

Vaststelling TAM– omgevingsplan Jan van Galenstraat

Vaststellingsrapport

Versie: mei 2026

1	SAMENVATTING.....	3
2	BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN	4
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	11
4	WIJZIGINGEN IN HET ONTWERP	46
5	TOELICHTING	51

1 Samenvatting

1.1 Inhoud van het vaststellingsrapport

In het vaststellingsrapport staan:

1. Samenvattingen van de zienswijzen en de reactie van de gemeente op de zienswijzen en
2. De wijzigingen die de gemeente in het ontwerp aanbrengt.

In hoofdstuk 5 is algemene informatie over zienswijzen en over de procedure opgenomen.

1.2 Korte schets van de zienswijzen

Termijn voor het indienen van zienswijzen

De ontwerp wijziging heeft van vrijdag 28 december 2025 tot en met donderdag 8 januari 2026 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

Hoeveel zienswijzen zijn er ingediend?

Er zijn 11 zienswijzen ingediend.

1.3 Belangrijkste wijzigingen

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het ontwerp zijn aanvullingen op de planregels voor wat betreft het borgen van de mandjessupermarkt en aanvullingen op de motivering van het plan met nut en noodzaak van de supermarkt.

2 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

2.1.1 Zienswijzen over onderwerp 1

De conclusie van meerdere indieners is dat de noodzaak en behoefte aan de supermarkt en de ruimtelijke inpassing van de supermarkt (qua geluid van winkelagens en parkeren etc.) op deze plek, onvoldoende is onderbouwd in de motivering van het plan, zeker gezien ervaringen in het verleden met deze winkelstrip én recente ontwikkelingen in het winkelaanbod in dit gebied. Ook ontbreekt er in de motivering een verwijzing naar de instructieregel Detailhandel in artikel 9 van de Provinciale Verordening. Deze instructieregel staat geen uitbreiding detailhandel toe en volgens indieners kan er geen gebruik gemaakt worden van de uitzonderingen.

De kans is reëel dat op termijn alleen een klassieke grote supermarkt overblijft, gebruikmakend van de overige m2 winkelveorziening.

2.1.2 Reactie gemeente op onderwerp 1

Noodzaak/behoefte

De stad Utrecht groeit. De strategie om deze groeiopgave te faciliteren is vastgelegd in de RSU2040. Daarin is vastgelegd dat de grootste groei wordt gerealiseerd in nieuw te ontwikkelen knooppunten rondom de stad maar ook de bestaande wijken dragen bij aan deze groeiopgave. Door voorzieningen te verspreiden door – en toe te voegen aan de wijken wordt ervoor gezorgd dat deze bereikbaar blijven voor verschillende groepen bewoners, in het bijzonder voor ouderen. Utrecht wil zich hiermee ontwikkelen tot een ‘10 minutenstad’; een stad waar bewoners binnen 10 minuten loopafstand kunnen beschikken over vrijwel alle voorzieningen.

Om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van de (her)ontwikkeling moet een juiste balans worden gevonden tussen de stedelijke opgaven (woningopgave, verdichtingsopgave, vergroeningsopgave, opgave tot het meegroeien van voorzieningen en werkgelegenheid in de stad) en de omgeving en situatie in de buurt rondom de locatie. Verdichten doen we als gemeente Utrecht in balans: met de groei van het aantal woningen, groeien onder andere ook het voorzieningenaanbod, het groen en de werkgelegenheid mee.

De (her)ontwikkeling is – vanwege de al aanwezige voorzieningen en ligging aan de rand van de wijk, nabij een kruising van belangrijke fietsroutes en aan de zuidelijke kant van de Kardinaal de Jongweg – geschikt om naast de toevoeging van woningaantallen ook te groeien in voorzieningen en werkgelegenheid en om meer openbaar groen te realiseren. Met deze keuze wordt de 10 minutenstad vormgegeven voor omwonenden zoals de bewoners van het verzorgingstehuis aan de overzijde van de Jan van Galenstraat en bewoners van o.a. de Zeeheldenbuurt en Witte Vrouwen. Zij hebben de dagelijkse voorzieningen dan dichterbij dan nu het geval is.



Globaal Overzicht '10 minutenstad' met winkels met dagelijkse voorzieningen in het middelpunt

**De straal van de cirkels is ongeveer 500 meter. Voor de gemiddelde Utrechter is dit 10 minuten lopen. De een loopt 500 meter in 6 minuten, de ander in 15 (ouderen, ouders met kinderen).*

In de motivering van het TAM Omgevingsplan ontbreekt het DPO-onderzoek van Adviesbureau BSP 'Scenarioanalyse invulling Retail Huizingalaan Utrecht' d.d. 13 oktober 2021. Dit onderzoek geeft een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de supermarkt. Het onderzoek behoefde een actualisering en daarom is er een nader behoefteonderzoek supermarkt uitgevoerd.

Uit het Rapport van SWEKO "Utrecht, Jan van Galenstraat behoefte en effectentoets supermarkt en aanvullende retail" van 24 april 2026, blijkt zowel uit de dichthedenanalyse als het Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) voldoende indicatieve marktruimte voor supermarktmeters binnen het totale verzorgingsgebied om de gewenste (mandjes)supermarkt van 850 m² wvo (winkelvloeroppervlakte) te verantwoorden. Ook voor de overige retailfuncties, zoals overig dagelijkse winkels, horeca en diensten, is ruimte voor uitbreiding van het aanbod (aantal vestigingen) binnen het verzorgingsgebied. De dichtheden voor al deze functies binnen het verzorgingsgebied liggen lager dan zowel het Utrechtse als het landelijk gemiddelde.

Geconcludeerd kan worden dat realisatie van de gewenste (mandjes)supermarkt van 850 m² wvo en aanvullende retailunits van 650 m² bvo passend zijn op de locatie Jan van Galenstraat/Huizingalaan en daarmee goed te motiveren. Er is kwantitatief voldoende marktruimte voor de supermarkt en aanvullende retailunits binnen het gehele verzorgingsgebied en er zijn voldoende kwalitatieve argumenten zoals de kwaliteitsimpuls van de voorgenomen ontwikkeling voor het gehele gebied, die de wenselijkheid van de ontwikkeling aantonen.

Levensvatbaarheid (kleinere) winkels

De toevoeging van 850 m² wvo aan supermarktmeters zal voor de bestaande winkels nauwelijks merkbaar zijn. Dit komt doordat de nieuwe supermarkt een andere functie (een mandjesfunctie) heeft dan het omliggende supermarktaanbod in Noordoost. De verwachte zeer beperkte omzeteffecten door de realisatie van de nieuwe supermarkt zullen zich bovendien over een groter gebied verspreiden. De grootste effecten worden verwacht bij de Albert Heijn en dagelijkse winkels in winkelcentrum De Gaard. Maar dit zal beperkt zijn vanwege de spreiding over een groot geografisch gebied en doordat winkelcentrum De Gaard goed functioneert en een blijvende aantrekkingskracht heeft.

Het aantal meters gereserveerd voor overig retail aanbod aan Jan van Galenstraat neemt af ten opzichte van de huidige gevestigde meters. Door deze afname zal op vergelijkbaar commercieel aanbod geen verdringingseffect merkbaar zijn.

De ontwikkeling brengt geen negatieve effecten met zich mee als het gaat om leegstand en aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Het is van positieve invloed op het woon-, leef-, en ondernemersklimaat aan de Jan van Galenstraat en omgeving door de vernieuwing en versterking van het gebied.

Samenvattend

We voegen het onderzoek van Adviesbureau BSP 'Scenarioanalyse invulling Retail Huizingalaan Utrecht' d.d. 13 oktober 2021 en het recente nader onderzoek "Utrecht, Jan van Galenstraat behoefte en effectentoets supermarkt en aanvullende retail", SWEKO 24 april 2026, toe aan de bijlagen van het TAM Omgevingsplan. Hiermee vullen we de motivering van het plan op dat onderwerp aan in paragraaf

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze onderzoeken, uitgevoerd door externe adviesbureaus, onderbouwen op afdoende wijze noodzaak en behoefte aan de supermarkt.

Beperking uitbreidingsmogelijkheid van het aantal m² supermarkt

In het TAM Omgevingsplan is de omvang van de supermarkt beperkt. Hiermee is het ook mogelijk shop-in-shop achtige ontwikkelingen niet toe te staan.

Winkelwagentjes

In de anterieure overeenkomst met initiatiefnemer is vastgelegd dat het Bouwplan niet zal voorzien in een mogelijkheid/faciliteiten om een winkelkarretje mee te nemen naar de supermarkt en vice versa (winkelwagentjes zullen de supermarkt niet verlaten). Wij zien aanleiding om in de regels een regeling op te nemen ter voorkoming van de mogelijkheid om een winkelkarretje mee te nemen naar de supermarkt en vice versa.

Provinciale verordening

Uit het provinciale en gemeentelijke beleid volgt dat realisatie van een nieuwe supermarkt alleen kansrijk is wanneer een duidelijke behoefte wordt aangetoond en de locatie binnen bestaand stedelijk gebied en binnen een bestaand winkelgebied ligt.

Het provinciale beleid sluit nieuwe retailontwikkelingen buiten bestaande winkelgebieden in principe uit en legt nadruk op het behoud van vitale, toekomstbestendige winkelstructuren. Nieuwe dagelijkse voorzieningen, zoals supermarkten, moeten worden ingepast in bestaande centra met regionale of wijk gebonden functie.

Het Utrechtse gemeentelijke beleid sluit hier naadloos op aan: Alleen wanneer een supermarkt aantoonbaar bijdraagt aan de fijnmazige voorzieningenstructuur van de tien-minutenstad en past binnen de hoofdwinkelstructuur, kan uitbreiding worden overwogen.

De Jan van Galenstraat is opgenomen in deze structuur, waarbij uitbreiding met een supermarkt en dagwinkels is voorzien. Om die reden is de gewenste uitbreiding van het bestaande aanbod beleidsmatig mogelijk.

De omgevingsverordening vormt geen belemmering voor de uitbreiding aan de Jan van Galenstraat, omdat de uitbreiding wijkverzorgend blijft en goedgeмотiveerd kan worden.

In lijn met de provinciale Omgevingsverordening artikel 9.20 onder 1 sub e en sub g gaat het hier om uitbreiding van detailhandel aansluitend op het gebied Bestaand winkelgebied, noodzakelijk voor het maatschappelijk functioneren van dat winkelgebied, en waarvan aard en omvang geen negatieve gevolgen hebben voor detailhandel binnen het Bestaand winkelgebied.

De Jan van Galenstraat functioneert als buurt-/ wijkwinkelgebied. Het betreft hier een gematigde uitbreiding van dagelijkse, wijkverzorgende detailhandel. En de detailhandel is onderdeel van een bredere herontwikkeling.

We zullen de motivering van het omgevingsplan op dit punt aanvullen in paragraaf 2.1.3 (ladder voor duurzame verstedelijking). Zie hiervoor ook de wijziging 4.1.2.2 in dit vaststellingsrapport.

Gezien alle nieuwbouw-ontwikkelingen in Noordoost Utrecht en is er in onze ogen sprake van aantoonbare behoefte en kan van deze uitzonderingen uit de provinciale Omgevingsverordening gebruik worden gemaakt.

2.2 Parkeren

2.2.1 Zienswijzen over onderwerp 2

Indiener heeft bezwaren tegen de parkeeroplossingen in het TAM-plan, omdat de openbare parkeerplaatsen verdwijnen voor een parkeergarage die niet beschikbaar zal zijn voor huidige buurtbewoners, de parkeerbehoefte nu al hoog is en omdat het verdwijnen van de openbare parkeerplaatsen wordt afgewenteld op de wijk. Indiener benoemt dat dit leidt tot extra zoekverkeer in

woonstraten, hogere parkeerdruk voor bestaande bewoners, aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en dat bewoners en bezoekers niet vanzelfsprekend zelf hun autogebruik zullen aanpassen.

2.2.2 Reactie gemeente op onderwerp 2

Parkeren wordt getoetst aan de kwaliteit- en kwantiteitseisen die zijn vastgelegd in de Parkeervisie 'Fiets- en auto parkeren in een groeiend Utrecht' (vastgesteld op 21 november 2021) inclusief onderliggende modules en de Beleidsregel Parkeernormen Fiets 2021 gemeente Utrecht, gepubliceerd op 23 december 2021. Zie Parkeerbeleid fiets en auto | Gemeente Utrecht – Omgevingsvisie. Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het verminderen van de automobilititeit, het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen en het stimuleren van andere, duurzame vormen van mobiliteit, zoals de fiets.

Met een ondergrondse parkeergarage voorziet de ontwikkeling conform het gemeentelijk beleid in zijn eigen parkeerbehoefte. De omvang van de parkeergarage is bepaald aan de hand van de parkeernormen voor de bewoners, medewerkers en bezoekers van de nieuwe woningen, nieuwe winkels, de supermarkt en het gezondheidscentrum. Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is uitgegaan van 'dubbelgebruik' van de beschikbare capaciteit in de parkeergarage. De bezoekers van de winkels komen met name overdag. De nieuwe bewoners maken vooral in de avond gebruik van de garage. Nieuwe bewoners kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

Het mobiliteits- en parkeerbeleid van de gemeente zet in op meer gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en lopen. Het autogebruik wordt ontmoedigd. De gemeente vermindert geleidelijk aan het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven door 'natuurlijk verloop'. Mensen op de wachtlijst kunnen niet meer automatisch de vergunning overnemen van iemand die zijn vergunning opzegt (bijv. i.v.m. een verhuizing).

Ook zet de gemeente met haar groenbeleid en ambities op het gebied van Gezond Stedelijk Leven in op het vergroenen van de stad. Met het weghalen van de verharding van het parkeerterrein aan de van Ginnekenlaan kan het aantal vierkante meters openbaar- en privé groen toenemen. Het gevolg van het opheffen van het parkeerterrein en de plekken in de Van Ginnekenlaan vanwege de ontwikkeling zal wel zijn dat bewoners die nu gebruik maken van deze plekken elders in het rayon een plek moeten vinden, die waarschijnlijk verder weg is dan men gewend was.

In geval van de ontwikkeling Jan van Galen/Huizingalaan worden 40 woningen en ruim 1.500 m² BVO-winkels gesloopt. De parkeereis van de te slopen functies, het zogenaamde 'rechts verkregen niveau' mag verrekend worden met de parkeereis van de nieuwe functies. Zie Artikel 5 van de Beleidsregel. Uitgangspunt daarbij is dat bij het berekenen van de parkeereis van de oude/bestaande functie geen rekening gehouden wordt met dubbelgebruik. Bij het berekenen van de parkeereis van de nieuwe functies gebeurt dat wel. Bovendien mag een deel van de parkeereis van de nieuwe functies opgelost worden door inzet van extra fietsparkeerplekken en inzet van deelmobiliteit. Zie Artikel 7 van de Beleidsregel. Voor meer informatie wordt verwezen naar het bijgevoegde Mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel d.d. 20 november 2025.

De parkeereis van de nieuwe functies wordt opgelost binnen het plangebied en bedraagt 50 reguliere parkeerplaatsen, plus 3 parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. De reguliere parkeerplaatsen en 1 deelmobiliteitsplek worden binnen het plangebied opgelost. Voor 2 deelauto's wordt nieuwe capaciteit gecreëerd in de openbare ruimte, zodat deze niet ten koste gaan van openbare parkeergelegenheid. Conform het parkeerbeleid bedraagt de parkeereis van de te slopen functies 62 parkeerplaatsen. Dat aantal is hoger dan het aantal parkeerplekken van 58 dat als gevolg van deze ontwikkeling komt te vervallen. Dat betekent dat de parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen en als gevolg van het opheffen van genoemd parkeerterrein niet leidt tot hogere parkeerdruk in de omgeving. Wel erkennen wij dat de parkeerdruk in de openbare ruimte hoog is, en blijft. In juni 2023 is parkeeronderzoek in de buurt rondom de (her)ontwikkeling gedaan. Uit het onderzoek komt naar voren dat de parkeerdruk in de buurt direct rond de (her)ontwikkelingslocatie groot is; 89%. Op rayonniveau blijkt dat het vergunning quotum van 1276 nog niet bereikt is. Er zijn 1231 van de 1276 vergunningen uitgegeven in rayon 17300/ Zeeheldenbuurt.

2.3 (Openbaar) Groen in het gebied

2.3.1 Zienswijzen over onderwerp 3

De conclusie van indiener is dat de stelling in de toelichting dat in het plangebied sprake zal zijn van vergroening onjuist of in ieder geval niet verifieerbaar is op basis van de motivering in het omgevingsplan. Het omgevingsplan schiet hierin tekort.

Indiener stipt aan dat in de motivering het streven is opgenomen voor 17 m² extra groen per woning. De realisatie is daar niet van uitgewerkt. Per saldo neemt het aandeel publiektoegankelijk groen af, waarbij de aanwezige bomen op de huidige parkeerplaats verdwijnen en het groen van de binnentuin enkel toegankelijk is voor nieuwe bewoners.

2.3.2 Reactie gemeente op onderwerp 3

Op dit moment is er weinig openbaar groen in het plangebied. Met deze ontwikkeling wordt er meer groen toegevoegd aan het plangebied, waardoor mensen worden gestimuleerd om te bewegen, elkaar te ontmoeten, te sporten en spelen en te verblijven in het groen. De gemeente heeft de ambitie om 17 m² groen per nieuwe woning toe te voegen. Met de herontwikkeling worden 62 woningen toegevoegd. Het streven was daarmee om 1.054 m² groen toe te voegen aan het gebied. Uiteindelijk wordt er nu 1.010 m² groen toegevoegd. Onderstaand overzicht geeft aan hoeveel wordt gerealiseerd en behouden blijft.

	Groen m²
Groen bestaande situatie	2375
Parkeerplaats	511
Groen kardinaal de Jongweg	1864
Groen in nieuwe situatie	3385
Daktuin	472
Stadstuin (speelplek)	1002
Groene voortuin (jvangalenstraat)	416
Groen in de plint (rondom gebouw)	182
Groenzone (kardinaal de jongweg)	1313
Meer m² groen	1010

Met het wegnemen van de verharding ontstaat, naast ruimte voor de bebouwing, ook meer ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de bouwontwikkeling te verbeteren. De kwaliteit kan toenemen met een groene inrichting en het treffen van klimaatbestendige maatregelen tegen hittestress en wateroverlast. Een deel van de Van Ginnekenlaan en een strook van het parkeerterrein worden hiervoor gebruikt. Er kan een kleinere maar kwalitatief beter openbare ruimte ontstaan met minder 'autodominantie' in het straatbeeld en mogelijkheden voor ontmoeting en spelen in het groen waarmee ook de sociale veiligheid wordt verbeterd. De daktuin is bedoeld als collectieve buitenruimte voor de nieuwe bewoners en krijgt een klimaat adaptieve inrichting om de hittestress van de versterking te verminderen.

De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad. Op stedelijk niveau levert deze structuur een grote bijdrage aan de biodiversiteit en verscheidenheid van ecologie en diersoorten in de stad.

