verhuren (winkel)m2. Dit is gedaan om een alternatieve invulling van de - door de buurtwerkgroep te groot geachte- supermarkt te geven. Dit was een logische gedachte vanwege de mededeling van de projectontwikkelaar dat hij zelf geen voorkeur had voor het meenemen van een supermarkt in de nieuwbouwplannen én ervaring heeft met bouwen voor- en verhuur aan maatschappelijke (zorg)voorzieningen. In de huidige plannen wordt slechts een beperkt aantal m2 als maatschappelijke voorziening bestemd en staat een middelgrote supermarkt nog steeds in de plannen. Het is nu een én-én-situatie geworden.

Zie daarom ons standpunt en verzoek onder 2.1, nr 2.

(21) Vastgelegd dient te worden dat m2 ook in de praktijk voor maatschappelijke voorzieningen bestemd wordt en in de toekomst ook blijft

(22) Wat gebeurt er als er geen belangstelling blijkt te zijn vanuit maatschappelijke organisaties?

#### 5. Parkeren

##### 5.1. Parkeren in parkeergarage en parkeren voor de buurt

**Blz 19:** *“Parkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers van de winkels en supermarkt is in een ondergrondse parkeergarage voorzien.”* **blz 20:** *“Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost. Het parkeren van zowel bewoners, werknemers als bezoekers wordt opgelost in de verdiepte parkeergarage.”*

In algemene zin merken we rond dit thema het volgende op. Informatie uit een WOO-verzoek laat zien hoe toe geredeneerd is naar de slotsom dat het aantal parkeerplaatsen wel gaat passen. Bijvoorbeeld door intern te discussiëren over het terugbrengen van de omvang van appartementen met een lagere parkeernorm, om zo sterker te staan bij rechtszaken. Ook blijkt uit de stukken dat maximaal de grenzen van de normering worden opgezocht om de normering te laten aansluiten op de mogelijkheden/ruimte in het project.

Er spelen rond het parkeren 3 kwesties:

- het voorkómen dat bezoekers van de supermarkt gebruik kunnen maken van de parkeergarage.

Het SPvE is op dit belangrijke punt niet conform **de motie**, die het college verzoekt om: “ervoor te zorgen dat het ondergrondse autoparkeren alleen bedoeld is voor bewoners en hun bezoekers”. De onderbouwing waarom niet aan dit onderdeel van de motie kan worden voldaan vinden wij onvoldoende. Op basis van de maatwerk-aanpak is bijvoorbeeld mogelijk om alleen een parkeerplaats te plannen voor werknemers van de supermarkt (informatie uit WOO-verzoek aan gemeente). Hiermee wordt de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers van de nieuwe appartementen ook verlaagd.



Tenslotte zal toegang van de parkeergarage voor winkelend publiek leiden tot extra in- en uitrijden van de toegang via de Huizingalaan, via o.a. de Jan van Galenstraat. Dit zijn beiden fietsstraten die ook steeds drukker zullen worden. Hierdoor komt de verkeersveiligheid onder druk te staan.

(23) Wij verzoeken om op basis van de maatwerk-aanpak het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de supermarkt op 0 te stellen.

- het aantal parkeerplaatsen dat gaat vervallen voor bewonersparkeren in de Ezelsdijkbuurt

Er vervallen 57 parkeerplaatsen door de nieuwbouw. Modelmatig berekend zijn er daarvan 10 toe gerekend aan (vergunning) parkeren voor buurtbewoners, niet zijnde bewoners van de huidige appartementen.

Maar ook dan kan de conclusie worden getrokken dat onvoldoende compensatie van verdwenen parkeergelegenheid voor de buurt kan worden gerealiseerd. Het plan kan op deze manier dus niet worden uitgevoerd.

Daarbij komt dat alle redeneringen slaan op een papieren werkelijkheid die niets te maken heeft met de realiteit in onze buurt.