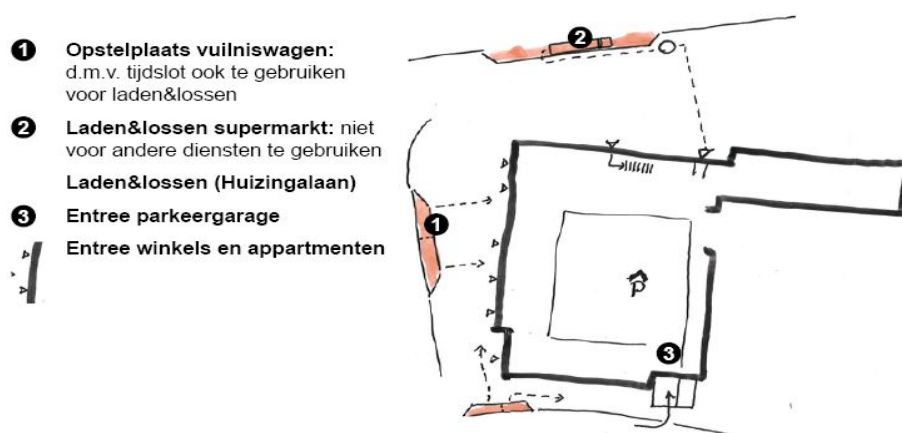
2.4 Laad- en losplekken

2.4.1 Zienswijzen over onderwerp 4

De conclusie van indiener is dat onvoldoende inzichtelijk gemaakt wordt dat het plan vanuit het oogpunt van (verkeers)veiligheid en ruimtebeslag uitvoerbaar is voor wat betreft het laden en lossen van de winkelvoorzieningen (m.u.v. de supermarkt).

2.4.2 Reactie gemeente op onderwerp 4

Er komen twee laad-/losplekken voor de dagwinkels. Hiermee wordt voorkomen dat bestelbusjes van leveranciers voor de winkels en bestelbusjes van de pakketbezorgers 'wild' gaan parkeren. Vanwege de beperkte ruimte om alle benodigde functies in te passen is ervoor gekozen en van de laad- en losplekken voor de dagwinkels tevens te gebruiken als opstelplek voor de vuilnisauto. De locaties van de laad- en losplekken voor de dagwinkels zijn relatief het dichtst bij de winkels, wat het risico op foutparkeren en overlast van laden/lossen significant vermindert. Het aantal te verwachten laad-/losbewegingen t.o.v. de intensiteit van het verwachte fietsverkeer is beperkt. De verkeersveiligheid van de fietsers komt niet in het geding. Zie ook onderstaande afbeelding.



2.5 Participatie en belangenafweging

2.5.1 Zienswijzen over onderwerp 5

In de onderbouwing is naar mening van indieners te weinig gekeken naar de behoeften van buurtbewoners en te veel naar de behoeften van de projectontwikkelaar.

2.5.2 Reactie gemeente op onderwerp 5

Eind 2020, eind 2021 en eind 2022 zijn een drietal informatieavonden voor de buurt georganiseerd. Gedurende deze periode is er ook zeer intensief contact geweest met de Buurtvereniging Ezelsdijk. Na het bespreken van de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's – waaronder een scenario 'renovatie' en een scenario 'geen supermarkt' met alle belanghebbenden, heeft de raad op 16 mei 2023 een besluit genomen hoe het plan verder moet worden uitgewerkt.

Eerste participatie ronde

Bij de start van het SPvE is eind 2020/begin 2021 de buurt geconsulteerd over de voorgenomen sloop-nieuwbouw en het richtinggevend programma dat gemeente en initiatiefnemer voor ogen hadden. De belangrijkste zorgpunten die uit de buurt naar voren kwamen waren: nut en noodzaak van de sloop-nieuwbouw versus renovatie, vrees voor verkeer aantrekkende werking van een (grote) supermarkt, de grootte en de typologie (discounter) van de supermarkt en het volume van het aantal woningen. De buurt heeft aangegeven dat zij het liefst een kleine buurtsupermarkt (400 m2 bvo – 700 m2 bvo) in het speciaal segment wil met een in-/uitgang van de bevoorrading aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg.

Tweede participatie ronde

Op 15 december 2021 zijn door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, twee digitale buurtbijeenkomsten georganiseerd (in verband met de toen geldende Corona-maatregelen) en twee mogelijke uitwerkingen voor het plan gedeeld om gevoel te krijgen voor het draagvlak en verdere planuitwerking. In totaal hebben 55 mensen deelgenomen aan de bijeenkomsten. Ook enkele raadsleden hebben de bijeenkomsten gevolgd.

Derde participatieronde

Op 1 november 2022 is door de initiatiefnemer, in samenwerking met de gemeente, een derde participatiemoment georganiseerd om de buurt te consulteren over de verdere planuitwerking van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte. In totaal hebben circa 50 mensen deelgenomen aan de bijeenkomst.

Raadscommissievergadering en rondetafelgesprekken

De raadsbrief van 19 april 2022 en de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022 waren aanleiding voor de buurtvereniging Ezelsdijk om de nieuwe raadsleden te informeren over het plan voor de herontwikkeling. Op 12 januari 2023 bespraken de raadsleden het plan in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Tijdens deze commissievergadering werd toegezegd de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's – waaronder een scenario 'renovatie' en een scenario 'geen supermarkt' – op een rij te zetten en deze te bespreken met de belanghebbenden. Dit is gebeurd op 17 februari 2023 en 16 maart 2023 in twee gezamenlijke rondetafelgesprekken met het bestuur bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch, de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de buurtvereniging Ezelsdijk. Tijdens deze gesprekken is onder voorzitterschap van wethouder Eerenberg open met elkaar van gedachten gewisseld over wat de betrokkenen belangrijk vinden bij de verschillende scenario's, wat hun wensen, ideeën en zorgen zijn en is gezocht naar een gezamenlijk gedragen scenario.

Raadsvergadering

In de raadsvergadering van 11 mei 2023 is het project behandeld. In het tweede deel van de raadsvergadering op 16 mei 2023 heeft de raad Motie 94-2023 'Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat' aangenomen. In de motie draagt de raad het college o.a. op het plan met eigenaar Kerckebosch Ezelsdijk B.V. en met betrokkenheid van bewoners, winkeliers, omwonenden en andere belanghebbenden verder uit te werken en vorm te geven.

Verdere uitwerking van het plan.

Op initiatief van de gemeente en de initiatiefnemer is, samen met het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de Buurtvereniging Ezelsdijk een procesaanpak voor het vervolg van de participatie gemaakt.

Volgens de procesaanpak is er op 31 januari 2024 een creatief ontwerpatelier georganiseerd waarbij bij belanghebbenden en vanuit de gehele buurt input is opgehaald voor de gewenste inrichting van de openbare ruimte rond het gebouw met groen, een speeltuin en diverse andere functies zoals de inpassing van het fiets parkeren om de 'mandjessupermarkt' te faciliteren. In vervolg hierop vindt verdere uitwerking plaats in een werkgroep voor een deel van het plangebied (speel- en stadstuin) met participatie niveau 'co-creëren' en met een klankbordgroep met participatie niveau 'adviseren' voor de rest van het plangebied.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 [Referentie nr.: 34049358]

Regels en toelichting

Hoe verhoudt de toelichting zich tot de regels en is de toelichting het kader voor verlening van de omgevingsvergunning?

Reactie

De toelichting (motivering) is niet juridisch bindend en kan daarom niet als kader dienen voor de vergunningverlening. De juridische regeling die het kader vormt voor de vergunningverlening bestaat uit de regels samen met de plankaart. De motivering is bedoeld voor de inhoudelijke onderbouwing voor de ontwikkeling, om aan te tonen dat wordt voldaan aan (hogere) wet- en regelgeving, beleidskaders van Rijk, Provincie en gemeente en om aan te tonen dat er sprake is van Evenwichtige Toedeling van Functies Aan Locaties (ETFAL).

Participatieproces

Indiener benoemt dat sinds 2020 bij ondertekening van de intentieverklaring de Huizingabuurt actief geworden is om invloed uit te oefenen op de plannen, waarin de invalshoek geweest is om te voorkomen dat de leefbaarheid aangetast zou worden en bij voorkeur zou worden versterkt. Volgens indiener is bij het Stedenbouwkundig Programma van Eisen het participatieproces moeizaam verlopen en door bewoners zelf gedragen. In de onderbouwing is volgens indiener te weinig gekeken naar de behoeften van buurtbewoners, en te veel naar de behoeften van de projectontwikkelaar.

Reactie

Zie voor een antwoord op deze zienswijze bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging.

Leefbaarheid

Het aspect leefbaarheid wordt volgens indiener niet goed genoeg meegenomen in deze wijziging van het omgevingsplan.

Reactie

Met deze ontwikkeling wordt er meer groen toegevoegd, waardoor mensen worden gestimuleerd om te bewegen, elkaar te ontmoeten, te sporten en spelen en te verblijven in het groen. Tegelijkertijd wordt hiermee een koele plek gecreëerd waar mensen kunnen verblijven op hete dagen. Omdat verwacht wordt dat de zomers steeds warmer zullen worden, is het voor de gezondheid en leefbaarheid van belang dat iedereen dicht bij huis een koele plek kan vinden.

Het toevoegen van (groene) verblijfsplekken en voorzieningen leidt ook tot meer sociaal contact. Ruimte maken voor ontmoeting draagt bij aan een prettiger ervaren leefomgeving. Sociale veiligheid wordt in deze ontwikkeling ook bevorderd door functies toe te voegen aan de begane grond aan de achterzijde van het gebouw aan de Kardinaal de Jongweg. Hierdoor ontstaat meer levendigheid aan de binnenzijde van het bouwblok waarmee de openbare ruimte waarschijnlijk als sociaal veiliger wordt ervaren.

Door voorzieningen toe te voegen in de buurt kunnen mensen hier naartoe wandelen en andere buurtgenoten ontmoeten. Door voorzieningen te verspreiden door de wijk wordt ervoor gezorgd dat deze bereikbaar blijven voor verschillende groepen bewoners, zoals ouderen. Zo blijft de wijk ook voor hen prettig en leefbaar.

Winkelvoorzieningen

Indiener benoemt dat er geen acht units, maar negen units in de winkelstrip zijn en dat dit consequenties heeft voor de kwantitatieve behoefte van de Ladder van duurzame verstedelijking. Daarnaast wordt opgemerkt dat in de toelichting geen afbakening van het relevante verzorgingsgebied

is gegeven, geen analyse van het bestaande winkelaanbod en geen onderbouwing is opgenomen voor additionele behoefte aan detailhandel of een supermarkt op deze locatie.

De supermarkt, noodzaak/ behoefte

De conclusie van indiener is dat de noodzaak en behoefte aan de supermarkt onvoldoende is onderbouwd, zeker gezien ervaringen in het verleden met deze winkelstrip én recente ontwikkelingen in het winkelaanbod in dit gebied.

Reactie

Zie voor een antwoord op deze zienswijze bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Levensvatbaarheid kleinere winkels

Conclusie van indiener is dat de stelling in de toelichting dat het winkel- en voorzieningenniveau wordt “versterkt en uitgebreid” onvoldoende is onderbouwd en vooral de levensvatbaarheid betwijfeld moet worden. De kans is reëel dat op termijn alleen een klassieke grote supermarkt overblijft, gebruikmakend van de overige m2 winkelvoorziening.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Shop-in-shop-model

Indiener verzoekt om een mogelijkheid tot uitbreiding van het aantal m2 supermarkt uit te sluiten in de omgevingsvergunning, ook niet via het ‘shop-in-shop-model’.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Vigerend gemeentelijk beleid te aanzien van detailhandel

De conclusie van indiener is dat de gemeenteraad afwijkt van, en zich niet kan baseren op het gemeentelijk beleid ten aanzien van de detailhandel en de winkelstrip in het plangebied in het bijzonder.

Reactie

In de RSU2040 is het winkelgebied aan de Jan van Galenstraat geduid als onderdeel van de Retail hoofdstructuur. Dit beleidskader is voor de gemeenteraad leidend. Het beleid uit het Ontwikkelingskader detailhandel 2012 is, door de groei van Utrecht, nu en in de toekomst, deels achterhaald. Met name de stelling dat schaalvergroting niet haalbaar zou zijn klopt niet meer. Behoud van een fijnmazig voorzieningenniveau is nog wel aan de orde. Dit is in de RSU2040 vastgelegd in de vorm van het 10-minuten-stad-principe.

Omgevingsverordening provincie Utrecht

De conclusie van indiener is dat niet onderbouwd is dat voor deze ontwikkeling de uitzonderingsmogelijkheid op grond van artikel 9.20 van de omgevingsverordening van toepassing kan worden verklaard.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing.

Mandjessupermarkt

Indiener acht het noodzakelijk om formeel te regelen dat in ieder geval uitgesloten wordt dat winkelwagens buiten de supermarkt kunnen komen. Te overwegen is om het gebruik van winkelwagens in zijn geheel uit te sluiten in het omgevingsplan en in de te verlenen omgevingsvergunning.

De kenmerken van een mandjessupermarkt moeten in de toelichting van het omgevingsplan opgenomen worden voor de beoordeling van de vestiging van een mandjessupermarkt.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Inpassing in de omgeving/ Hoogtes

Conclusie van indiener is dat niet gesproken kan worden van een goede aansluiting bij de bestaande bebouwde omgeving door twee zijden van de bebouwing buiten beschouwing te laten.

Reactie

De ruimtelijke inpassing van het gebouw sluit aan op de bestaande structuren aan de rand van de buurt. De locatie kent drie verschillende schaalniveaus: middelhoogbouw aan de Kardinaal de Jongweg (6 tot 9 bouwlagen), laag stedelijk aan de Jan van Galenstraat (3 tot 5 bouwlagen) en de schaal van de buurt (2 lagen met kap). De nieuwbouw zal die hoogteopbouw naar deze verschillende schalen volgen: 2 tot 3 bouwlagen aan de zijde van de buurt, 4 bouwlagen aan de Jan van Galenstraat en 5 tot 6 bouwlagen aan de Kardinaal de Jongweg. Hierbij moet worden aangemerkt dat de eerste bouwlaag (de plint) van de nieuwbouw 5 meter hoog is, vanwege de voorzieningen. Van grote schaalsprongen is geen sprake: de nieuwbouw aan de Huizingalaan is met 11 meter circa twee meter hoger dan de nok van de bestaande bebouwing; de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat is met 14 meter circa één meter lager dan de overliggende bebouwing (15,20 meter); en de bouwhoogte van 17-20 meter, of vaak zelfs 25-30 meter, komt al veel voor op de Kardinaal de Jongweg.

Behoud bomen

Indiener dringt erop aan dat in de omgevingsverordening wordt opgenomen dat adviezen over bomen worden uitgevoerd zodat er in ieder geval geen blijvende schade ontstaat. Er zijn maatregelen beschreven voor opname in de omgevingsvergunning maar tegelijkertijd is een uitweg ingebouwd door uit te gaan van de mogelijkheid dat financiële compensatie plaatsvindt aan de gemeente als een boom toch te gronde gaat. Conclusie van indiener is dat de passage over financiële compensatie moet verdwijnen om te voorkomen dat de plannen tot behoud van het bestaande groen worden ondermijnd.

Reactie

De financiële compensatie is als uiterste mogelijkheid opgenomen in het gemeentelijk beleid voor de herplantplicht bij kapvergunningen:

Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders.

Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders binnen de gemeente Utrecht. In het omgevingsplan van de gemeente Utrecht zijn in afdeling 8.1 de regels over het aantasten van bomen of andere houtopstanden opgenomen.

Groen in de openbare ruimte

De conclusie van indiener is dat de stelling in de toelichting dat in het plangebied sprake zal zijn van vergroening onjuist of in ieder geval niet verifieerbaar is op basis van de onderbouwing in het omgevingsplan. Het omgevingsplan schiet hierin tekort.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied

Hittestress

In de nota Samen gezondheidsverschillen verkleinen – gezondheidsbeleid Utrecht 2024–2027 is als beleidsuitgangspunt vastgelegd dat binnen 200 meter van iedere woning een koele en groene verblijfspot in de buitenruimte van minimaal 200 m² beschikbaar moet zijn, mede ter voorkoming van hittestress en ter bevordering van gezondheid en verblijfskwaliteit. In het omgevingsplan wordt dit beleidsuitgangspunt voor het plangebied niet concreet uitgewerkt. De conclusie van indiener is dat het omgevingsplan onvoldoende onderbouwt dat invulling wordt gegeven aan gezondheidsbeleid van de gemeente op het punt van hittestress.

Reactie

Met het wegnemen van de verharding ontstaat, naast ruimte voor de bebouwing, ook meer ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de bouwontwikkeling te verbeteren. De kwaliteit kan toenemen met een groene inrichting en het treffen van klimaatbestendige maatregelen tegen hittestress en wateroverlast. Een deel van de Van Ginnekenlaan en een strook van het parkeerterrein worden hiervoor gebruikt. Er kan een kleinere maar kwalitatief beter openbare ruimte ontstaan met minder 'autodominantie' in het straatbeeld en mogelijkheden voor ontmoeting en spelen in het groen waarmee ook de sociale veiligheid wordt verbeterd. De daktuin is bedoeld als collectieve buitenruimte voor de nieuwe bewoners en krijgt een klimaat adaptieve inrichting om de hittestress van de versterking te verminderen.

Relatie met doorgaande fietsroutes

De beschrijving van de verkeerssituatie rondom het plangebied is naar het oordeel van indiener te beperkt. In het omgevingsplan wordt wel gesteld dat sprake is van een complexe verkeerssituatie, maar daarbij blijft onderbelicht dat het plangebied aan twee zijden grenst aan belangrijke doorgaande fietsroutes. Conclusie van indiener is dat het omgevingsplan en de onderbouwing daarvan op dat punt niet volledig is omdat deze belangrijke fietsverbindingen onvoldoende betrokken zijn bij de beschrijving en beoordeling van de verkeerssituatie én de nabijheid van deze routes niet vertaald is naar regels die deze relatie regelen,

Reactie

Dit is onderdeel van het project Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort (zie ook Integraal Programma van Eisen/ Functioneel Ontwerp van de fietsroute: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fietsroutes/doorfietsroute-utrecht-amersfoort/> en niet van het project (her)ontwikkeling Jan van Galenstraat. De genoemde fietsverbindingen worden voor zover er aanknopingspunten zijn (denk aan bereikbaarheid van voorzieningen), nadrukkelijker betrokken in de motivatie van het plan.

Parkeren

In de toelichting wordt gesteld dat de parkeergarage primair bedoeld is voor de bewoners van de appartementen, de werknemers en de bezoekers van de winkels en supermarkt. In de toelichting wordt tevens gesproken over een openbare parkeergarage. Onduidelijk is volgens indiener

- Of en zo ja hoe de categorie “bezoekers winkels” en “bezoekers appartementen” onderscheiden worden bij het toegang verlenen tot de parkeergarage of krijgt iedereen toegang zolang er plaats is.
- Of nieuwe bewoners die al een parkeervergunning hebben in hetzelfde rayon als waarin het plangebied is gesitueerd, hun openbare parkeervergunning verliezen, dan wel deze behouden en in de omliggende woonstraten kunnen parkeren met vergunning.

Beiden vragen zijn relevant volgens indiener omdat zij iets zeggen over het realiteitsgehalte van de normering van het aantal parkeerplaatsen in het omgevingsplan. De conclusie van indiener is dat het omgevingsplan op het onderdeel parkeren ontoereikend is gemotiveerd.