De praktijk is dat er op dit moment circa 13 parkeervergunningen zijn afgegeven aan bewoners van de huidige 40 appartementen en dat het gebruik van auto's door winkelend publiek minimaal is, gezien het karakter van de huidige winkels. Bovendien geldt dat de hoogste parkeerdruk wordt ervaren in de avond en nacht en er dus geen relatie is met de winkels (zie parkeerdruk-onderzoek gemeente uit 2017). Er is een wachtlijst voor 2e vergunningen en het aantal elektrische auto's dat uit omliggende buurten komt opladen in de Ezelsdijkbuurt neemt toe. In 2018 is het aantal parkeerplaatsen al een keer verminderd vanwege de aanleg van de fietsstraat op de Huizingalaan

Onze conclusie is dat door de plannen er minimaal 10 parkeerplaatsen aan de buurt worden onttrokken (volgens de model-berekeningen) en dat op basis van de huidige praktijk dit aantal veel hoger ligt, terwijl tegelijkertijd sprake is van toename van parkeerdruk in onze buurt. In de plannen zoals verwoord in dit SPvE is deze compensatie niet meegenomen. Op basis daarvan kan het project niet worden uitgevoerd, hetgeen ook intern binnen de gemeente wordt gesignaleerd (informatie uit WOO-verzoek).

(24) het SPvE moet uitgaan toepassing van de juiste normering én de huidige praktijk in de Ezelsdijkbuurt. Er moet voorzien worden in het opvangen van minimaal 10 parkeerplaatsen voor de buurt, die vervallen door het nieuwbouwproject. Wij verzoeken om het definitieve aantal dat moet worden gecompenseerd te bepalen op basis van een nieuwe parkeerdrukmeting.

- Het aantal parkeerplaatsen voor de nieuwe appartementen

Daarnaast speelt nog een andere kwestie. Er worden 97 appartementen voorzien, terwijl de parkeergarage 50 plaatsen heeft. Wij vragen ons af of de aannames rond het kunnen beperken van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen (bewoners en bezoekers) reëel zijn en of hier wel op juiste wijze met de normering wordt omgegaan.

Zo gaat het idee van dubbelparkeren niet op als -ondanks de motie - toch bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage worden toegelaten, tenzij de eis wordt gesteld dat de winkels inclusief supermarkt om 18.00 uur sluiten.

Ook deze problemen rond het voldoen aan de normering op dit aspect van het parkeren blijken (uit de informatie uit het WOO-verzoek) binnen de gemeente al onderkend te zijn.

De kans is aanwezig dat na verloop van tijd druk gaat ontstaan vanuit bijvoorbeeld de verhuurder om alsnog ook gemeentelijke parkeervergunningen (buiten de parkeergarage) te verstrekken aan bewoners van de appartementen. Dit kan worden voorkomen door in ieder geval parkeren door bezoekers van de supermarkt in de parkeergarage te voorkómen.

(25) Het SPvE moet uitgaan toepassing van de juiste normering. Op welke manier garandeert de gemeente dat ook in de toekomst geen parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen?

## 5.2. In- en uitrit parkeergarage

De in- en uitgang van de parkeergarage is gepland tegenover een aantal huizen in de Huizingalaan.

(26) Er moet concreet aangegeven worden welke maatregelen genomen worden om geen overlast te veroorzaken voor tegenovergelegen woningen en verkeersonveilige situaties voor fietsers te voorkomen. Dat kan door bv. het winkelend publiek geen toegang te geven, of door de in-/uitgang aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg te situeren.

## 5.3. Parkeergarage, overig

**Blz 21:** *“Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de communicatie en vastlegging hierover en voor de toedeling van de beschikbare parkeerplekken in de garage.”* **blz 21 :** *“De parkeerplaatsen worden niet (mee)verkocht met de woning, maar daarvoor in plaats geldt een ‘recht op parkeerruimte’ (flexibiliteit).”*

(27) Klopt het dat er sprake is van een foutieve verwijzing naar verkoop? Het gaat immers om verhuur van appartementen. Of wordt de mogelijkheid tot verkoop (in plaats van verhuur) opengelaten aan de projectontwikkelaar?