Reactie

De categorieën medewerkers en bezoekers winkels, bewoners en bezoekers appartementen krijgen toegang tot de parkeergarage. Op grond van artikel 6 van de 'Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen gemeente Utrecht' komen nieuwe bewoners die al een parkeervergunning hebben in een ander rayon of in het

rayon waarin het plangebied zich bevindt, niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Laad- en losplekken winkelvoorzieningen

Zonder nadere uitwerking is naar mening van indiener onduidelijk:

- Waar de laad- en losplaatsen voor de overige winkels worden gesitueerd;
- Hoe bevoorradend verkeer daar kan manoeuvreren;
- En of dit veilig kan plaatsvinden zonder conflicten met fietsverkeer en voetgangers.

De conclusie van indiener is dat onvoldoende inzichtelijk gemaakt wordt dat het plan vanuit oogpunt van met name verkeersveiligheid en ruimtebeslag uitvoerbaar is voor wat betreft het laden en lossen van de winkelvoorzieningen (m.u.v. de supermarkt).

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.4 Laad- en losplekken

Warmte

Gesteld wordt dat de woningen worden aangesloten op het hoge-temperatuur stadswarmtenet van Eneco. Dit is naar mening van indiener in strijd met de Transitievisie Warmte (TVW), waarin de gemeente expliciet heeft vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge-temperatuurwarmtenet niet mag worden ingezet voor nieuwbouw. De conclusie van indiener is dat ten aanzien van de warmtevoorziening het omgevingsplan strijdig is met het gemeentelijk beleid.

Reactie

Op 12 december 2024 heeft de gemeenteraad besloten voor deze ontwikkeling af te wijken van de Transitievisie Warmte en gebruik te maken van de al bestaande aansluitingen op stadswarmte voor de woningen en winkels en zelfstandige warmte/koude installaties voor de supermarkt en het gezondheidscentrum (all electric) toe te passen.

Elektriciteit

De conclusie van indiener is dat vraagtekens gesteld moeten worden bij op afzienbare termijn kunnen realiseren van plannen voor de nieuwbouw en daarmee de wenselijkheid om nu al tot wijziging van de omgevingsvergunning over te gaan.

Reactie

Volgens de netbeheerder bevindt het gebied FGU (Flevopolders – Gelderland – Utrecht) zich op dit moment in fase 1 van netcongestie. Fase 1 betekent dat er een wachtlijst bestaat voor aansluitingen voor grootverbruikers (zoals bedrijven). Vanaf 1 januari 2026 is het nieuwe maatschappelijk prioriteringskader van het ACM van kracht. Hierin staat dat aanvragen voor kleinverbruikers (zoals woningen) vanuit gereserveerde capaciteit doorgaan tot 1 juli 2026. Na deze datum kan door de gemeente voor nieuwe aansluitingen prioriteit worden aangevraagd op basis van het ACM-prioriteringskader, voor zowel klein- als grootverbruik. Op basis van beschikbaarheid wordt capaciteit toegekend. Vanaf 1 januari 2027 wordt de eventueel resterende capaciteitsreservering vrijgegeven aan de wachtlijst.

In een persbericht (feb 2026) heeft TenneT aangegeven te verwachten dat de maximale capaciteit van het net in Utrecht zonder ingrijpende maatregelen in de zomer van 2026 wordt bereikt. Dit komt neer op een dreigende aansluitstop. In april 2026 is besloten dat er vanaf 1 juli een aansluitpauze (of een pas op de plaats) geldt. Dit geldt voor de gemeente Utrecht en de omliggende gemeenten. Dit betekent dat alle nieuwe aanvragen (ook voor woningbouwprojecten) vanaf 1 juli, voor zowel nieuwe aansluitingen als verzwaring van aansluitingen op een wachtlijst komen te staan.

Alhoewel de problematiek rondom netcongestie ook ten tijde van vaststelling van het SPVE was voorzien, vergroten de recente ontwikkelingen de onzekerheid van de mogelijke aansluiting van de woningen na 1 juli 2026. Als de netcongestie is verholpen, waarschijnlijk in 2035, kunnen de woningen met zekerheid worden aangesloten. Hierdoor is deze wijziging van het omgevingsplan op termijn uitvoerbaar.

Anterieure overeenkomst

Er is naar mening van indiener geen aandacht voor de handhaving en afdwingbaarheid van de afspraken die zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst, terwijl in het omgevingsplan op meerdere plaatsen wordt gesteld dat voor de leefbaarheid in de buurt essentiële aspecten van het plan via die overeenkomst zijn geborgd. De conclusie van indiener is dat de bewoners niet kunnen beoordelen of de bescherming van een aantal belangen van buurtbewoners die samenhangen met de leefbaarheid in de Huizingabuurt daadwerkelijk en duurzaam zijn geborgd.

Reactie

Alle relevante afspraken in de anterieure overeenkomst die een publiekrechtelijke vastlegging vragen en kunnen worden vastgelegd in het Omgevingsplan zijn, dan wel worden naar aanleiding van de beantwoording van zienswijzen (alsnog), meegenomen in het TAM omgevingsplan. Voor zover noodzakelijk en mogelijk worden de relevante afspraken in de planregels opgenomen en anderszins in de motivatie bij het plan toegelicht en geduid. Zie verder de voorgestelde wijzigingen in het plan paragraaf 4.2.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de motivatie bij het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 2 [Referentie nr: 34049314]

Aanleiding

Indiener geeft aan dat een groot deel van de buurt in dezelfde periode is gebouwd als de panden die gesloopt zullen worden. De bebouwing in de rest van de buurt is wel goed bewoonbaar. De noodzaak voor nieuwbouw zou daarmee gecreëerd zijn en gaat ten koste van huidige bewoners.

Reactie

Op 17 februari 2023 en 16 maart 2023 zijn tijdens twee gezamenlijke rondetafelgesprekken met het bestuur bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan (huidige huurders met een vaste huurovereenkomst), de initiatiefnemer/eigenaar Kerckebosch, de huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren en een vertegenwoordiging van de buurtvereniging Ezelsdijk de plussen en minnen van een aantal alternatieve scenario's – waaronder een scenario 'renovatie' en een scenario 'geen supermarkt' – op een rij gezet en besproken met de belanghebbenden. Tijdens deze gesprekken is onder voorzitterschap van wethouder Eerenberg open met elkaar van gedachten gewisseld over wat de betrokkenen belangrijk vinden bij de verschillende scenario's, wat hun wensen, ideeën en zorgen zijn en is gezocht naar een gezamenlijk gedragen scenario. In de raadsvergadering van 11 mei 2023 zijn de scenario's besproken. In het tweede deel van de raadsvergadering op 16 mei 2023 heeft de raad Motie 94-2023 'Duidelijkheid bieden Jan van Galenstraat' aangenomen. In de motie draagt de raad het college o.a. op het sloop/nieuwbouwplan met de supermarkt met eigenaar Kerckebosch Ezelsdijk B.V. en met betrokkenheid van bewoners, winkeliers, omwonenden en andere belanghebbenden verder uit te werken en vorm te geven.

Groen en omgevingskwaliteit

Indiener stipt aan dat in de toelichting het streven is opgenomen voor 17 m² extra groen per woning. De realisatie is daar niet van uitgewerkt. Per saldo neemt het aandeel publiektoegankelijk groen af, waarbij de aanwezige bomen op de huidige parkeerplaats verdwijnen en het groen van de binnentuin enkel toegankelijk is voor nieuwe bewoners. Ook heeft de binnentuin niet dezelfde ecologische en maatschappelijke waarde als openbaar groen.

Indiener vraagt concreet antwoord om antwoord op de volgende vragen:

- Hoeveel m² openbaar groen in het plangebied wordt gerealiseerd;
- Welk bestaand groen behouden blijft;
- Welk groen verdwijnt en op welke wijze dit wordt gecompenseerd;
- In hoeverre het genoemde streefgetal van 17 m² groen per woning haalbaar is en hoe en waar dit gerealiseerd wordt;
- Hoe het reduceren van hittestress en de opvang van regenwater wordt waargemaakt.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied

Verkeersdruk

Indiener geeft aan dat er geen inzicht is in actuele verkeersintensiteit en dat daarmee niet kan worden vastgesteld of de veronderstelde afname zoals beschreven in paragraaf 4.2.1 realistisch is. Daarnaast vindt indiener de aanname dat de combinatie van een parkeergarage met meer woningen én een middelgrote supermarkt zou leiden tot afname van de verkeersintensiteit ongeloofwaardig. Ook wordt niet genoemd dat de Huizingalaan een fietsstraat is en dat de Jan van Galenstraat mogelijk ook een fietsstraat wordt. Daarnaast wordt geen inzicht gegeven over laad- en loslocaties voor de overige winkels en hoe dit veilig kan plaatsvinden zonder conflicten met fietsverkeer en voetgangers.

Reactie

In de planvorming is zowel de verkeersgeneratie als de verkeersveiligheid zorgvuldig onderzocht.

De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijziging o.a. een mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachten verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). De uitkomst hiervan is (door de gemeente) vergeleken met de eerdere onderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie door RHDHV.

De verkeersgeneratie van het bouwplan, berekend door Goudappel, ligt wat lager dan de verkeersgeneratie berekend door RHDHV. Dit komt omdat de berekening van RHDHV eerder in de planvorming is gedaan en er toen sprake was van een ander programma en ander ontwerp. De supermarkt had toen een grotere omvang en de logistieke ingang was toen voorzien aan de Huizingalaan. RHDHV concludeerde dat de verkeersgeneratie van dit grotere bouwplan niet leidt tot een verkeersonveilige situatie in de buurt.

Met twee laad-/losplekken voor de dag winkels wordt het gebruik van de laad-/ los plek voor de supermarkt voorkomen. Ook wordt hiermee voorkomen dat bestelbusjes van leveranciers voor de winkels en bestelbusjes van de pakketbezorgers 'wild' gaan parkeren. De locaties van de laad- en losplekken voor de dag winkels zijn relatief het dichtst bij de winkels, wat het risico op foutparkeren en overlast van laden/lossen significant vermindert. De verkeersveiligheid van de fietsers komt niet in het geding.

Noodzaak supermarkt

Indiener benoemt dat voor de herontwikkeling van de winkels en het toevoegen van een supermarkt niet voldoende onderbouwd is dat hier daadwerkelijk behoefte aan is. De toelichting bevat geen doelgroep analyse of afbakening van het relevante verzorgingsgebied, geen analyse van het bestaande winkelaanbod en geen kwantitatieve onderbouwing waaruit blijkt dat sprake is van een additionele behoefte aan detailhandel of een supermarkt op deze locatie. Daarnaast zijn er twee supermarkten in De Gaard op 500 meter van het plangebied volgens indiener, niet één, en zijn binnen een straal van 800 meter nog drie andere supermarkten gelegen aan de Biltstraat en Willem van Noortplein. Daarnaast is in het verleden een supermarkt gevestigd geweest in het huidige pand, die failliet gegaan is.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes)
Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Hoogte en inpassing in de buurt

De hoogte van het plan sluit niet aan volgens indiener bij de laagbouwwoonings aan de Huizingalaan. De nieuwbouw zou stedenbouwkundig onderdeel moeten aansluiten bij de woonbuurt, wat leidt tot een onevenwichtige overgang in schaal en bouwhoogte. Indiener meent dat doordat niet alle aangrenzende bebouwing betrokken is bij de bepaling van de basishoogte de Visie Stedenbouw Utrecht

2040 onvoldoende toegepast is. Daarnaast merkt indiener op dat de hoogte van de nieuwbouw is aangeduid in bouwlagen, en dat de plint van de nieuwbouw hoger wordt in de huidige situatie.

Reactie

De ruimtelijke inpassing van het plan sluit aan op de bestaande structuren aan de rand van de buurt. De locatie kent drie verschillende schaalniveaus: middelhoogbouw aan de Kardinaal de Jongweg (6 tot 9 bouwlagen), laag stedelijk aan de Jan van Galenstraat (3 tot 5 bouwlagen) en de schaal van de buurt (2 lagen met kap). De nieuwbouw zal die hoogteopbouw naar deze verschillende schalen volgen: 2 tot 3 bouwlagen aan de zijde van de buurt, 4 bouwlagen aan de Jan van Galenstraat en 5 tot 6 bouwlagen aan de Kardinaal de Jongweg. Hierbij moet worden aangemerkt dat de eerste bouwlaag (de plint) van de nieuwbouw 5 meter hoog is, vanwege de voorzieningen. Van grote schaalsprongen is geen sprake: de nieuwbouw aan de Huizingalaan is met 11 meter ongeveer twee meter hoger dan de nok van de bestaande bebouwing; de nieuwbouw aan de Jan van Galenstraat is met 14 meter ongeveer één meter lager dan de overliggende bebouwing (15,20 meter); en de bouwhoogte van 17–20 meter, of vaak zelfs 25–30 meter, komt veelal voor de Kardinaal de Jongweg.

Overige fouten/ gebreken

Indiener vraagt om in het kader van rechtszekerheid en zorgvuldige voorbereiding enkele onjuistheden en gebreken aan te passen, te weten dat er in de stukken nog uitgegaan wordt van een gezondheidscentrum (zoals in paragraaf 4.1.1), dat de stoep rond het blok van de Huizingalaan 26 – 32 onderdeel uitmaakt van het plangebied en dat er tekst ontbreekt in paragraaf 5.11 bij het kopje ‘Diervriendelijk bouwen’.

Reactie

Abusievelijk is in paragraaf 4.1.1 nog het gezondheidscentrum benoemd. Deze tekst zal geschrapt worden.

In paragraaf 5.11 is tekst over diervriendelijk bouwen weggefallen en zal alsnog worden aangevuld, te weten: Uitgangspunt is diervriendelijke bouw door het integreren van nestkasten of andere verblijfplaatsen van gebouw gebonden soorten in de stad. Daarbij is uitgangspunt het realiseren van één verblijfplaats per gebouwde woning.

De openbare ruimte rondom blok huizen Huizingalaan 26–32 maakt onderdeel uit van het plangebied.

Vooringenomenheid en onvoldoende belangenafweging

Indiener vindt dat de mogelijkheid van de supermarkt vastgelegd is in een intentieovereenkomst van augustus 2019 tussen de gemeente en projectontwikkelaar, en dat het omgevingsplan ertoe leidt dat de initiatiefnemer voordelen krijgt. Zo neemt het aantal woningen toe met hogere huursegmenten, worden sociale huurwoningen verkocht en vindt er uitbreiding plaats van privaat eigendom, terwijl de huidige bewoners te maken krijgen met verdichting, verkeersdruk en aantasting van de woonkwaliteit. Indiener merkt op dat dit partijdigheid insinueert en dat niet voldaan wordt aan taakvervulling zonder vooringenomenheid, omdat er al een overeenkomst gesloten is met een commerciële partij voor de supermarkt.

Reactie

In augustus 2019 heeft de gemeente met de initiatiefnemer een intentieovereenkomst gesloten om te onderzoeken of de door de initiatiefnemer gewenste herontwikkeling mogelijk zou zijn. Hiertoe zijn veel zaken onderzocht, waaronder een aantal alternatieve scenario's, zoals de scenario's die zijn voorgesteld door de buurtbewoners. Vanaf de start van de uitwerking van het SPvE is intensief geparticipeerd met de buurt over de voorgenomen sloop-nieuwbouw en het richtinggevend programma dat gemeente en initiatiefnemer voor ogen hadden. In een drietal rondes, waaronder de 'rondetafelgesprekken' met de buurt, zijn een aantal scenario's voor het plan onderzocht en is getracht de belangrijkste zorgpunten die uit de buurt naar voren kwamen weg te nemen of te verzachten. De thema's leefbaarheid, groen en ruimtelijke kwaliteit waren daarbij in beeld. Door de inbreng vanuit de buurt is het plan aangepast zodat grotendeels wordt tegemoetgekomen aan de eerder gemaakte bezwaren. Voor wat betreft de sociale huurwoningen is in de regels een verplichting opgenomen om de sociale huurwoningen voor minimaal 20 jaar beschikbaar te houden voor de doelgroep voor sociale huurwoningen. Deze doelgroep is ook in de planregels gedefinieerd.

De gemeenteraad heeft na een integrale belangenafweging een scenario vastgesteld dat verder uitgewerkt kon worden. Dit integraal gewogen scenario is een scenario met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Van vooringenomenheid is derhalve geen sprake.

Groen/ openbare ruimte

Tijdens informatiebijeenkomsten is benoemd dat bestaand groen zoveel mogelijk behouden en zelfs versterkt wordt. Dit geldt ook voor de volwassen bomen rondom het woonblok Huizingalaan 26 – 32. Deze bomen kunnen volgens indiener door de werkzaamheden sneuvelen. Indiener meent dat uit de plannen moet blijken hoe de begroeiing, de volwassen heesters en struiken beschermd blijven worden en hoe verlies wordt voorkomen.

Reactie

Hoe de openbare ruimte wordt ingericht en met begroeiing, heesters en struiken is uitgewerkt in het ontwerp van de openbare ruimte. Dit ontwerp is in nauwe samenwerking met de buurt gemaakt.

Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. Volgens de gemeentelijke beleidsregel worden bomen voor zover mogelijk verplant. Als dit niet mogelijk is, worden de bomen in en rondom het plangebied 100% fysiek gecompenseerd.

Zie ook antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied.

Leefbaarheid

Indiener noemt nogmaals dat de onderbouwing van de huidige en nieuwe verkeerssituatie ontoereikend is vanwege de toename van gemotoriseerd verkeer in een fietsstraat vanwege de aanzuigende werking van de supermarkt.

Reactie

De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijziging o.a. een mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachten verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). Wij verwijzen naar dit onderzoek voor de door indiener gevraagde onderbouwing.

Privacy

Indiener benoemt dat een onderzoek naar de gevolgen van de bouwhoogte en positionering van de nieuwbouw voor de privacy van omliggende woningen ontbreekt. Dit geldt met name voor de bouw van de woonlaag boven de parkeergarage waarmee een directe zichtlijn ontstaat op het bestaande woonblok Huizingalaan 26 – 32.

Reactie

Er wordt geen apart privacy onderzoek verricht voor de omgevingsplanwijziging. Vermeende vermindering van privacy van bewoners van omliggende woningen maakt onderdeel uit van het in opdracht van de initiatiefnemer uitgevoerde onderzoek naar mogelijke nadeelcompensatie (voorheen Planschade) waar de initiatiefnemer rekening mee moet houden. In het bouwplan wordt rekening gehouden met zicht, bezonning en privacy van omwonenden. Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis van de analyse, zoals weergegeven in de 'Zonnestudie Herontwikkeling Jan van Galenstraat', kan worden geconcludeerd dat de nieuwbouw geen nadelige effecten veroorzaakt op de bezonning van de aangrenzende woningen. Uit het onderzoek blijkt dat de nieuwbouw het onderzochte plan voldoet aan de geldende richtlijnen voor bezonning en daglichttoetreding, zoals vastgelegd in de 'Visie stedenbouw Utrecht 2040' van mei 2025.

Participatie en informatie

Indiener haalt aan dat participatie pas begon nadat enkele cruciale keuzes waren gemaakt (zoals een supermarkt), en dat de participatie enkel toezag op groen en leefbaarheid. Ook bij deze onderdelen stond de indeling al vast. De georganiseerde bijeenkomsten waren meer informatiemomenten op inloop en niet in lijn met participatie zoals dat bedoeld is onder de Omgevingswet en Samen Stad

Maken. Het is voor indiener onduidelijk hoe de uitkomsten van het participatieproces zijn uitgewerkt in de plannen. Daarnaast zijn veel afspraken geregeld in de anterieure overeenkomsten waar belanghebbenden geen inzicht in hebben.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging. Alle relevante afspraken in de anterieure overeenkomst die een publiekrechtelijke vastlegging vragen en kunnen worden vastgelegd in het Omgevingsplan zijn, dan wel worden naar aanleiding van de beantwoording van zienswijzen (alsnog), meegenomen in het TAM omgevingsplan. Voor zover noodzakelijk en mogelijk worden de relevante afspraken in de planregels opgenomen of in de motivatie bij het plan toegelicht en geduid. Zie verder de voorgestelde wijzigingen in het plan paragraaf 4.2.

Onduidelijkheid over nadeelcompensatie

Indiener wil duidelijkheid over de inhoud en reikwijdte van de risicoanalyse, op welke schadecategorieën die ziet en hoe wordt gewaarborgd dat schade wordt vergoed. Dit geldt ook voor lange termijnschade, zoals bijvoorbeeld mogelijke funderingsschade. Indiener wil graag duidelijkheid gedurende welke perioden en op welke manier aanspraak kan worden gemaakt op nadeelcompensatie.

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. Voor informatie over de regeling voor nadeelcompensatie verwijzen wij indieners naar de [Verordening nadeelcompensatie gemeente Utrecht / Lokale wet- en regelgeving](#) en de bijbehorende toelichting. Het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie is mogelijk via de website van de gemeente Utrecht: [Nadeelcompensatie aanvragen / Gemeente Utrecht](#). Een aanvraag om vergoeding van schade kan worden ingediend nadat de omgevingsvergunning is verleend.

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 nadeelcompensatie in te schatten heeft de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de motivering bij het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 3 [Referentie nr.: 34049118]

Indiener geeft aan dat het goed is dat er extra woningen komen, en dat veel woningen op een kleine plek vragen om een goed plan en een aantrekkelijke openbare ruimte. Indiener is van mening dat de herontwikkeling, zoals gepresenteerd op een inloopavond op 8 december 2025, leidt tot een verslechtering. Dit ziet toe op:

Afname van groen

Zoals het groen met zes bomen van het huidige parkeerterrein, een groen ingericht dakterras waar niet duidelijk is hoeveel groen daadwerkelijk gerealiseerd wordt en wat geen openbare ruimte is, groen wat

verdwijnt bij de Kardinaal de Jongweg en dat het groen aan de Jan van Galenstraat grotendeels in wordt gevuld met afvalcontainers en een laad- en losplek.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied

Afnemende verkeersveiligheid

Indiener verwacht dat het aantal verkeersbewegingen toe gaat nemen, terwijl ruimte voor verkeer kleiner wordt. Op de informatieavond is verteld dat bij de inrichting gelet wordt op groen voor voetgangers en fietsers. De Jan van Galenstraat wordt belangrijker voor fietsers, gezien het een fietsstraat wordt en het separate fietspad verdwijnt, en op de nieuwe fietsstraat (vuilnis)auto's rijden. Indiener hoopt dat aan de Kardinaal de Jongweg de kruising van de doorfietsroute met de logistieke ingang van de supermarkt veilig wordt.

Reactie

In de planvorming is zowel de verkeersgeneratie als de verkeersveiligheid zorgvuldig onderzocht. De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijziging o.a. een Mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachten verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). De uitkomst hiervan is (door de gemeente) vergeleken met de eerdere onderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie door RHDHV. De verkeersgeneratie van het bouwplan, berekend door Goudappel, ligt wat lager dan de verkeersgeneratie berekend door RHDHV. Dit komt omdat de berekening van RHDHV eerder in de planvorming is gedaan en er toen sprake was van een ander programma en ander ontwerp. De supermarkt had toen een grotere omvang en de logistieke ingang was toen voorzien aan de Huizingalaan. RHDHV concludeerde dat de verkeersgeneratie van dit grotere bouwplan niet leidt tot een verkeersonveilige situatie in de buurt. Met twee laad-/losplekken voor de dagwinkels wordt het gebruik van de laad-/losplek voor de supermarkt voorkomen. Ook wordt hiermee voorkomen dat bestelbusjes van leveranciers voor de winkels parkeren en bestelbusjes van de pakketbezorgers 'wild' gaan parkeren. De locaties van de laad- en losplekken voor de dagwinkels zijn relatief het dichtst bij de winkels, wat het risico op foutparkeren en overlast van laden/lossen significant vermindert. De verkeersveiligheid van de fietsers komt niet in het geding.

Parkeervoorzieningen

De parkeervoorziening in de wijk neemt af volgens indiener. Er verdwijnen circa 60 openbare parkeerplekken, waarvoor 50 ondergrondse niet-openbare parkeerplekken terugkomen terwijl het aantal woningen en het aantal bewoners toeneemt. Indiener vraagt zich af of het aanbod aan parkeerplekken in de wijk nog wel klopt en of het aanbod past bij de afgegeven parkeervergunningen.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2. 2 Parkeren.

Kwaliteit openbare ruimte

Indiener maakt zich zorgen over de kwaliteit van de openbare ruimte en vraagt zich af of het plan voldoet aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Er blijft minder buitenruimte over, waarin laad- en losplekken, fietsparkeerplekken en afvalcontainers staan. Het is onduidelijk voor indiener waar het groen komt en waar de fietsparkeerplekken komen. Daarnaast wordt de groenstrook voor de winkels bij de afvalcontainers aangeduid als sociale ontmoetingsplek. Indiener zou daar meer duidelijkheid over willen hebben.

Reactie

Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte dat samen met de buurt is uitgewerkt voldoet aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Op onderstaande tekening is aangegeven waar het groen

komt (groen delen). De fietsparkeerplekken bevinden zich rond het gebouw. De meeste plekken bevinden zicht aan de Jan van Galenstraat omdat daar de ingangen van de winkels zijn.



Fietsparkeren supermarkt

Indiener brengt in dat tijdens de informatieavond van 8 december benoemd is dat de omvang van de mandjessupermarkt 1000 m² zou zijn. In de laatste stukken staat een grootte van 1250 m² genoemd. Indiener vindt dat dit geen kleine supermarkt is, en vraagt zich af waar klanten hun fietsen kunnen parkeren.

Reactie

Op het plein aan de Jan van Galenstraat wordt voorzien in voldoende fietsparkeerplekken voor de bezoekers van de supermarkt.

Afvalcontainers

Indiener vindt dat er te weinig afvalcontainers zijn. Er komen 6 afvalcontainers, terwijl er momenteel 7 afvalcontainers zijn. De toename van afval zou opgelost worden door perscontainers. Waarschijnlijk zijn er volgens indiener meer containers nodig, en zullen die geplaatst worden op de zogenaamde groenstrook. Daarnaast wordt hiermee de entree van de wijk bepaald door afvalcontainers wat niet bijdraagt aan een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte. In het huidige plan zullen de afvalcontainers vanuit de Jan van Galenstraat geleegd worden. Indiener hoopt dat goed gekeken wordt naar het aantal afvalcontainers en of de plaatsing van deze afvalcontainers op de huidige plek (als entree van de wijk) passend is.

Reactie

Van alle, samen met de werkgroep van buurtbewoners onderzochte locaties in het plangebied en erbuiten, blijkt er één geschikt om de benodigde twee glascontainers, twee papiercontainers en twee restafval containers (pers) op de juiste wijze in te passen. Het aantal containers is samen met de afdeling afvalinzameling bepaald. Voor de inpassing van zes containers gebruiken we de oplossing en principes aan de Reigerstraat als inspiratie. Vanwege de beperkte ruimte om alle benodigde functies in te passen is ervoor gekozen de opstelplek voor de vuilnisauto te combineren met een van de laad- en losplekken voor de dag winkels.

Conclusie

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze.

Zienswijze 4 [Referentie nr.: 34049022]

Geen belangenafweging en geen participatie

Indiener stelt dat het plan tot stand gekomen zonder een zorgvuldige belangenafweging en zonder daadwerkelijke participatie.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging

De gemeente had redelijkerwijs niet tot dit besluit mogen komen

Zorgvuldigheid

- Dat het ontbreekt aan deugdelijk onderzoek voordat is besloten tot de opdracht een supermarkt in de plannen op te nemen.
- Dat de gemeente deze opdracht heeft gegeven voordat een participatiemogelijkheid en/of een degelijke belangenafweging heeft kunnen plaatsvinden.
- Dat de gemeente gerelateerde besluiten neemt of voornemens is om te nemen met het enkele doel om te voorkomen dat het voorgenomen plan niet aan gemeentelijke regels voldoet, zonder dat voor de besluitvorming verdere deugdelijke onderbouwing bestaat

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging

Supermarkt past niet binnen het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen

Een supermarkt van de voorgestelde omvang past niet in de bestemming van het beoogde perceel in het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen.

Reactie

Het klopt dat de supermarkt van de voorgestelde omvang niet past in de huidige bestemming in het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen. Om de nieuwe ontwikkeling en de supermarkt mogelijk te maken is deze wijziging van het omgevingsplan nodig. Met het onderhavige TAM Omgevingsplan worden de toegestane functies en activiteiten in het plangebied gewijzigd. Voor de locatie van de supermarkt wordt een functie Wonen opgenomen met (onder andere) de aanduiding voor een supermarkt van maximaal 1250 m2. Deze functie en activiteiten komen in plaats van en vervangen daarmee de bestemming en het gebruik dat op grond van het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen mogelijk was.

Geluid winkelwagens

Dat in artikel 16.3 van dat plan is opgenomen dat de volgende activiteiten niet zijn toegestaan: het rijden met winkelwagentjes over een gladde ondergrond waarbij het bronvermogen meer is dan 80 dB(A) (lid 5) en grootschalige detailhandel (lid 6). Dat het bronvermogen van een winkelwagen over asfalt stelselmatig meetwaarden van meer dan 80dB(A) laat zien en over andere buitenoppervlakten nog hogere waarden. Dat hiermee is vast komen te staan dat het gebruik van winkelwagens in het perceelgebied niet is toegestaan. Dat hiermee vaststaat dat een supermarkt die het gebruik van winkelwagens faciliteert, in strijd is met het bestemmingsplan.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing. De nieuwe regeling van het TAM-plan komt in de

plaats van de oude regeling in het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen. In de nieuwe regels wordt een supermarkt mogelijk gemaakt. De fysieke inpassing daarvan is onderzocht (bijlage XXX). Voor wat betreft het gebruik van winkelwagentjes in de openbare ruimte zijn in artikel 4.3 regels opgenomen, die het gebruik van winkelwagentjes in de openbare ruimte moeten voorkomen.

Uitzicht

Indiener stelt dat het veranderende uitzicht vanuit de woning een negatief effect heeft op de leefbaarheid en daarmee op de aantrekkelijkheid van (het uitzicht vanuit) de woning.

Reactie

Er kan vanuit dit deel van de Huizingalaan verminderd uitzicht worden ervaren. In een stedelijke omgeving kan niet ieder verlies aan uitzicht worden voorkomen. Een zekere mate van verandering hoort bij stedelijke ontwikkeling. De ruimtelijke inpassing van het gebouw is zorgvuldig gekozen en sluit aan op de bestaande structuren aan de rand van de buurt. De nieuwbouw krijgt 2 tot 3 bouwlagen aan de zijde van de buurt. Van grote schaa sprongen is geen sprake: de nieuwbouw aan de Huizingalaan is met 11 meter circa twee meter hoger dan de nok van de bestaande bebouwing.

Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. 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 nadeelcompensatie in te schatten heeft de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Parkeergarage

Indiener stelt dat het huidige parkeerterrein primair gebruikt wordt door (buurt-)bewoners en dat het vestigen van een supermarkt met parkeergarage een aantrekkende werking heeft op autoverkeer. Het gevaar van de verkeersbewegingen, de overlast van schijnende koplampen en het algemene ongemak van toenemend bestemmingsverkeer voor de deur kan een negatieve impact hebben op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de woning.

Reactie

In paragraaf 4.2 van de motivering is de nieuwe verkeerssituatie vergeleken met de oude situatie. Daaruit blijkt dat in de toekomstige situatie het aantal verkeersbewegingen afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het huidige aantal verkeersbewegingen wordt geschat op 920 voertuigen per etmaal en het toekomstige aantal verkeersbewegingen wordt berekend op 664 bewegingen. Verder worden in artikel 4.3 regels opgenomen die het gebruik van winkelwagentjes in de openbare ruimte- en daarmee het bezoek van de supermarkt met de auto- voorkomen. Om het aantal autoverkeersbewegingen verder te beperken wordt een centraal ophaalpunt/pakketkluis gerealiseerd. Dit zijn White label pakketkluisen op logische en door bewoners drukbezochte plekken in de looproutes. Voor de koeriersdiensten goed en logisch bereikbaar en verkeersveilig. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de realisatie en het langdurige beheer daarvan.

Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. 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 Nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Algemene leefbaarheid

Het vestigen van een supermarkt zorgt voor een grote toeloop aan mensen. Hierdoor wordt het karakter van de woonwijk, met rustige momenten in de avond, op zondagen en gedurende vakanties, aangetast.

Reactie

Er zijn verschillende aspecten aan de leefbaarheid van een woonwijk. Elke ontwikkeling doet wat voor die aspecten. In deze ontwikkeling verbetert de leefbaarheid met name, doordat de parkeerplaatsen uit de openbare ruimte verdwijnen en hier ruimte ontstaat voor voetgangers en het toevoegen van groen. Daardoor worden mensen gestimuleerd om te bewegen, elkaar te ontmoeten, te sporten en spelen en te verblijven. Het toevoegen van (groene) verblijfsplekken en voorzieningen leidt tot meer sociaal contact. Ruimte maken voor ontmoeting draagt bij aan een prettiger ervaren leefomgeving. Door (winkel)voorzieningen toe te voegen in de buurt kunnen mensen hier naartoe wandelen en andere buurtgenoten ontmoeten. Zo blijft de wijk ook voor hen prettig en leefbaar. Wij hebben begrip voor de belevenis van indieneer dat de leefbaarheid in zijn perspectief ongunstig verandert, maar wij zijn van mening dat de ontwikkeling ook veel doet voor de leefbaarheid in de wijk.

Waardedaling woning

Indieneer stelt recht te hebben op nadeelcompensatie als gevolg van indirecte schade en een waardedaling van de woning die de 4% overstijgt.

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. 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 nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Grootschalige detailhandel

Indieneer geeft aan

dat noch het voorliggende TAM Omgevingsplan, noch het Omgevingsplan Utrecht, noch het Chw Bestemmingsplan Wittevrouwen een definitie geeft van het begrip grootschalige detailhandel. Dat de specifieke situatie een rustige woonwijk betreft, waar de impact van een supermarkt van enige omvang met ruimere openingstijden een sterke negatieve invloed heeft op de leefbaarheid. In deze context moet dit gezien worden als grootschalige detailhandel. Indieneer geeft aan dat voorheen door VNG werd gesproken over grootschalige detailhandel bij winkels van meer dan 1000 m² en dit ook in juridische context veelvuldig als richtlijn wordt gebruikt. Hiermee mag volgens indieneer worden gesteld dat dit begrip zo moet worden uitgelegd dat elke winkel met een omvang van meer dan 1000 m² moet worden gezien als grootschalige detailhandel. Hieruit volgt volgens indieneer dat bij een supermarkt met een omvang van ongeveer 1250 m² sprake is van grootschalige detailhandel en dat een dergelijke winkel in strijd is met het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen. Concluderend verzoekt indieneer de gemeente(-raad) derhalve het TAM-omgevingsplan in de huidige vorm niet vast te stellen en af te zien van de planologische mogelijkheid tot vestiging van een supermarkt op de beoogde locatie, althans het plan zodanig aan te passen dat grootschalige detailhandel, zijnde winkels met een omvang van meer dan 1000m², expliciet wordt uitgesloten en het gebruik van winkelwagens planologisch onmogelijk wordt gemaakt.

Reactie

De gehanteerde begrippen in onderhavig TAM-omgevingsplan volstaan. De gevraagde toevoeging van wat onder grootschalige detailhandel moet worden verstaan, staat los van het onderhavig plan. De term grootschalige detailhandel is in het omgevingsplan gemeente Utrecht en in dit TAM-plan niet gebruikt omdat de grootte van de winkel niet bepalend is voor de vraag of er sprake is van de detailhandel. De omvang van de winkel is wel bepalend voor de vraag of de betreffende winkel op een

specifieke locatie kan worden gevestigd. Voor deze ontwikkeling is dit uitgebreid onderzocht op meerdere aspecten.

In het detailhandelsbeleid wordt de term grootschalige of volumineuze detailhandel wel gebruikt als het gaat om perifere locaties zoals de meubelboulevard of de sportdetailhandel die bij stadion Galgenwaard is toegestaan. Het gaat niet over de metrage van supermarkten of de openingstijden. Het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen wordt bovendien vervangen door het TAM-Omgevingsplan, waardoor de verwijzing daarnaar niet relevant is..

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de regels en motivering van het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 5 [Referentie nr.: 34048133]

Indiener geeft aan het plan onvoldoende recht doet aan bestaande ruimtelijke, groene en functionele kwaliteiten van het gebied en dat de gekozen ontwikkeling leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de huidige buurtbewoners. In verschillende kopjes wordt ingegaan op deze genoemde bezwaren.

Onjuiste en onvolledige typering van het plangebied

Indiener is het niet eens met de typering van het plangebied. In het TAM-plan wordt het gebied omschreven als overwegend stenig, een beperkte ruimtelijke kwaliteit en een matige inrichting van de openbare ruimte. Naar mening van indiener vervult het huidige plangebied een duidelijke bufferfunctie tussen de grootschalige infrastructuur van de Kardinaal de Jongweg, de kleinschalige woonstraten van de Huizingalaan en omliggende buurt en de aanwezige voorzieningen van de Jan van Galenstraat. De combinatie van open ruimte, bomen, speelplek en parkeerterrein zorgt voor lucht, zicht, daglicht en een ruimtelijke rust, die voor de leefbaarheid van de buurt essentieel zijn.

Reactie

Onze constatering is dat er op dit moment weinig openbaar groen en een stenige omgeving is in het plangebied. Met deze ontwikkeling willen we juist een kwaliteitsimpuls geven aan het plangebied.

Structurele verstening en verlies van openbaar groen

Volgens indiener zal het plan zorgen voor een toename van verhard oppervlak op maaiveldniveau en een afname van daadwerkelijk openbaar, toegankelijk groen. Het huidige parkeerterrein en aangrenzende groene zones verdwijnen onder bebouwing en verharding, en toegevoegde groen bestaat uit een binnentuin op het dak van de parkeergarage die niet openbaar toegankelijk is en de groen op hoogte kan functioneel en ecologisch niet gelijkgesteld worden aan groen op maaiveldniveau. Dit betekent dat bestaande bewoners in hun directe leefomgeving achteruitgaan in hoeveelheid en kwaliteit van groen, de beleving van openheid, zichtlijnen en licht sterk afneemt en de wijk verder versteent. Indiener mist een concrete onderbouwing in het plan waaruit blijkt dat minimaal het huidige niveau van groen behouden blijft.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied

Parkeerdruk: onderschat, structureel en onopgelost

Indiener heeft bezwaren tegen de parkeeroplossingen in het TAM-plan, omdat de openbare parkeerplaatsen verdwijnen voor een parkeergarage die niet beschikbaar is voor huidige buurtbewoners, de parkeerbehoefte nu al hoog is en dat het verdwijnen van de openbare parkeerplaatsen wordt afgewenteld op de wijk. Indiener benoemt dat dit leidt tot extra zoekverkeer in woonstraten, hogere parkeerdruk voor bestaande bewoners, aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en dat bewoners en bezoekers niet vanzelfsprekend zelf hun autogebruik zullen aanpassen.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.2 Parkeren.