## 5.4. Fietsparkeervoorzieningen

**Raadsbrief 2/4:** *“ondergrondse parkeergarage voor....een collectieve fietsenstalling”;*

**Raadsbrief 3 /4:** *“waarmee het totaal aantal fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plan 200 bedraagt”;* **blz 20:** *“Voor het fiets parkeren van bewoners bij woonfuncties wordt voorzien in stallings-/ bergruimte. De voorkeur gaat uit naar inpandige gemeenschappelijke fietsbergingen”*

Het voorzien in een flink aantal fietsparkeerplaatsen is logisch gezien de ambities om het autoverkeer terug te dringen. In de mailwisselingen die we hebben kunnen inzien op basis van het WOO verzoek, wordt gesproken over honderden fietsparkeerplaatsen, ergens anders worden 441 fietsparkeerplaatsen genoemd, waarvan 315 inpandig en 126 in de openbare ruimte. In het SPvE wordt gesproken over 200 plaatsen. Onduidelijk is nu het precieze aantal. Enkele honderden is in ieder geval een enorm aantal, gezien de relatief beperkte openbare ruimte. Daarnaast zou uit de raadsbrief opgemaakt kunnen worden dat een fietsenberging voor bewoners en bezoekers van de appartementen als eis gesteld wordt, dit is echter afgezwakt in de tekst van het SPvE (**blz. 20**).

(28) Wij willen graag uitsluitsel over het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt voorzien, hoeveel in de openbare ruimte moeten worden ondergebracht en hoe/waar de gemeente die gaat inpassen in het plangebied.

(29) De werkgroep acht het noodzakelijk om het creëren van fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de nieuwbouw in de ondergrondse parkeergarage verplicht te stellen om zo de druk op de openbare ruimte enigszins in te perken en dus als eis op te nemen in het SPvE. (dus geen “bij voorkeur”)

## 6. Verkeer

**Blz 14:** *“De Huizingalaan is ingericht als fietsstraat. Door deze straat rijden ca.1.650 motorvoertuigen per etmaal. (Telling Huizingalaan uitgevoerd in 2019.)”*. **Blz 19:** *“is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan hoe het programma qua mobiliteit en verkeersveiligheid op de juiste wijze ingepast kan worden.”*

In verband met het feit dat de in- en uitrit van de parkeergarage zal grenzen aan de Huizingalaan is de vraag relevant wat de prognose is van het aantal fietsers voor 2025 en verder. Dan zal, naar wij aannemen, ook de fietsstraat op de Jan van Galenstraat zijn ingericht en neemt het aantal fietsers van daaruit afslaat naar de Huizingalaan naar verwachting toe. Ook nu al is dit een onveilig kruispunt.

(30) Wat is de prognose van de toename van het aantal fietsers op zowel de Jan van Galenstraat als de Huizingalaan als gevolg van de inrichting van de Jan van Galenstraat als fietsstraat?

(31) Wat is de prognose van de toename van het autoverkeer op beide straten als gevolg van de nieuwbouw?

(32) Met welke maatregelen wordt gezorgd dat de nieuwbouw geen nadelig effect heeft op het fiets- en voetgangersverkeer (verkeersveiligheid) op beide fietsstraten en oversteekpunten? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE? Meer specifiek: met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid van het kruispunt Jan van Galenstraat-Huizingalaan, met name voor de fietsers, verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

(33) Met welke maatregelen wordt de verkeersveiligheid, met name voor de fietsers, ter hoogte van de in- en uitrit parkeergarage Huizingalaan verzekerd? Hoe wordt dit verankerd in het SPvE?

## 7. Openbare ruimte: groen

### 7.1. Berekening huidig groen

**Blz. 8, 9:** *“de Huizingabuurt is een buurt met relatief weinig openbaar groen.”*

Op de situatietekening (huidige situatie) op blz.8 is duidelijk dat het gaat om een brede groenstrook langs de Kardinaal de Jongweg en een groenstrook waar nu een speelpleintje is. Er is echter meer groen aanwezig, De vijf plantenbakken op de Jan van Galenstraat zijn niet bij het groen gerekend. Ook op de huidige parkeerplaats is nu een groenstrook van ongeveer 100 mtr<sup>2</sup>. Er staan daar 6 bomen(Amberbomen) die enige schaduw werpen en een fraaie herfstkleur geven.