Supermarkt: geen aantoonbare noodzaak of maatschappelijk belang

Indiener vindt dat er geen noodzaak of maatschappelijk belang bestaat voor de supermarkt, omdat winkelcentrum De Gaard op 10 minuten loopafstand is gelegen, er supermarkten en voorzieningen aan de Biltstraat en in omliggende wijken zijn gelegen en er geen voorzieningentekort is. Indiener vermoedt dat de supermarkt een financieel sluitstuk vormt voor de ontwikkeling en er vanuit de buurt geen concrete behoefte is aan een supermarkt, terwijl de negatieve effecten, zoals verkeersbewegingen, parkeerdruk en verstening, wel terecht komen bij bestaande bewoners.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes)

Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing

Onevenwichtige belangenafweging

Indiener benoemt dat er sprake is van een onevenwichtige belangenafweging, omdat het belang van verdichting, programmatische toevoeging en economische haalbaarheid zwaar weegt terwijl de belangen van bestaande bewoners, leefbaarheid, groen en ruimtelijke kwaliteit ondergeschikt blijven. Daarnaast vindt indiener dat de afzonderlijke effecten cumulatief beoordeeld moeten worden (op het gebied van verdichting, functietoevoeging van de supermarkt, verkeer- en parkeerdruk en verlies aan groen). Naar mening van indiener is bij een cumulatieve beschouwing van deze aspecten geen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging.

Vanaf de start van de uitwerking van het SPvE is intensief geparticipeerd met de buurt over de voorgenomen sloop-nieuwbouw en het richtinggevend programma dat gemeente en initiatiefnemer voor ogen hadden. In een drietal rondes, waaronder de 'rondetafelgesprekken' met de buurt, zijn een aantal scenario's voor het plan onderzocht en is getracht de belangrijkste zorgpunten uit de buurt n weg te nemen of te verzachten. De thema's leefbaarheid, groen en ruimtelijke kwaliteit waren daarbij in beeld. Door de inbreng vanuit de buurt is het plan aangepast zodat grotendeels wordt tegemoetgekomen aan de eerder gemaakte bezwaren. De gemeenteraad heeft na een integrale belangenafweging een scenario vastgesteld dat verder uitgewerkt kon worden. Dit integraal gewogen scenario is een scenario met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de motivatie bij het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging beschreven.

Zienswijze 6 [referentie is: 34047445]

Indiener begint zijn zienswijze met de opmerking dat in de praktijk weinig terecht komt van participatie en samenwerking met bewoners. Vaak worden alleen aanpassingen uitgevoerd als de gemeenteraad zich kritisch heeft uitgelaten. Indiener geeft aan dat bijvoorbeeld de eerder geschetste plannen een supermarkt bevatten met een grootte waarvan de buurt de nut en noodzaak niet zag, het parkeerterrein en de speelplaats wegvielen en dat er grote gevolgen waren voor de verkeersveiligheid, parkeerdruk en de leefomgeving van de hele buurt. Indiener geeft aan dat de plannen voor eenieder veilig, groen, sociaal en leefbaar moeten zijn en dat dit nog onvoldoende terugkomt in de plannen. Indiener behandelt vervolgens in haar zienswijze

Winkelwagens

In het omgevingsplan wordt niet aangegeven welke maatregelen worden genomen om te verhinderen dat winkelwagens buiten de supermarkt kunnen komen. 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 via vastlegging in het omgevingsplan of nadere overeenkomsten met de verhuurder worden geregeld.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) onder het kopje 'Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing' en onder het kopje 'winkelmandjes'.

Uitzicht en privacy

Hier wordt gesproken over "Aan de overzijde van de Jan van Galenstraat bevindt zich een gebouw met in de basis vijf bouwlagen en een accent van acht bouwlagen. Er wordt met de planontwikkeling aangesloten bij de bebouwing in de directe omgeving van het plangebied. Wel worden nieuwe gebouwen mogelijk gemaakt die effect kunnen hebben op de directe omgeving." Hier wordt niet aangegeven dat in de directe omgeving van het plangebied woonhuizen staan. Tegenover de huizen aan de oneven kant van de Huizingalaan komt een nieuw bouwdeel van 3 verdiepingen met de ingang van de parkeergarage en een blinde muur met daarboven 2 woonlagen op de begane grond. Dit heeft voor de genoemde bestaande woningen nadeligere gevolgen voor uitzicht en privacy dan in de huidige situatie.

Reactie

Zie hiervoor ook onze reactie onder het kopje 'uitzicht' bij zienswijze 4. Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. 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 Nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Supermarkt

Er wordt gesproken over "De wens voor een supermarkt (in de vorm van een mandjessupermarkt) is expliciet voortgekomen uit de wensen van de buurt. De raad heeft zich daarnaast eveneens uitgesproken voor een mandjessupermarkt op 16 mei 2023" Dit is verdraaien van de werkelijkheid en achtergrond.

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. Het is de gemeente en initiatiefnemer die vanaf het begin heeft aangedrongen op het vestigen van een (grotere) supermarkt. Met het voldongen feit dat er een supermarkt moet komen heeft de buurt 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 een kleinere "mandjessupermarkt". Dit is dus de keuze voor de minst slechte variant. Daarnaast zal een supermarkt openingstijden gaan hanteren die niet passend zijn voor de woonwijk.

Reactie

We passen de aangehaalde tekst aan tot: "Op basis van de participatie heeft een groep omwonenden uit de buurt aangedrongen op een zo klein mogelijke supermarkt. Mede op basis daarvan heeft de raad zich uitgesproken voor een mandjessupermarkt op 16 mei 2023."

De openingstijden zijn landelijk geregeld in de winkeltijdenwet.

Laad- en losplekken

Volgens indiener mist hier de bevoorrading van de overige winkelunits. Op diverse plattegronden in de bijlagen van het TAM-Omgevingsplan staan losplaatsen ingetekend voor busjes (geen vrachtwagens), echter niet eenduidig of op dezelfde positie. Op 1 plattegrond zijn deze ingetekend aan de Jan van Galenstraat aan de voorzijde van de winkelunits. Op enkele andere plattegronden zijn 2 losplekken ingetekend aan het begin van de Huizingalaan, tegen de kruising met de Jan van Galenstraat aan. Beide varianten zijn niet verkeersveilig en het is niet duidelijk wat de definitieve keuze is en dus ook niet welke gevolgen dit heeft en welke maatregelen er worden genomen voor de veiligheid.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.4 Laad- en losplekken.

Parkeren

Hier wordt niet ingegaan op het vervallen van de huidige openbare parkeerplaatsen voor bewonersparkeren in de Huizingabuurt die in het Plangebied zijn gesitueerd. Er vervallen ongeveer 60 parkeerplaatsen door de nieuwbouw. Indiener concludeert dat het aantal parkeerplaatsen voor de buurt minimaal met 10 (volgens de model-berekeningen) vermindert en dat in de praktijk dit aantal veel hoger ligt, terwijl tegelijkertijd sprake is van toename van parkeerdruk in onze buurt. Indiener vraagt zich af of de aannames rond het kunnen beperken van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen (bewoners en bezoekers) reëel zijn. Momenteel staat het parkeerterrein en de van Ginnekenlaan dagelijks 's avonds en 's nachts vol met auto's. Met het wegvallen van deze parkeerplaatsen dient dit opgevangen te worden door de parkeerplaatsen in de buurt. Indiener maakt zich zorgen over het risico dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op omliggende woonstraten en de openbare ruimte. Uit jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat een plan alleen aanvaardbaar is als er structurele maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. Er moet een deugdelijk onderzoek zijn naar de huidige parkeerdruk én een concrete borging van maatregelen in het omgevingsplan of de vergunningvoorschriften.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2. 2 Parkeren.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt motivatie bij het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 7 [Referentie nr: 34047766]

Parkeersituatie

Het voorliggende plan leidt tot een verslechtering van de parkeersituatie ter plaatse, doordat geen rekening is gehouden met het verlies van openbare parkeerplaatsen aan de Huizingalaan; Dit komt doordat de bestaande (parkeer)situatie niet in de beoordeling van de parkeerbehoefte is betrokken. Per saldo neemt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied af, terwijl er een toename is van woningen en oppervlakte detailhandel. Daar komt nog bij dat de nieuwe parkeerplaatsen niet door bestaande

bewoners uit de omgeving kunnen worden gebruikt, omdat hun parkeervergunning in de aan te leggen parkeergarage niet geldt. In de beoordeling van de parkeersituatie in de toelichting bij het omgevingsplan is slechts berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de voorliggende ontwikkeling. De 65 parkeerplaatsen die als gevolg van de onderhavige ontwikkeling verdwijnen, worden in de bestaande situatie volledig benut en voor een belangrijk deel door personen die buiten het plangebied wonen. De 65 parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van de voorliggende ontwikkeling, moeten worden gecompenseerd. Vergelijk bijvoorbeeld ook ABRvS 17 december 2025, ECLI:NL: RVS:2025:6167, r.o. 13. e.v., waar de Afdeling in een vergelijkbare situatie tot eenzelfde oordeel komt.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2. 2 Parkeren. In dit plan wordt, in tegenstelling tot in de casus in Rotterdam waar indiener naar verwijst, niet alleen nieuw programma gerealiseerd, maar wordt ook bestaand programma gesloopt. In de casus Rotterdam komt er weliswaar programma bij, maar wordt er geen programma gesloopt dat gebruik maakt van de beschikbare parkeerplaatsen. Dit maakt dat beide casussen niet te vergelijken zijn. In geval van de ontwikkeling Jan van Galen/Huizingalaan worden 40 woningen en ruim 1.500 m2 BVO-winkels gesloopt. De parkeereis van de te slopen functies, het zogenaamde 'rechtens verkregen niveau' mag verrekend worden met de parkeereis van de nieuwe functies (Zie Artikel 5 van [Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht / Lokale wet- en regelgeving](#)). Uitgangspunt daarbij is dat bij het berekenen van de parkeereis van de oude/bestaande functie geen rekening gehouden wordt met dubbelgebruik. Bij het berekenen van de parkeereis van de nieuwe functies gebeurt dat wel. Bovendien mag een deel van de parkeereis van de nieuwe functies opgelost worden door inzet van extra fietsparkeerplekken en inzet van deelmobiliteit (Zie Artikel 7 van [Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht / Lokale wet- en regelgeving](#)). Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 12 van de motivatie van het plan (Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat, Goudappel d.d. 20 november 2025).

De parkeereis van de nieuwe functies wordt opgelost binnen het plangebied en bedraagt 50 reguliere parkeerplaatsen, plus 3 stuks deelmobiliteit. De reguliere parkeerplaatsen en 1 deelmobiliteitsplek worden binnen het plangebied opgelost. Voor de 2 deelauto's wordt nieuwe capaciteit gecreëerd in de openbare ruimte, zodat deze niet ten koste gaan van openbare parkeergelegenheid. Conform het parkeerbeleid bedraagt de parkeereis van de te slopen functies 62 parkeerplaatsen. Dat aantal is hoger dan het aantal parkeerplekken van 58 dat als gevolg van deze ontwikkeling komt te vervallen. Hiermee kan gesteld worden dat de parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen en als gevolg van het opheffen van genoemde parkeerterrein niet leidt tot hogere parkeerdruk in de omgeving. Desondanks erkennen wij dat de parkeerdruk in de openbare ruimte hoog is, en blijft.

Verkeersgeneratie

De verkeersonderbouwing gaat ten onrechte uit van een afname van de totale verkeersgeneratie binnen het plangebied en er is ten onrechte geen beoordeling gemaakt van de verkeersveiligheid. De onderbouwing van het omgevingsplan maakt onvoldoende inzichtelijk waarom in de nieuwe situatie minder verkeer te verwachten is. Het plan maakt ook onvoldoende inzichtelijk hoe er in de nieuwe situatie wordt gegarandeerd dat sprake is van een verkeersveilige situatie. De toelichting op het omgevingsplan maakt niet inzichtelijk of en zo ja, hoe de nieuwe uitweg uit de parkeergarage verkeersveilig kan worden ontsloten.

Reactie

In de planvorming is zowel de verkeersgeneratie als de verkeersveiligheid zorgvuldig onderzocht. Het RHDHV-onderzoek bevat o.a. een beoordeling van de verkeersveiligheid van verschillende locaties voor de bevoorrading van de supermarkt. De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijzigen o.a. een Mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachten verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). De uitkomst hiervan is

(door de gemeente) vergeleken met de eerdere onderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie door RHDHV. De verkeersgeneratie van het bouwplan, berekend door Goudappel, ligt wat lager dan de verkeersgeneratie berekend door RHDHV. Dit komt omdat de berekening van RHDHV eerder in de planvorming is gedaan en er toen sprake was van een ander programma en ander ontwerp. De supermarkt had toen een grotere omvang en de logistieke ingang was toen voorzien aan de Huizingalaan. RHDHV concludeerde dat de verkeersgeneratie van dit grotere bouwplan niet leidt tot een verkeersonveilige situatie in de buurt.

In het Mobiliteitsrapport van Goudappel is in de bijlage een bouwtekening opgenomen die inzicht geeft hoe de in-/uitrit van de parkeergarage eruit komt te zien. Uit de tekening blijkt dat de aanbevelingen van RHDHV, gedaan om de verkeersveiligheid te borgen, zijn overgenomen. De in-/uitrit is zodanig ontworpen dat auto's zich bij het uitrijden van de garage al op een vlak stuk bevinden en niet meer op een helling zodat de automobilist zich geheel kan concentreren op het verlaten van het gebouw. Inhoudelijk kan de conclusie uit het Mobiliteitsplan dan worden gevolgd (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat').

Mandjessupermarkt planologisch niet geborgd

De ETFAL-beoordeling gaat uit van de komst van een mandjessupermarkt met een lage parkeerbehoefte en verkeersgeneratie, maar de komst van een mandjessupermarkt is niet planologisch geborgd; Sinds de Parkhaven-uitspraak, ABRvS 9 juli 2025, ECLI:NL:RVS:2025:3076, moeten maatregelen die noodzakelijk zijn vanuit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, planologisch geborgd worden. Het vastleggen dat ter plaatse van de functieaanduiding "supermarkt" alleen mandjessupermarkten toegestaan zijn is een dergelijke maatregel die planologisch geborgd moet worden.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes Supermarkt; onder het kopje 'Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing' en onder het kopje 'winkelmandjes'.

Voldoende parkeergelegenheid planologisch niet geborgd

Er is niet planologisch geborgd dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid; Dat geldt ook voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid bij het verlenen van een vergunning voor het bouwen (omgevingsplanactiviteit). Zonder een uitdrukkelijke verwijzing naar het geldende parkeerbeleid, of de opname van een planregel omtrent het parkeren, is onvoldoende afdwingbaar dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en aanwezig blijft.

Reactie

In de algemene regels van het Omgevingsplan Gemeente Utrecht is geborgd dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zie hiervoor de voorwaardelijke verplichting over parkeergelegenheid in artikel 4.42. Het is niet nodig om dit in het TAM Omgevingsplan opnieuw te regelen.

Uitbreiding detailhandel in strijd met de omgevingsverordening van de provincie

De beoogde uitbreiding van de detailhandel is in strijd met de omgevingsverordening van de provincie Utrecht, Er zijn enkele uitzonderingen op het verbod uit artikel 9.20 van de Omgevingsverordening. Indien er stelt dat deze uitzonderingen op onderhavige casus niet van toepassing zijn. In ieder geval is onvoldoende gemotiveerd dat/waarom hieraan voldaan zou worden, doordat in de ruimtelijke onderbouwing helemaal niet op deze verbodsbepaling is ingegaan. Volgens indiener had geconcludeerd moeten worden dat de maximale oppervlakte detailhandel wordt vergroot in een gebied waar dat niet is toegestaan en waar een nieuwe vestiging van detailhandel evenmin is toegestaan, en dat het plan daarmee strijdig is met de instructieregel uit artikel 9.20 van het Omgevingsplan.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) onder het kopje 'Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing' en onder het kopje 'winkelmandjes'.

.

Groen

Het plan maakt onvoldoende inzichtelijk op welke manier wordt voldaan aan het streven om per nieuwe woning 17m² groen aan te leggen. Bij de invulling van de plannen wordt het grootste deel van het toegevoegde groen gerealiseerd door de aanleg van de daktuin. Die daktuin wordt echter ontoegankelijk voor anderen dan de bewoners/gebruikers van de nieuw te bouwen gebouwen. Verder verdwijnt er het nodige groen op (het parkeerterrein van) de Van Ginnekenlaan.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de regels en de motivatie bij het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 8 [Referentie nr: 34047445]

Aanleiding

Het omgevingsplan leidt ertoe dat de initiatiefnemer aanzienlijke planologische voordelen verkrijgt, waaronder een toename van het aantal woningen, hogere huursegmenten, de verkoop van onrendabeler sociale huurwoningen aan een woningbouwcorporatie en uitbreiding van het private eigendom, terwijl de directe omgeving wordt geconfronteerd met negatieve gevolgen zoals verdichting, verkeersdruk en aantasting van woonkwaliteit. In de toelichting ontbreekt een expliciete afweging of deze voordelen voor de initiatiefnemer in redelijke verhouding staan tot de nadelen voor omwonenden.

Reactie

Het omgevingsplan is goeddeels een vertaling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Bij het SPvE is een integrale afweging van aspecten en belangen gemaakt. Vanaf de start van de uitwerking van het SPvE is intensief geparticipeerd met de buurt over de voorgenomen sloop-nieuwbouw en het richtinggevend programma dat gemeente en initiatiefnemer voor ogen hadden. In een aantal rondes is geprobeerd de belangrijkste zorgpunten die uit de buurt naar voren kwamen weg te nemen of te verzachten. De belangrijkste zorgpunten waren: nut en noodzaak van de sloop-nieuwbouw versus renovatie, vrees voor verkeer aantrekkende werking van een (grote) supermarkt, de grootte en de typologie (discounter) van de supermarkt en het volume van het aantal woningen. De buurt heeft aangegeven dat zij het liefst een kleine buurtsupermarkt in het speciaal segment wil met een in-/uitgang voor de bevoorrading aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg.

Door de inbreng vanuit de buurt is het plan aangepast, zodat grotendeels wordt tegemoetgekomen aan de eerder gemaakte bezwaren:

- Het plan voorziet nu in een kleinere supermarkt, het laden/lossen is naar de zijde van de Kardinaal de Jongweg verplaatst.*
- Voor wat betreft de voordelen en nadelen van dit plan gaat het er niet om dat iedereen evenveel voordelen moet ondervinden. De gevolgen van het plan zijn voor verschillende belanghebbenden ook verschillend en niet goed te vergelijken. . Er ligt een uitgebalanceerd plan van initiatiefnemer dat zeker ook voordelen biedt voor de buurt en inwoners van dit deel van de stad: Er worden (betaalbare) huurwoningen aan de woningvoorraad toegevoegd, een supermarkt wordt toegevoegd aan de hoofdwinkelstructuur vijf dag winkels voor de hoofdwinkelstructuur worden behouden en de openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls.*

Beschrijving winkelstrip

In de beschrijving van het plangebied staat dat er een winkelstrip is met acht units. Dit is onjuist: er zijn negen units. Deze feitelijke onjuistheid is relevant voor de Laddertoets, nu een correcte vaststelling van het bestaande aanbod essentieel is voor het beoordelen van de kwantitatieve behoefte als bedoeld in artikel 5.129g Bkl.

Reactie

Deze feitelijke onjuistheid is niet meegenomen voor de Laddertoets. Daarin is uitgegaan van de werkelijke oppervlakte van de overige retail (750m² bvo). Het aantal meters gereserveerd voor overig retail aanbod neemt overigens af ten opzichte van de huidige gevestigde meters. De ontwikkeling brengt dus geen negatieve effecten met zich mee als het gaat om leegstand en aantasting van het ondernemersklimaat.

Nut/noodzaak supermarkt

Gesteld wordt dat in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangetoond dat de herontwikkeling van winkels en supermarkt voorziet in een behoefte. De behoefte van de supermarkt wordt niet onderbouwd en wordt ook door het verleden weersproken.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing. De supermarkt die in het verleden was gevestigd in de winkelstrip op de Jan van Galenstraat had een veel kleinere omvang, betrof een ander type supermarkt en was onderdeel van een ander vastgoedsegment dan de supermarkt die nu is voorzien. Ook de marktomstandigheden zijn veranderd. Een vergelijking is daarom niet zinvol.

Winkelstrip

Er wordt niet beargumenteerd waarom “het passend is om de verouderde winkelstrip te vervangen door een vernieuwde winkelstrip” en de wens voor een supermarkt, gericht op een groter verzorgingsgebied dan de directe woonbuurt, volgt niet logisch uit de geschetste bestaande situatie en past niet vanzelfsprekend bij het kleinschalige, buurtgerichte karakter van het gebied.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing. Vanuit detailhandel perspectief is een moderne (mandjes)supermarkt een waardevolle aanvulling en versterking. Dat hangt samen met de publieksaantrekkende werking, waar ook de overige winkelunits/ondernemers van kunnen meeprofiteren.

Beschrijving van de bestaande functies in de winkelstrip

De beschrijving van de bestaande detailhandelsfuncties is niet actueel (kruidenier en bloemist zijn inmiddels verdwenen). Er wordt niet vermeld dat een aanzienlijk deel van de winkelruimten nu wordt verhuurd tegen sterk gereduceerde huurprijzen en dat exploitatie bij reguliere markthuren niet rendabel is.

Reactie

De beschrijving van de bestaande detailhandelsfuncties zal actueel worden gemaakt in de motivering bij het plan. Zie hiervoor wijziging 4.1.7 in hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport.

Supermarkt

Er wordt gesteld: “Rondom de beoogde supermarkt is op afstand van 500 meter één andere supermarkt. Er zijn in de ruimere omgeving geen andere supermarkten.” Dit is onjuist.

Reactie

Afhankelijk hoe ruim de omgeving wordt gedefinieerd zullen er altijd andere supermarkten aanwezig zijn. In het directe verzorgingsgebied van de boogde supermarkt is één andere supermarkt aanwezig. Zie ook antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing.

Supermarkt

De toelichting stelt dat “de wens voor een supermarkt (in de vorm van een mandjessupermarkt) expliciet is voortgekomen naar aanleiding van wensen uit de buurt”. Deze bewering wordt echter niet onderbouwd en is feitelijk onjuist. Door zonder nadere onderbouwing te stellen dat de supermarkt voortkomt uit wensen uit de buurt, bevat de toelichting een onvoldoende zorgvuldig gemotiveerde en feitelijk onjuiste voorstelling van zaken, hetgeen in strijd is met artikel 3:46 Awb.

Reactie

We passen de tekst in de motivering n.a.v. uw opmerking aan tot: “Op basis van de participatie heeft een groep omwonenden uit de buurt aangedrongen op een zo klein mogelijke supermarkt. Mede op basis daarvan heeft de raad zich uitgesproken voor een mandjessupermarkt op 16 mei 2023.”. Zie hiervoor wijzigingen in hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport.

Horeca bestemming

Gesteld wordt dat de horeca-mogelijkheid “passend wordt geacht binnen de woonomgeving”. De toelichting maakt niet inzichtelijk op basis van welke ruimtelijke of beleidsmatige criteria wordt geconcludeerd dat horeca in de categorieën D1, D2 en D3 passend is binnen deze woonomgeving.

Reactie

Onder ‘passend’ (i.r.t. horeca-mogelijkheid) verstaan we dat er geen onevenredige overlast voor omwonenden ontstaat. Een horecazaak waar illegale handelingen plaatsvinden valt daar niet onder en daar zal door gemeente en politie ook tegen opgetreden worden. De horeca-categorieën zijn in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018 omschreven en vastgelegd. Daarmee is er in combinatie met de omschrijving in het TAM omgevingsplan genoeg afbakening om overlast te voorkomen, of om tegen overlast op te kunnen treden. Wij hebben het belang van betere voorzieningen voor de buurt afgewogen met de belangen van omwonenden. Uit de diverse onderzoeken naar o.a. verkeer en geluid blijkt in onze ogen dat er voldoende rekening is gehouden met de belangen van omwonenden.

Hoogtes

Er is sprake van een onevenwichtige overgang in schaal en bouwhoogte. Dat heeft tot gevolg dat het uitzicht wordt beperkt en er sprake is van toegenomen inblik van bewoners aan de zuidzijde van de nieuwbouw. Met als gevolg een aantasting van de privacy. De gemeente heeft uitsluitend een bezonningsstudie laten uitvoeren. Een onderzoek naar de gevolgen van de bouwhoogte en positionering van de nieuwbouw voor de privacy van omliggende woningen ontbreekt. Daarmee is niet inzichtelijk gemaakt of en hoe de privacybelangen van bestaande bewoners zijn meegewogen in de besluitvorming.

Reactie

Er wordt in de herontwikkeling rekening gehouden met zicht, bezonning en privacy van omwonenden. Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Op basis van de analyse, zoals weergegeven in de Zonnestudie Herontwikkeling Jan van Galenstraat, kan worden geconcludeerd dat het onderzochte plan voldoet aan de geldende richtlijnen, zoals vastgelegd in de stedenbouwwis, voor bezonning en daglichttoetreding. Er wordt in principe geen apart privacy onderzoek verricht voor de omgevingsplanwijziging. Vermeende vermindering van privacy van bewoners van omliggende woningen maakt onderdeel uit van het in opdracht van de initiatiefnemer uitgevoerde onderzoek naar mogelijke nadeelcompensatie waar de initiatiefnemer rekening mee moet houden. Uit de jurisprudentie volgt overigens dat voor wat betreft de aanvaardbaarheid van vermindering aan privacy van belang is dat in een stedelijke omgeving niet ieder verlies aan privacy of uitzicht kan worden voorkomen en dat een zekere mate van verandering daarvan, hoort bij stedelijke ontwikkeling. Van belang is dat de gemeente inzichtelijk maakt waarom die gevolgen, gelet op de omstandigheden, acceptabel zijn. Met de gekozen afstand, situering, bouwhoogte en

stedenbouwkundige inpassing is de gemeente van oordeel dat hiervan sprake is."

Groen

Het omgevingsplan bevat meerdere ambities ten aanzien van vergroening, waaronder het inrichtingsprincipe 'groen, tenzij' en het streven om binnen het plangebied 17 m² groen per nieuwe woning toe te voegen in het kader van groeien in balans (RSU 2040). Deze ambities worden in het voorliggende plan echter niet concreet uitgewerkt en niet kwantitatief onderbouwd. Onvoldoende duidelijk is: hoeveel m² openbaar groen in het plangebied wordt gerealiseerd; welk bestaand groen behouden blijft; welk groen verdwijnt en op welke wijze dit wordt gecompenseerd; in hoeverre het genoemde streefgetal van 17 m² groen per woning haalbaar en realistisch is. Per saldo neemt het aandeel publiek toegankelijk groen af. De aanwezige bomen op deze locatie zullen daarbij verdwijnen.

Reactie

Zie verder antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied.

Beschrijving bestaand groen

De beschrijving van het aanwezige groen is onvolledig voor wat betreft de bomen en struiken op en rond de huidige parkeerplaats en groen rondom de bestaande speelplaats.

Reactie

De beschrijving van het aanwezige groen zal hierop worden aangevuld in de motivering van het plan. Zie hiervoor de wijzigingen in hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport.

Laad-/losplekken

Het omgevingsplan blijft onduidelijk over de laad- en losvoorzieningen voor de overige winkels. Het omgevingsplan geeft niet aan waar de laad- en losplaats voor deze vrachtauto's is gepland. Aan de voorzijde van de winkels en aan de zuidzijde van het plangebied zijn bovendien twee druk gebruikte snelfietsroutes gelegen. Zonder nadere uitwerking is onduidelijk waar de laad- en losplaatsen voor de overige winkels worden gesitueerd; hoe bevoorradend verkeer daar kan manoeuvreren; en of dit veilig kan plaatsvinden zonder conflicten met fietsverkeer en voetgangers.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.4 Laad- en losplekken.

Gezond stedelijk leven

In de nota 'Samen gezondheidsverschillen verkleinen – gezondheidsbeleid Utrecht 2024–2027' is als beleidsuitgangspunt vastgelegd dat binnen 200 meter van iedere woning een koele en groene verblijfsplek in de buitenruimte van minimaal 200 m² beschikbaar moet zijn. Niet inzichtelijk wordt gemaakt:

- waar een dergelijke koele en groene verblijfsplek is of wordt gerealiseerd;
- of deze verblijfsplek openbaar en voor alle bewoners toegankelijk is;
- en of daadwerkelijk wordt voldaan aan de minimale oppervlakte van 200 m² binnen de gestelde afstand van 200 meter.

Door het ontbreken van deze uitwerking is niet toetsbaar of het plan in overeenstemming is met het vastgestelde gezondheidsbeleid van de gemeente Utrecht.

Reactie

In het plan wordt groen toegevoegd. Zowel openbaar als privé. Door een zo groen mogelijke openbare ruimte en het weghalen van verharding wordt de omgeving beter bestendig gemaakt tegen een veranderend klimaat. Een deel van de Van Ginnekenlaan en een strook van het parkeerterrein worden hiervoor gebruikt. Er wordt ook een daktuin en een park met een waterretentiebuffer aangelegd (privéterrein). Binnen een straal van 200 meter zijn er meerdere plekken met 200 m² groen aanwezig straks: de stadstuin (speelplek) 1002 m²; groenzone Kardinaal de Jongweg 1313 m².

Mandjessupermarkt en winkelwagens

In de toelichting wordt expliciet beschreven dat de mandjessupermarkt ook over winkelwagens beschikt. Echter, de gemeente heeft aangegeven dat winkelwagens het supermarktgebouw niet mogen verlaten: niet naar de openbare ruimte en niet naar de ondergrondse parkeergarage. Deze beperking is niet vastgelegd in het omgevingsplan. Nu dit aspect relevant is voor het gebruik van de openbare ruimte, verkeersveiligheid en overlast, had deze randvoorwaarde expliciet en juridisch geborgd moeten worden.

Reactie

Deze beperking is als randvoorwaarde voor de vergunning opgenomen in artikel 4.3 van het omgevingsplan. Zie verder het antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing.

Gezondheidscentrum

De functie gezondheidscentrum is inmiddels vervallen en vervangen door extra woningen. Desondanks wordt in het omgevingsplan nog steeds uitgegaan van fietsparkeerbehoefte voor bezoekers van een gezondheidscentrum. Hiermee is onduidelijk of het gezondheidscentrum nog onderdeel uitmaakt van het programma. Deze onduidelijkheid is planologisch relevant en dient te worden opgehelderd.

Reactie

Per abuis is er nog een enkele verwijzing opgenomen in de motivering van het plan over het gezondheidscentrum, deze verwijzing zal worden geschrapt. Het gezondheidscentrum maakt geen onderdeel uit van het programma. In bijlage 12 bij de motivering van het plan (rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat') treft u het mobiliteitsplan aan. Daarin is voor de berekening van de fietsparkeerbehoefte niet meer van een gezondheidscentrum uitgegaan..

Plangrens en openbare ruimte Huizingalaan

Uit een bij het omgevingsplan gevoegde kaart blijkt dat ook de stoep ter hoogte van de woningen Huizingalaan 26 tot en met 32 binnen het plangebied valt. In het omgevingsplan wordt echter niet toegelicht welke ingrepen of wijzigingen hier zijn voorzien.

Reactie

De stoep ter hoogte van de woningen Huizingalaan 26 tot en met 32 valt als zodanig binnen het plangebied. De openbare ruimte ter plekke zal worden vernieuwd. Hoe dit precies gebeurt is onderdeel van de verdere uitwerking van het Functioneel Ontwerp voor de Openbare Ruimte en nog niet bekend.

Beschrijving fietsroutes

De beschrijving van de verkeerssituatie rondom het plangebied is onvolledig. Er wordt geen melding gemaakt van de bestaande fietssnelroute en de geplande tweede fietssnelroute. Deze routes zijn van groot belang voor de verkeersveiligheid en de afweging tussen verschillende verkeersstromen, met name ter plaatse van kruisingen, laad- en loslocaties en looproutes.

Reactie

De genoemde fietsroutes maken geen deel uit van deze ontwikkeling. In de motivering van het plan zal nog een korte vermelding over deze routes worden toegevoegd.

Te verwachten verkeersbewegingen

In het omgevingsplan wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie zal afnemen ten opzichte van de bestaande situatie. Zonder inzicht in actuele verkeersintensiteiten, metingen of telgegevens kan niet worden vastgesteld of de veronderstelde afname van verkeersbewegingen realistisch is. Het is noodzakelijk dat het omgevingsplan inzicht geeft in de huidige verkeersbewegingen, en de wijze waarop deze zich verhouden tot de geprognosticeerde toekomstige situatie.

Reactie

In de planvorming is zowel de verkeersgeneratie als de verkeersveiligheid zorgvuldig onderzocht. Het RHDHV-onderzoek bevat o.a. een beoordeling van de verkeersveiligheid op verschillende locaties voor de bevoorrading van de supermarkt. De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijzigen o.a. een Mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachten verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). De uitkomst hiervan is (door de gemeente) vergeleken met de eerdere onderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie door RHDHV. De verkeersgeneratie van het bouwplan, berekend door Goudappel, ligt wat lager dan de verkeersgeneratie berekend door RHDHV. Dit komt omdat de berekening van RHDHV eerder in de planvorming is gedaan en er toen sprake was van een ander programma en ander ontwerp. De supermarkt had toen een grotere omvang en de logistieke ingang was toen voorzien aan de Huizingalaan. RHDHV concludeerde dat de verkeersgeneratie van dit grotere bouwplan niet leidt tot een verkeersonveilige situatie in de buurt.

In het Mobiliteitsrapport van Goudappel is in de bijlage een bouwtekening opgenomen die inzicht geeft hoe de in-/uitrit van de parkeergarage eruit komt te zien. Uit de tekening blijkt dat de aanbevelingen van RHDHV, gedaan om de verkeersveiligheid te borgen, zijn overgenomen. De in-/uitrit is zodanig ontworpen dat auto's zich bij het uitrijden van de garage al op een vlak stuk bevinden en niet meer op een helling, zodat de automobilist zich geheel kan concentreren op het verlaten van het gebouw. Inhoudelijk kan de conclusie uit het Mobiliteitsplan dan worden gevolgd (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat').

Parkeren

Het plan leidt tot het verdwijnen van ongeveer 60 openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden niet vervangen in de openbare ruimte en dit leidt tot een toename van de parkeerdruk in omliggende woonstraten. De in het omgevingsplan opgenomen parkeerbalans beperkt zich uitsluitend tot het plangebied zelf en houdt geen rekening met de effecten op de directe omgeving. Het vervallen van deze parkeerplaatsen heeft niet alleen gevolgen voor het plangebied zelf, maar ook voor aangrenzende buurten.

Indiener geeft aan dat het Plan inconsistent is ten aanzien van het autogebruik naar de supermarkt. Zonder nadere motivering is onduidelijk waarom enerzijds wordt uitgegaan van een lage autogebondenheid van de supermarkt, terwijl anderzijds parkeerplaatsen voor winkelbezoekers noodzakelijk worden geacht.

Het plan bevat geen inzichtelijke vergelijking tussen de bestaande en de toekomstige parkeersituatie, noch een saldo- overzicht waaruit blijkt dat het aantal vrij toegankelijke openbare parkeerplaatsen per saldo gelijk blijft of toeneemt. Aangezien deelauto's parkeerplaatsen structureel onttrekken aan regulier openbaar gebruik, ligt een toename van de parkeerdruk in de omgeving juist voor de hand.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2. 2 Parkeren.

Beschrijving groen

Doordat spontaan uitgegroeide bestaande begroeiing niet wordt betrokken bij de beoordeling van de ruimtelijke effecten, is onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van het plan zijn voor de privacy van omwonenden. Verzocht wordt om deze bestaande groenstructuren alsnog te betrekken bij de belangenafweging, dan wel inzichtelijk te maken hoe verlies hiervan wordt gecompenseerd of voorkomen.

Reactie

Bestaande begroeiing is integraal betrokken bij de beoordeling van de ruimtelijke effecten van het plan. Dit is onder andere gedaan tijdens het maken van de schetsontwerp voor de binnentuin, in samenwerking met bewoners. Hierbij is specifiek gekeken naar de bestaande begroeiing rond de huidige speelplaats en de 4 woningen die grenzen aan de binnentuin met het doel de privacy van bewoners zoveel als mogelijk te waarborgen.

Zie verder antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3 Groen in het gebied.

Grondwateronttrekkingen tijdens de bouwfase

De bestaande geohydrologische situatie mag niet verslechteren, terwijl het plan de realisatie van een ondergrondse parkeergarage mogelijk maakt in een gebied met een relatief hoge grondwaterstand. Daarmee zijn ingrijpende grondwateronttrekkingen tijdens de bouwfase en een permanente ondergrondse constructie voorzien, terwijl de concrete effecten daarvan op de omgeving grotendeels worden doorgeschoven naar de vergunningfase. Er wordt verzocht dit aspect bij de vaststelling van het omgevingsplan explicieter te motiveren en zo nodig te voorzien van aanvullende randvoorwaarden.

Reactie

Dit is aspect is onderdeel van de nadere uitwerking van het bouwplan en wordt in de vergunningsfase geregeld. De initiatiefnemer moet hiervoor een grondwateronttrekkingsplan aanleveren. Hieruit moet blijken dat er geen invloed op de directe omgeving is, zodat eventuele schade aan gebouwen in directe omgeving wordt voorkomen.