De brede groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg draagt niet bij aan de groenbeleving of -benutting voor de bewoners vanwege de ligging direct naast een drukke, doorgaande weg. Dit groen is wel van toegevoegde waarde voor de stad en de biodiversiteit.

Er zijn geen berekeningen van de groottes van de groenstroken. Wij berekenen globaal dat het gaat om ongeveer 1750 mtr<sup>2</sup> groen bij de Kardinaal de Jongweg en 700 mtr<sup>2</sup> groen bij het speelpleintje en de daarnaast gelegen strook groen.

(34) Wij verzoeken om in het SPvE concreet aan te geven wat de huidige hoeveelheid groen is, rekening houdend met de hierboven genoemde correcties

## 7.2. Wateroverlast en hittestress

**Blz.16:** *“De wijk ligt onder het maaiveld en er loopt relatief veel regenwater naar toe, er is een gebrek aan onverhard oppervlak en groen waardoor het risico op wateroverlast groot is.”*

In het concept SPvE zien wij geen toename van onverharde oppervlakken, sterker nog, het verharde oppervlak neemt toe door het weghalen van 6 bomen en een groenstrookje op de parkeerplaats. Met de te verwachten toename aan wateroverlast als gevolg van klimaatverandering leidt dit plan geenszins tot een verbetering van de huidige situatie. Je zou zelfs kunnen stellen dat het risico op onderlopen van de parkeergarage een reëel risico is.

(35) Om een goede oplossing te verzekeren, verzoeken wij u om in het SPvE concreter de eisen te formuleren voor de wijze waarop, en in welk deel van het betrokken plangebied dit probleem wordt opgelost.

(36) Kijkend naar bebouwing en de mogelijkheden in het plangebied: zal de gemeente in dit opzicht aan haar eigen beleid kunnen voldoen?

**Blz.16:** *“De 6 bomen zouden geen schaduw opleveren en er is hittestress op dit gebied merkbaar.”*

Met het weghalen van de bomen wordt dat zeker niet beter. Er wordt in het plan geen oplossing gegeven voor de hittestress. De hoge bebouwing die voorgesteld wordt zal de hittestress aan de zuidkant doen toenemen omdat er geen verkoelend effect meer waarneembaar is vanuit de Kardinaal de Jongweg.

(37) Wij stellen daarom voor om de bomen te behouden en een plek te geven in het nieuwe plan. Ook verwachten wij concrete eisen en oplossingen in het SPvE voor het verminderen van hittestress.

Ook de aan te leggen groenbakken op het dakterras, waarvan overigens geen melding wordt gemaakt in het plan, geven geen vermindering van hittestress. Alleen een totaal groen dak met bomen kan een positieve bijdrage leveren aan vermindering van hittestress.

## 7.3. Omvang van groen in vergelijking met de norm bij nieuwbouw

**Raadsbrief 2/4:** *“Er wordt circa 400 m<sup>2</sup> openbaar groen toegevoegd en circa 750 m<sup>2</sup> semi openbaar groen op het dak van de supermarkt.”* **Blz.22, onder punt 3.4.2.:** *“Er wordt gestreefd om 17 mtr<sup>2</sup> per nieuwe woning toe te voegen, in het kader van ‘groeien in balans’ zoals beschreven in het RSU.”*

De suggestie wordt gewekt dat er sprake is van uitbreiding van openbaar groen. Om voor de extra 57 woningen een extra groene ruimte te creëren is er dus minstens 969 mtr2 extra ruimte nodig. Wij zien dit nu niet gehaald worden, sterker nog, het groen neemt af. Het kan toch niet zo zijn dat de huidige groene ruimte toegerekend wordt naar de nieuwe woningen. Netto komt er **geen** groen bij, een groenstrook en de bomen van de parkeerplaats worden weggehaald. Het speelpleintje en de strook groen worden in het plan niet groter.