Kabels en leidingen

Hoofdstuk 5.15 besteedt geen aandacht aan de continuïteit van voor bewoners essentiële voorzieningen, zoals elektriciteit, drinkwater en telecommunicatie. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden, wordt verzocht om bij de vaststelling van het omgevingsplan expliciet te motiveren hoe de continuïteit van deze voorzieningen wordt geborgd en te voorkomen dat deze gevolgen uitsluitend worden afgewenteld op de uitvoeringsfase.

Reactie

Dit aspect is meegenomen bij het functioneel ontwerp van de openbare ruimte. De bestaande kabel- en leidingen tracés zijn in kaart gebracht en er is bekeken hoe het bouwplan hierop van invloed is. Bij de verdere planuitwerking wordt dit steeds gedetailleerder uitgewerkt.

Toegankelijkheid minder validen

Niet inzichtelijk is met welke organisaties is overlegd en in welk stadium van de planontwikkeling dit heeft plaatsgevonden. Het mobiliteitsplan vermeldt dat binnen de parkeergarage twee gehandicaptenparkeerplaatsen komen, echter ontbreekt een publiekrechtelijke borging van deze voorziening in het omgevingsplan of via bindende planregels. Daarmee is niet verzekerd dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd en in stand gehouden. In het omgevingsplan wordt gesteld dat nieuwe woningen zonder trapjes of opstapjes bereikbaar zijn en rolstoeltoegankelijk worden ontworpen. Tijdens een informatieavond voor omwonenden is echter aangegeven dat een aantal woningen op straatniveau uit twee verdiepingen bestaat en uitsluitend via trappen toegankelijk zal zijn. Verzocht wordt om dit punt te verduidelijken en te waarborgen dat de planbeschrijving en de feitelijke uitwerking hiermee in overeenstemming zijn.

Reactie

Dit aspect is onderdeel van de nadere uitwerking van het bouwplan en wordt in de vergunningsfase geregeld. In paragraaf 5.18 van de motivering is de toegankelijkheid van de nieuwe ontwikkeling toegelicht. Hier staat het volgende:

“De nieuwe woningen worden zo ontworpen dat alle woningen zonder trapjes of opstapjes te bereiken zijn en daarmee rolstoeltoegankelijk zijn. Dit is een eis die oorspronkelijk in het Bouwbesluit stond vanaf 2022 en nu in het Besluit bouwwerken leefomgeving. De looproutes van en naar de halte alsmede de parkeergarage wordt eveneens toegankelijk gemaakt. De fietsparkeervoorzieningen worden eveneens toegankelijk gemaakt, waarbij gelet wordt op een plaatsing van de fietsenstalling op een logische plek en rekening gehouden wordt met de helling.

Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt aangesloten bij het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met een goede toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden. Dit betekent een minimale trottoirbreedte van 1.20 meter, voldoende brede en drempelloze oversteekplaatsen. Er zullen bij kruisingen en oversteekplaatsen geen obstakels komen in de loop van voetgangers. Ook wordt zo min mogelijk obstakels in de openbare ruimte geplaatst. Straatmeubilair wordt geplaatst in overeenstemming met de Atlas Straatmeubilair. Tot slot wordt gewaarborgd dat ook de winkelruimten en de mandjessupermarkt toegankelijk zijn.”

Energie

In hoofdstuk 5.20 wordt gesteld dat de woningen worden aangesloten op het hoge temperatuur stadswarmtenet van Eneco. Dit is in strijd met de Transitievisie Warmte (TVW), waarin de gemeente expliciet heeft vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge-temperatuurwarmtenet niet mag worden ingezet voor nieuwbouw. Daarnaast wordt niet gemotiveerd hoe deze keuze zich verhoudt tot het beleid van Eneco om geen nieuwe aansluitingen te realiseren. Het plan concludeert dat er geen belemmeringen bestaan voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Deze conclusie is onvoldoende gemotiveerd en daarmee is niet inzichtelijk gemaakt dat de ontwikkeling binnen de planperiode daadwerkelijk uitvoerbaar is.

Reactie

Op 12 december 2024 heeft de gemeenteraad voor deze ontwikkeling besloten af te wijken van de Transitievisie Warmte en gebruik te maken van de eeds bestaande aansluitingen op stadswarmte voor de woningen en winkels en zelfstandige warmte/koudeinstallaties voor de supermarkt en het gezondheidscentrum (all electric) toe te passen.

Vanaf 1 januari 2026 is het nieuwe maatschappelijk prioriteringskader van het ACM van kracht. Hierin staat dat aanvragen voor kleinverbruikers (zoals woningen) tot 1 juli 2026 doorgaan vanuit gereserveerde capaciteit. Na deze datum kan door de gemeente voor nieuwe aansluitingen prioriteit worden aangevraagd op basis van het ACM-prioriteringskader, voor zowel klein- als grootverbruik. Op basis van beschikbaarheid wordt capaciteit toegekend. Vanaf 1 januari 2027 wordt de eventueel resterende capaciteitsreservering vrijgegeven aan de wachtlijst. In een persbericht (feb 2026) heeft TenneT aangegeven te verwachten dat de maximale capaciteit van het net in Utrecht zonder ingrijpende maatregelen in de zomer van 2026 wordt bereikt. Dit komt neer op een dreigende aansluitstop. In april 2026 is besloten dat er vanaf 1 juli een aansluitpauze (of een pas op de plaats) geldt. Dit geldt voor de gemeente Utrecht en de omliggende gemeenten. Dit betekent dat alle nieuwe aanvragen (ook voor woningbouwprojecten) vanaf 1 juli, voor zowel nieuwe aansluitingen als verzwaring van aansluitingen op een wachtlijst komen te staan.

Alhoewel de problematiek rondom netcongestie ook ten tijde van vaststelling van het SPVE was voorzien, vergroten de recente ontwikkelingen de onzekerheid van de mogelijke aansluiting van de woningen na 1 juli 2026. Als de netcongestie is verholpen, waarschijnlijk in 2035, kunnen de woningen met zekerheid worden aangesloten. Hierdoor is deze wijziging van het omgevingsplan op termijn sowieso uitvoerbaar.

Economische uitvoerbaarheid

In hoofdstuk 6.1 wordt gesteld dat de financiële en economische uitvoerbaarheid van de omgevingsplanwijziging voldoende is geborgd door middel van een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Deze overeenkomst is echter niet openbaar, waardoor voor direct

omwonenden en andere belanghebbenden niet inzichtelijk is welke concrete verplichtingen daarin zijn vastgelegd en hoe deze worden gehandhaafd. In het bijzonder geldt dit voor de regeling van nadeelcompensatie. In het omgevingsplan wordt vermeld dat eventuele nadeelcompensatie aan derden voor rekening en risico van de initiatiefnemer komt en dat hiervoor een risicoanalyse is opgesteld. Voor direct omwonenden is echter onduidelijk wat de inhoud en reikwijdte van deze risicoanalyse is, op welke schadecategorieën deze ziet en hoe wordt gewaarborgd dat schade daadwerkelijk en volledig wordt vergoed.

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie (voorheen Planschade) die voortvloeit uit de wijziging van deze wijziging van het Omgevingsplan is voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Aanvragen van bewoners voor een tegemoetkoming in het kader van Nadeelcompensatie neemt de gemeente in behandeling conform de Omgevingswet (Hoofdstuk 15) en de Verordening Nadeelcompensatie Gemeente Utrecht. Voor informatie over de regeling voor nadeelcompensatie verwijzen wij indieners naar de [Verordening nadeelcompensatie gemeente Utrecht / Lokale wet- en regelgeving](#) en de bijbehorende toelichting. Het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie is mogelijk via de website van de gemeente Utrecht: [Nadeelcompensatie aanvragen / Gemeente Utrecht](#). Een aanvraag om vergoeding van schade kan worden ingediend nadat de omgevingsvergunning is verleend.

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 nadeelcompensatie in te schatten moet de initiatiefnemer een nadeelcompensatierapportage laten maken. In de anterieure overeenkomst wordt op basis van deze rapportage een bankgarantie dan wel een waarborgsom van de initiatiefnemer geëist.

Participatie

In hoofdstuk 6.2.2 wordt gesteld dat een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces is doorlopen en dat dit heeft geleid tot een gezamenlijk gedragen scenario. Deze voorstelling van zaken wordt echter onvoldoende onderbouwd en doet geen recht aan het feitelijke verloop van het proces. Onder de omgevingswet dient het bestuursorgaan inzichtelijk te maken op welke wijze belangen van betrokkenen zijn betrokken en afgewogen. Een dergelijke navolgbare belangenafweging ontbreekt in het omgevingsplan. Daarmee is onvoldoende gemotiveerd hoe de uitkomsten van het participatieproces hebben doorgewerkt in de gemaakte keuzes.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.5 Participatie en belangenafweging.

Handhaving AOK

Indiener geeft aan dat er aandacht ontbreekt voor de handhaving en afdwingbaarheid van de afspraken die zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst, terwijl in het omgevingsplan op meerdere plaatsen wordt gesteld dat essentiële aspecten van het plan – zoals parkeren, mobiliteitsbeheer, het ontmoedigen van autogebruik door supermarktbezoekers, het gebruik van winkelwagens, parkeertarieven en nadeelcompensatie – juist via die overeenkomst zijn geborgd. Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe de gemeente waarborgt dat de in de anterieure overeenkomst vastgelegde randvoorwaarden daadwerkelijk worden nageleefd. Daarmee is het omgevingsplan op dit punt onvoldoende zorgvuldig voorbereid en ontoereikend gemotiveerd. Daarmee ontbreekt voor derden iedere rechtszekerheid dat de in de planmotivering genoemde randvoorwaarden – die juist zijn bedoeld ter bescherming van hun belangen en ter beperking van negatieve effecten – ook blijvend worden nageleefd.

Reactie

Voor zover mogelijk en ruimtelijk relevant zijn de afspraken die vastgelegd zijn in de anterieure overeenkomst meegenomen in de regels en motivatie van het plan. De naleving van afspraken die

uitsluitend in de anterieure overeenkomst zijn vastgelegd is geregeld in die overeenkomst zelf en het afdwingen daarvan vindt plaats via de privaatrechtelijke regelgeving voor overeenkomsten.

Onvoldoende concreet, innerlijk tegenstrijdig of onvoldoende gemotiveerd

Het omgevingsplan is volgens indiener op meerdere essentiële onderdelen onvoldoende concreet, innerlijk tegenstrijdig of onvoldoende gemotiveerd. Dit betreft onder meer: de onderbouwing van de supermarktfunctie binnen het detailhandelsbeleid; de invulling en borging van openbaar groen en natuur, inclusief het principe 'groen, tenzij' en de doelstellingen uit de RSU; de uitwerking van laad- en losvoorzieningen en de verkeersveiligheid voor fietsers; en de toepassing van vastgesteld gezondheids- en klimaatadaptatiebeleid, waaronder het vereiste van een koele en groene verblijfsplek van minimaal 200 m² binnen 200 meter van woningen. Zolang deze beleidsuitgangspunten niet concreet en toetsbaar zijn uitgewerkt, kan niet worden vastgesteld dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zoals vereist onder de Omgevingswet.

Reactie

Deze conclusie van indiener delen wij niet, met uitzondering van de onderbouwing van de supermarktfunctie binnen het detailhandelsbeleid. Dit aspect zal nader worden uitgewerkt en onderbouwd in de motivering bij de omgevingsplanwijziging. De overige aspecten zijn voldoende onderbouwd in het plan en worden zo nodig op onderdelen aangevuld. Deze aanvullingen zijn niet van invloed op de ladder voor duurzame verstedelijking.

Samenvattend

Indiener verzoekt om primair af te zien van ongewijzigde vaststelling van het ontwerp-omgevingsplan. Subsidiair verzoekt indiener het omgevingsplan, met inachtneming van deze zienswijze, zodanig aan te passen dat sprake is van een zorgvuldig gemotiveerd en evenwichtig omgevingsplan.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de regels en de motivering van het plan gewijzigd. In paragraaf 4.1 is de wijziging precies beschreven.

Zienswijze 9 [Referentie nr: 34047126]

Kennisgeving

Indiener benoemt als eerste in zijn zienswijze dat in de kennisgeving/publicatie van de terinzagelegging van het Plan, een verkeerd plan staat ('Herontwikkeling Reitdiepstraat Rivierenwijk').

Reactie

Dat is inderdaad een ongelukkige fout. Gelukkig is de zienswijze van indiener in goede orde ontvangen.

Schetsen van het project

Indiener benoemt verder dat op de inloopavond van 8 december 2025 enkel schetsen van het project aanwezig waren zonder schaal. Op deze manier kan geen goed beeld gegeven worden hoe de herontwikkeling eruit komt te zien.

Reactie

Tijdens de inloopavond is, naast de schetsen van de inrichting van de openbare ruimte (bedoeld om de werking en het gebruik toe te lichten) ook het Functioneel Ontwerp van de openbare ruimte gepresenteerd. Op dit ontwerp was inderdaad geen schaal aangegeven. Het ontwerp was wel op schaal

ingetekend zodat, naar mening van de gemeente, een goed beeld is gegeven van de verhoudingen in het ontwerp en het gebruik van de openbare ruimte.

Impact op de omgeving

Indiener maakt zich daarnaast zorgen over de impact van dit project op de directe woonomgeving. Er wordt gevreesd voor een ernstige verslechtering van de openbare ruimte. Zo zal de groene ruimte afnemen doordat zes bomen verdwijnen en komt een dakterras terug waarvan niet duidelijk is hoe groen deze wordt ingericht, en bovendien constateert indiener dat dit dakterras geen openbare ruimte zal zijn. Ook verdwijnt groen bij de Kardinaal de Jongweg voor winkelbevoorrading en komen binnen de groene zone van de Jan van Galenstraat afvalcontainers met laad- en losplekken. In de huidige situatie zijn er nu al minder bomen dan eerder, omdat deze weggehaald zijn en niet vervangen zijn. Tot slot is de stadstuin er al, deze speelplek bestaat en wordt alleen opnieuw ingericht. Indiener vraagt zich ook af of de voorgestelde inrichting geschikt is om te spelen.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.3

Groen in het gebied.

Verkeersonveiligheid

Indiener stelt vast dat de verkeersonveiligheid zal toenemen door de toename van bewoners en een winkel. Dit resulteert in meer verkeersbewegingen, terwijl de ruimte voor het verkeer kleiner wordt. Immers wordt de Jan van Galenstraat een fietsstraat en verdwijnt het separate fietspad. Daarnaast komen bij de Kardinaal de Jongweg, ook een doorfietsroute naar Amersfoort, afvalcontainers met parkeerstrook voor aan- en afvoer. De straat wordt belangrijker voor fietsers, terwijl die ook minder veilig wordt door het vervallen van het separate fietspad en de komst van vuilniswagens'.

Reactie

In de planvorming is zowel de verkeersgeneratie als de verkeersveiligheid zorgvuldig onderzocht. De initiatiefnemer heeft bij zijn aanvraag om het Omgevingsplan te wijziging o.a. een Mobiliteitsplan, opgesteld door Goudappel, aangeleverd met nieuwe berekeningen van de te verwachte verkeersgeneratie van het bouwplan (zie bijlage 12 bij de motivatie van het plan: rapport Goudappel 'Mobiliteitsplan Jan van Galenstraat'). De uitkomst hiervan is (door de gemeente) vergeleken met de eerdere onderzoeken en berekeningen van de verkeersgeneratie door RHDHV. De verkeersgeneratie van het bouwplan, berekend door Goudappel, ligt wat lager dan de verkeersgeneratie berekend door RHDHV. Dit komt omdat de berekening van RHDHV eerder in de planvorming is gedaan en er toen sprake was van een ander programma en ander ontwerp. De supermarkt had toen een grotere omvang en de logistieke ingang was toe voorzien aan de Huizingalaan. RHDHV concludeerde dat de verkeersgeneratie van dit grotere bouwplan niet leidt tot een verkeersonveilige situatie in de buurt. Met twee laad/losplekken voor de dag winkels wordt het gebruik van de laad-/ los plek voor de supermarkt voorkomen. Ook wordt hiermee voorkomen dat bestelbusjes van leveranciers voor de winkels en bestelbusjes van de pakketbezorgers 'wild' gaan parkeren. De locaties van de laad- en losplekken voor de dag winkels zijn relatief dicht bij de winkels, wat het risico op foutparkeren en overlast van laden/lossen significant verminderd. De verkeersveiligheid van de fietsers komt niet in het geding.

Kwaliteit openbare ruimte

Indiener benoemt dat de wijkentree momenteel een deels open karakter heeft door de groene doorkijk aan de linkerkant met de laagbouw. De beoogde woontoren sluit deze doorkijk af. Ook betekent dit dat men met twee woontorens de wijk binnenkomt met zicht op afvalcontainers, waarbij indiener opmerkt

dat dit er nu zes zijn, maar dit zeker gelet op het aantal woningen toe zal nemen naar acht tot tien afvalcontainers. Dit brengt geen kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte met zich mee.

Reactie

Van alle, samen met de werkgroep van buurtbewoners onderzochte locaties in het plangebied en erbuiten, blijkt er één geschikt om de benodigde twee glascontainers, twee papiercontainers en twee restafval containers (pers) op de juiste wijze in te passen. Het aantal containers is samen met de afdeling afvalinzameling bepaald. Voor de inpassing van zes containers gebruiken we de oplossing en principes aan de Reigerstraat als inspiratie. Vanwege de beperkte ruimte om alle benodigde functies in te passen is ervoor gekozen de opstelplek voor de vuilnisauto te combineren met een van de laad- en losplekken voor de dag winkels.

Nut-/noodzaak supermarkt

Volgens indiener is er ook geen noodzaak voor de mandjessupermarkt, omdat er in de buurt al vier supermarkten zijn en vroeger al geprobeerd is om een dag supermarkt hier te vestigen. Indiener stelt daarom voor om in de plaats van de mandjessupermarkt meer woningen te plaatsen, zodat een woningbouwlaag minder gebouwd kan worden.

Reactie

Zie antwoord bij hoofdstuk 2 (Bespreking van veel genoemde onderwerpen), paragraaf 2.1 (Mandjes) Supermarkt; noodzaak/behoefte onderbouwing.

Kwaliteit van de buitenruimte voldoet niet aan het SpvE

Indiener geeft eveneens aan dat de kwaliteit van de buitenruimte niet voldoet aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Er komen meer bewoners in een kleinere buitenruimte waarin laad- en losplekken, fietsparkeervoorzieningen en afvalcontainers staan. Waar het groen en de fietsparkeerplekken worden gerealiseerd is niet duidelijk. Hoe de groenstrook bij de afvalcontainers als sociale ontmoetingsplek wordt gezien, is indiener niet duidelijk.

Reactie

Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte dat samen met de buurt is uitgewerkt voldoet aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Op onderstaande tekening is aangegeven waar het groen komt (groene delen). De fietsparkeerplekken bevinden zich rond het gebouw. De meeste plekken bevinden zicht aan de Jan van Galenstraat omdat daar de ingangen van de winkels zijn.