(38) In het SPvE zou moeten worden vermeld waar deze vergroening van minstens 969 mtr2 gerealiseerd gaat worden. Daarbij uit te gaan van de correcte berekening van huidige mtr2 groen. Bovendien kan de speeltuin niet als groen worden aangeduid en is ook het dak van de supermarkt geen **openbaar** groen.

**Blz 18:** *“Er worden bomen toegevoegd aan de kant van de Jan van Galenstraat.”*

Dat is een goede toevoeging, want het is de enige vergroening in dit plan. Als de afvalcontainers en de fietsparkeerplekken op deze strook geplaatst moeten worden, vrezen we dat er minder bomen worden geplant dan voorzien.

#### 7.4. Tuin op het dak van de supermarkt

Uit het SPvE wordt niet duidelijk is of deze daktuin, die op minimaal 5 meter hoogte ligt, voor de gehele buurt toegankelijk is én of er eisen worden gesteld aan het groen op deze daktuin. Wij nemen aan dat de tuin eigendom is van de projectontwikkelaar en alleen te gebruiken zal zijn door de bewoners voor de appartementen: termen als semi-openbaar en het feit dat deze niet betrokken is bij het co-creatieproces voor de openbare ruimte geven dat aan. In combinatie met het feit dat de daktuin minimaal 5 meter boven straatniveau ligt, heeft deze daktuin geen betekenis als groen voor de gehele buurt.

(39) Wij zijn er voorstander van dat de daktuin voor bewoners is, wat bijdraagt aan de veiligheid van de gebouwen. We pleiten er voor dat het groen op straatniveau toeneemt, conform het eigen beleid van de gemeente. Daarbij dient de daktuin niet meegenomen te worden in rekenkundige exercities voor het beoordelen of er sprake is van meer openbaar groen.

(40) Wij verzoeken u om Kerckebosch te verplichten een groen dak aan te leggen, met ruimte voor grote boombakken. Daar zou bij de aanleg van het dak rekening mee gehouden moeten worden. Dit is geen vervanging voor groen op straat, maar additioneel in onze ogen.

Zie ook punt 7.2, wateroverlast en hittestress.

### 8. Speeltuin en stadstuin

De huidige speeltuin is groot en omheind, dat maakt het een veilige plek om kinderen te laten rennen en spelen. In de plannen wordt de speeltuin kleiner en deels groen. De bedoeling volgens het SPvE is dat het ook moet dienen als park. Het hek is in de ontwerpen weg, dat is esthetisch ongetwijfeld mooier, maar voor een speeltuin is een hek functioneel.

De speeltuin komt te liggen tussen hoge muren, de lichtinval wordt minimaal, waardoor wij vrezen voor een koude en vochtige plek. De in het SPvE vermelde stadstuin is een groenstrookje

langs de parkeergarage waarin ook beperkt licht zal vallen. Bovendien komt daar een pad waardoor het huidige groen wordt weggehaald. Al met al is dit een schamel stukje groen dat overblijft in dit stenige plan. Dat moet beter.

(41)Hoe past de gemeente haar eigen speeltuinenbeleid toe op dit gebied?

(42)Als het gebouw kleiner wordt, zoals het eerder genoemde achterwege laten van de extra m2 apart voor maatschappelijke voorzieningen, kan de openbare ruimte en speeltuin groter, wij zien dit graag gewijzigd in de plannen.

(43)Welke overige aanpassingen kunnen uitgevoerd worden om de speelruimte een prettige leefbare plek te maken en een duidelijker onderscheid te krijgen tussen park/tuin-functie en speelplaatsfunctie?

## 9. Overige punten inrichting openbare ruimte

### 9.1. Ondergrondse afvalcontainers

(43) De afvalcontainers komen in de openbare ruimte. Dat is de ruimte die gerekend wordt tot groen. Dat is oneigenlijk gebruik van groene ruimte.

### 9.2. Stalling van fietsen

**Blz 17:** *“De stalling van fietsen voor bezoekers van woningen en bezoekers zal aan de Jan van Galenstraat komen te liggen”*

(44) Er staan daar nu extra bomen gepland. Worden deze gerekend tot het extra groen, dan is er geen plek meer voor fietsenstalling.

## 10. Participatie bij de uitwerking van de plannen

### 10.1. Participatie in tekst SPvE

**Blz 35:** *“Het participatieniveau voor de verdere inrichting van de speeltuin en de binnentuin is ‘co-creëren’. Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is ‘raadplegen’”*

Wij gaan ervan uit dat hier een oude tekst is blijven staan, in de bijlage “Plan van aanpak participatie” wordt gesproken over het participatieniveau “adviseren” bij het overige deel openbare ruimte.

(45 )Verzoek is om de foutieve aanduiding “raadplegen” te corrigeren in het SPvE zelf.

### 10.2. Plan van aanpak participatie (bijlage bij SPvE)

**Blz 38:** *“Het ontwerp van de overige openbare ruimte zal daarom door de gemeente, in samenspraak met de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch verder worden uitgewerkt en worden afgestemd met een klankbordgroep. Het participatieniveau voor het overige deel van de openbare ruimte is daarom adviseren.”*

De keuzes die gemaakt moeten worden voor dit deel van de openbare ruimte hebben veel invloed op de leefbaarheid voor de buurt. Bijvoorbeeld op toegankelijkheid van trottoirs, potentiële verrommeling e.d.

(46) Graag horen wij preciezer hoe de wisselwerking zal zijn tussen projectontwikkelaar/gemeente enerzijds en klankbordgroep anderzijds.

**Blz 39:** *“Naast de participatie in het verdere ontwerp van de openbare ruimte vinden er ook informatiemomenten plaats over de bebouwing (gecombineerd met de gehele buitenruimte), het SPvE en het omgevingsplan. Tijdens een consultatieperiode voor het SPvE en de zienswijzen periode voor het omgevingsplan zal een informatieavond worden georganiseerd voor de gehele buurt om andere belanghebbenden te informeren en in staat te stellen te reageren op de plannen.”*

Uit deze passage destilleren wij dat er verder geen vorm van overleg komt om in wisselwerking de plannen verder in te vullen. Het enige moment na vaststelling van het SPvE is een informatie-avond waar het concept omgevingsplan wordt gepresenteerd. Wij vinden dat te mager.

(47) Wij stellen voor dat voor alle onderdelen van het gebouw die direct raken aan de openbare ruimte, zoals de plinten en in- en uitgangen ook tussendoor, voordat het omgevingsplan wordt afgerond, een informele raadpleging plaatsvindt van in ieder geval een aantal buurtbewoners.

### 10.3. Start participatietraject

U bent bekend met ons bezwaar tegen de planning van een eerste bijeenkomst om mee te praten over de inrichting van de openbare ruimte. Wij zijn hoogst verbaasd over de timing. Ten tijde van het houden van deze eerste bijeenkomst werden de reacties op het SPvE nog geschreven. Het is duidelijk dat in deze reacties ook opmerkingen gemaakt zouden gaan worden die betrekking hebben op de openbare ruimte in relatie tot de bebouwing. Het komt ons onjuist en klungelig over dat mogelijksterwijs in een later stadium de inhoudelijke uitgangspunten bij deze bijeenkomsten nog wijzigen. Helaas wekt het verspreiden van dit wijkbericht in onze buurt opnieuw de suggestie dat de gemeente zijn eigen weg wil bewandelen, zonder zich veel aan te trekken hoe de buurt dit proces graag ziet verlopen.

(48) Wij dringen erop aan dat dit participatietraject, waarvan wij overigens zoals bekend een groot voorstander zijn, pas verder gaat als het definitieve SPvE is vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

De werkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat  
Laurien Beijer, Hans van Dijk, Gerdien Griffioen, Stefan de Jong, Reinier van Olderen, Tim Olthof,  
allen buurtbewoners Ezelsdijkbuurt.