Betrouwbaarheid eigenaar/ ontwikkelaar Kerkebosch

Tot slot uit indiener zorgen over de betrouwbaarheid van de eigenaar/ ontwikkelaar. De eigenaar zou de woningen niet goed onderhouden heeft en deze daardoor laten verpauperen en er worden arbeidsmigranten in leegstaande woningen gehuisvest. Ook wordt er op straat gedeald. Er is vanuit indiener geen vertrouwen dat de eigenaar zal zorgen voor een kwalitatieve verbetering van de wijk. Op de informatieavond vond indiener dat de architecten nietserieus waren en dat bewoners niet duidelijk werden geïnformeerd over hoe het projectplan eruit komt te zien, met op de schetsen veel groen en bomen, maar nergens auto's of fietsen.

Reactie

Wij nemen kennis van uw mening over de architect en uw zorgen over de betrouwbaarheid van de eigenaar/ ontwikkelaar maar zijn van mening dat, met het plan dat hij wil ontwikkelen, de buurt kwalitatief wordt verbeterd. Uw opmerking over het slechter worden van de leefkwaliteit omdat er gedeald zou worden hebben wij doorgegeven aan de wijkbeheerder.

Conclusie

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze.

Zienswijze 10 [Referentienummer 34043655]

Verkeerssituatie Jan van Galenstraat

Indiener benoemt volledig achter de opmerkingen staan van de werkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat. Wel heeft hij nog drie aanvullende opmerkingen. Ten eerste dat de verkeerssituatie op de Jan van Galenstraat, en het kruispunt op de Kardinaal de Jongweg, op veel momenten druk en onoverzichtelijk is en dat met laad- en losverkeer dit zal verergeren. Veel fietsers fietsen momenteel al tegen het verkeer in aan de zijde van Nieuw Bleyenburg, en er is sluipverkeer van de Kardinaal de Jongweg dat probeert het Kardinaal Alfrink-plein te ontwijken. Dit zou deels kunnen worden opgelost door een deel van de Huizingalaan éénrichtingsverkeer te maken. Ook is er spoorwegtracé dat een stuk verder de Huizingalaan en de Kardinaal de Jongweg kruist éénbaans geworden. Als dit

bijvoorbeeld tot een fietspad wordt ontwikkeld, wordt een deel van het fietsverkeer overgenomen en is de situatie meer overzichtelijk.

Reactie

De Jan van Galenstraat wordt heringericht en wordt onderdeel van de doorfietsroute Utrecht–Amersfoort. Bij de participatie voor het ontwerp van de herinrichting zijn de aangegeven aandachtspunten eerder al aangegeven. Het ontwerp is nu zodanig dat tegen de richting in fietsen wordt voorkomen. Er zijn geen plannen om een deel van de Huizingalaan eenrichtingsverkeer te maken.

Dichte muur

Ten tweede geeft indiener aan dat bij de nieuwbouw aan de Huizingalaan een dichte muur en een rommelige ingang aanwezig is. Indiener vraagt of dit gebouw meer levendig gemaakt kan worden door bijvoorbeeld toepassing van een glaspartij.

Reactie

De Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen Welstand) is zeer te spreken over de gevels van het gebouw en heeft geoordeeld dat de muur niet als ‘dicht’ is aan te merken, mede vanwege de in-/uitgang die in de gevel komt. Er is geen aanleiding om anders te oordelen.

Waterkelder

Ten derde meldt indiener dat de grondwaterstand ten hoogste twee meter onder het wegoppervlak is. Indiener merkt op dat verwacht op het huidig gepland bouwoppervlak een waterkelder nodig zou zijn om extreme buien op te vangen, maar dat dit ook de kans geeft om het groen op het gebouw via deze kelder te kunnen bewateren. Indiener impliceert hiermee of de gemeente dit kan meenemen.

Reactie

In de stadstuin die onderdeel wordt van de openbare ruimte is een waterberging voorzien om het water van (extreme) regenbuien te bufferen.

Conclusie

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze.

Zienswijze 11 [Referentie nr. 34011317]

Indiener ziet graag een harde inspanning ten aanzien van vergroening van de daken, met het direct aanleggen van een groen dak en dat de VvE minimaal betrokken wordt bij het onderhoud hiervan.

Reactie

Het ontwerp heeft een (groene) daktuin op de 1e verdieping en diverse daken zijn voorzien van retentie voorzieningen. Op drie bouwdelen worden ook Mos–Sedum daken gerealiseerd. Dit zorgt, naast uitvoering van de duurzaamheidsambitie, tevens voor een groen uitzicht vanuit de twee bouwdelen die uit kunnen kijken op de betreffende groene daken (kwaliteit van woningen). Op deze wijze is eigenlijk een 5e groene gevel voor de woningen gerealiseerd.

Conclusie

De gemeente neemt kennis van deze zienswijze.

4 Wijzigingen in het ontwerp

4.1 Wijzigingen door zienswijzen

4.1.1 Borgen mandjessupermarkt en winkelwagens

4.1.1.1 Toelichting van de wijziging

De borging van een mandjessupermarkt is in eerste instantie vastgelegd in de anterieure overeenkomst met initiatiefnemer. Mede gelet op de, door indiener aangehaalde, Parkhavenuitspraak is er aanleiding om de juridische borging duidelijker in de regels van het omgevingsplan op te nemen.

In de anterieure overeenkomst met initiatiefnemer is vastgelegd dat het Bouwplan niet zal voorzien in een mogelijkheid/faciliteiten om een winkelkarretje mee te nemen naar de supermarkt en vice versa (winkelwagentjes zullen de supermarkt niet verlaten).

4.1.1.2 Wijziging

Aanvulling regels naar aanleiding van beantwoording zienswijzen:

Artikel 4.2 onder 4 :

- 1) Het is verboden zonder omgevingsvergunning een supermarkt te starten en in stand te houden.
- 2) Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als maatregelen zijn genomen om te belemmeren dat winkelwagentjes van en naar de openbare ruimte en/of de parkeergarage worden meegenomen.

4.1.2 Noodzaak en behoefte supermarkt

4.1.2.1 Toelichting van de wijziging

Naar aanleiding van meerdere zienswijzen wordt de motivering aangevuld met een uitleg en onderbouwing van nut en noodzaak van een supermarkt op deze locatie. De behoefte aan een supermarkt is met het onderzoek van Adviesbureau BSP 'Scenarioanalyse invulling retail Huizingalaan Utrecht' d.d. 13 oktober 2021 en het nadere marktonderzoek Jan van Galenstraat behoefte- en effectentoets supermarkt en aanvullende retail' van 24 april 2026, afdoende onderbouwd. We voegen deze onderzoeken toe als bijlagen bij de motivering van het TAM Omgevingsplan en vullen de motivering op dat aspect aan.

4.1.2.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Toe te voegen in paragraaf 2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking, onder het kopje 'Winkels en supermarkt':

De mandjessupermarkt en de winkels met dagelijks productaanbod dragen aantoonbaar bij aan de fijnmazige voorzieningenstructuur van de tien minutenstad en passen binnen de retailhoofdstructuur. De Jan van Galenstraat is opgenomen in deze structuur waarbij uitbreiding met een supermarkt en winkels met dagelijks productaanbod mogelijk is. De ontwikkeling is passend, omdat het gaat om het versterken van een bestaand winkelcluster. Er is kwantitatief voldoende marktruimte binnen het gehele verzorgingsgebied en er zijn voldoende kwalitatieve argumenten die de wenselijkheid van de ontwikkeling aantonen, zoals behoud van economische vitaliteit en verblijfskwaliteit en het voorkomen van leegstand. De toevoeging van 850 m² wvo aan supermarktmeters is voor het bestaande aanbod nauwelijks merkbaar. Dit komt doordat de nieuwe supermarkt een andere functie (een mandjesfunctie) heeft dan het omliggende supermarktaanbod in Noordoost en ook ontlastend kan werken voor de supermarkt in winkelcentrum de Gaard. De zeer beperkte omzetteffekten die optreden na realisatie van de supermarkt zullen zich bovendien over een groter gebied verspreiden. Het aantal meters

gereserveerd voor de overige retail units neemt af ten opzichte van de huidige gevestigde meters. Door deze afname zal op vergelijkbaar commercieel aanbod geen verdringingseffect merkbaar zijn. Zie ook bijlage 17 onderzoek van Adviesbureau BSP 'Scenarioanalyse invulling Retail Huizingalaan Utrecht' d.d. 13 oktober 2021 en bijlage 18 het nader onderzoek "Utrecht, Jan van Galenstraat behoefte en effectentoets supermarkt en aanvullende retail", SWECO 24 april 2026.

Deze ontwikkeling brengt geen negatieve effecten met zich mee als het gaat om leegstand en aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat.

4.1.3 Uitbreiding detailhandel in strijd met de omgevingsverordening van de provincie

4.1.3.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van meerdere zienswijzen wordt de uitbreiding van detailhandel nader onderbouwd ('in de geest van de provinciale Omgevingsverordening') op basis van de uitzonderingen uit artikel 9.20 onder 1 sub e. en sub g. Omgevingsverordening. In dat kader vullen wij de toelichting in paragraaf 2.2.1 (Omgevingsvisie provincie Utrecht en Omgevingsverordening provincie Utrecht) aan.

4.1.3.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Toe te voegen aan paragraaf 2.2.1 (Omgevingsvisie provincie Utrecht en Omgevingsverordening provincie Utrecht):

:

- Artikel 9.20 (Detailhandel) van de Omgevingsverordening provincie Utrecht bevat regels waarin is vastgelegd dat nieuwe of uitbreidende detailhandel buiten de aangewezen winkelstructuur in beginsel niet is toegestaan wanneer dit leidt tot aantasting van de detailhandelsstructuur.

Hierop gelden enkele uitzonderingen. Voor de ontwikkeling aan de Jan van Galenstraat is artikel 9.20 lid 2 sub e. en g. relevant. Het betreft hier wijk- en buurtverzorgende (dagelijkse) detailhandel binnen bestaand stedelijk gebied, passend bij het lokale schaalniveau en detailhandel die onderdeel uitmaakt van een integrale herontwikkeling of functiemenging zonder bovenwijkse of ontwrichtende werking. De Jan van Galenstraat functioneert als buurt- / wijkwinkelgebied. Het provinciale beleid is hier ondersteunend aan behoud en een gematigde uitbreiding van dagelijkse, wijkverzorgende detailhandel. Deze ontwikkeling is dus mogelijk onder instructieregel 9.20 onder e. en aanvullend g., omdat de uitbreiding van detailhandel noodzakelijk is voor het maatschappelijk functioneren van het bestaande winkelgebied Jan van Galenstraat en zorgt voor gevarieerd en bereikbaar aanbod van dagelijkse en ondersteunende voorzieningen voor inwoners en bezoekers. Met deze ontwikkeling blijft het gebied economisch vitaal en behoudt een kwalitatief hoog verblijfsklimaat, en wordt leegstand voorkomen. Daarnaast is de uitbreiding van detailhandel onderdeel van een bredere herontwikkeling in de wijk. De ontwikkeling aan de Jan van Galenstraat is daarmee passend in het provinciale beleid uit de Omgevingsverordening.

4.1.4 Gezondheidscentrum

4.1.4.1 Toelichting van de Wijziging

Per abuis is nog het vervallen gezondheidscentrum in de tekst van de motivering vermeld

4.1.4.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd: schrappen in paragraaf 4.1.1 (programma):

- Gezondheidscentrum

4.1.5 Snelfietsroutes

4.1.5.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van zienswijze 8 wordt de tekst van de motivering aangevuld met snelfietsroutes.

4.1.5.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Aanvulling motivering in paragraaf 4.2.3 (openbare ruimte en groen):

De Jan van Galenstraat in Utrecht maakt deel uit van de doorfietsroute (snelfietsroute) F28 tussen Utrecht en Amersfoort. Deze route is ontworpen om het woon-werkverkeer per fiets comfortabeler, veiliger en sneller te maken. De werkzaamheden aan deze route, waaronder de Jan van Galenstraat, vallen onder de doorontwikkeling van de snelfietsroutes in de provincie Utrecht.

4.1.6 Bestaand groen

4.1.6.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van zienswijze 8 wordt de tekst van de motivering aangevuld met bestaand groen.

4.1.6.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Aanvulling motivering in paragraaf 4.2.3 (openbare ruimte en groen):

Op dit moment is er weinig openbaar groen in het plangebied. Met deze ontwikkeling wordt er meer groen toegevoegd aan het bestaande groen in het plangebied. Het bestaande groen bevindt zich met name langs de Kardinaal de Jongweg (1864m²) en op de parkeerplaats aan de Huizingalaan (510m²).

4.1.7 Actualisering bestaande functies

4.1.7.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van zienswijze 8 wordt de tekst van de motivering aangevuld met actualisering van bestaande functies in de economische plint.

4.1.7.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Paragraaf 3.2 Beschrijving van bestaande functies in het plangebied

Hier zijn onder andere een ~~kruideniers~~-fietsenwinkel, een pizzeria en een ~~bloemist~~ witgoedhandel gevestigd.

4.1.8 Wens mandjes supermarkt

4.1.8.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van zienswijze 6 en 8 wordt de tekst van de motivering over de behoefte om deze supermarkt te realiseren voor wijkbewoners aangepast.

4.1.8.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd:

Paragraaf 2.3.2.3.2 Werken

De wens voor een supermarkt (in de vorm van een mandjessupermarkt) is expliciet voortgekomen naar aanleiding van wensen uit de buurt. Op basis van de participatie heeft een groep omwonenden uit de buurt aangedrongen op een zo klein mogelijke supermarkt. Mede op basis daarvan heeft de raad zich uitgesproken voor een mandjessupermarkt op 16 mei 2023.

4.1.9 Diervriendelijk bouwen

4.1.9.1 Toelichting van de Wijziging

Naar aanleiding van zienswijze 2. In paragraaf 5.11 is de tekst over diervriendelijk bouwen weggefallen en zal alsnog worden aangevuld.

4.1.9.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd (paragraaf 5.11 Natuurbescherming, kopje diervriendelijk bouwen):

Uitgangspunt is diervriendelijke bouw door het integreren van nestkasten of andere verblijfplaatsen van gebouw gebonden soorten in de stad. Daarbij is uitgangspunt het realiseren van één verblijfplaats per gebouwde woning.

4.2 Ambtshalve wijzigingen

4.2.1 Wijziging paragraaf 2.3.2.2.9 Energie in nieuwbouw

4.2.1.1 Toelichting wijziging

Naar aanleiding van recente ontwikkelingen rondom netcongestie in de regio Utrecht wordt de tekst over netcongestie bijgesteld.

4.2.1.2 Wijziging

De motivering wordt als volgt gewijzigd: De tekst in paragraaf 2.3.2.9 over netcongestie wordt als volgt geüpdatet.

Netcongestie in Utrecht

Op 12 oktober 2021 kondigde TenneT netcongestie af voor het terug leveren (het invoeden van) duurzaam opgewekte elektriciteit op het netwerk in de provincies Utrecht, Flevoland en Gelderland. Op 17 november 2022 kwam TenneT naar buiten met een nieuwe vooraankondiging van congestie voor dit gebied; het elektriciteitsnet heeft zijn maximale capaciteit bereikt ook voor het afnemen van elektriciteit. Dit betekent dat het stroomnetwerk hier op piekmomenten vol is in twee richtingen. Naast de knelpunten op het hoogspanningsnet zijn er ook knelpunten op het net van Stedin. Dit betekent concreet dat nieuwe grootverbruikers met een aansluitcapaciteit vanaf 3x80 Ampère niet in hun elektriciteitsbehoefte kunnen worden voorzien totdat het elektriciteitsnet is uitgebreid. Bovendien geven de netbeheerders aan dat in de provincie Utrecht de groei van kleinverbruik vanaf 2026 de daarvoor gereserveerde netcapaciteit kan overschrijden, wat noopt tot (extra) maatregelen. Voor het eerst kunnen daardoor ook kleinverbruikers, zoals huishoudens en het MKB, door netcongestie worden geraakt. In april 2026 is besloten dat er vanaf 1 juli een aansluitpauze (of een pas op de plaats) geldt. Dit geldt voor de gemeente Utrecht en de omliggende gemeenten. Dit betekent dat alle nieuwe aanvragen (ook voor woningbouwprojecten) vanaf 1 juli, voor zowel nieuwe aansluitingen als verzwaring van aansluitingen op een wachtlijst komen te staan.

4.3 Ondergeschikte verbeteringen

Er is aanleiding om de motivering op ondergeschikte punten te verbeteren en enkele feitelijke onjuistheden aan te passen. Bij paragraaf 4.2.2 Parkeren onder het kopje Autoparkeren op pagina 56 wordt de volgende zin als volgt aangepast:

Na toepassing van dubbelgebruik, in achtnemende de aanwezigheidspercentages voor de diverse functies, en de mobiliteitscorrecties vanwege toepassing van bovenstaande reductiemogelijkheden daalt de maatgevende parkeerbehoefte van 71 parkeerplaatsen naar 52 50 reguliere parkeerplaatsen (op de werkdag- en zaterdagavond) plus 3 parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. In de parkeergarage moet derhalve 52 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De reguliere parkeerplaatsen en 1 deelmobiliteitsplek worden in het gebouw ingepast. Voor 2 deelauto's worden nieuwe plekken aangelegd in de openbare ruimte.

Bij de paragraaf 4.2.1 Verkeer onder kopje Verkeersbewegingen op pagina 55 wordt de volgende zin als volgt aangepast:

Dit aantal verkeersbewegingen draagt niet bij aan een significante toename op het omliggende wegeninfrastructuurnet. In de bestaande situatie, gelet op het aantal m² bvo detailhandel (1393 m² bvo) en het aantal woningen (40), wordt het aantal bestaande verkeersbewegingen geschat op 920 560 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee zou in de toekomstige situatie het aantal verkeersbewegingen afnemen licht toenemen.

5 Toelichting

5.1 Wat is een vaststellingrapport?

Het vaststellingrapport hoort bij een raadsbesluit over de vaststelling van een wijziging van het omgevingsplan. Het is een onderdeel van dat raadsbesluit.

In het vaststellingrapport staan:

- een samenvatting van de zienswijzen en de reactie van de gemeente daarop en
- een verantwoording van wat er bij de vaststelling verandert aan de ontwerpwijziging die ter inzage heeft gelegen.

Verantwoording van de wijzigingen betekent dat in het rapport wordt uitgelegd welke veranderingen er zijn en waarom die nodig zijn. De toelichting op de wijziging wordt ook verwerkt in de artikelsgewijze toelichting en in de motivering.

De wijzigingen die in paragraaf 4.3 'Ondergeschikte verbeteringen' staan, worden niet uitgelegd. Dat zijn verbeteren van spelfouten, verbetering van de formulering of een aanpassing van de artikelsgewijze toelichting of van de motivering.

5.2 De vaststellingsprocedure

Voordat de gemeenteraad een wijziging van het omgevingsplan vaststelt, krijgt iedereen de gelegenheid geven om zijn mening over het ontwerp van die wijziging te geven. De gemeente doet dat door bekend te maken dat een ontwerp bekeken kan worden. De wet noemt dat 'ter inzage leggen'. In de bekendmaking staat ook wanneer, binnen welke termijn, zienswijzen ingediend kunnen worden. Een zienswijze is een brief of een digitaal formulier waarin iemand opschrijft wat hij of zij van de ontwerpwijziging vindt.

De termijn voor het indienen van zienswijzen duurt altijd 6 weken. Als iemand buiten de termijn een zienswijze indient, bestaat de kans dat de gemeente er niet meer op kan reageren. De gemeenteraad leest de zienswijze die te laat is ingediend natuurlijk wel.

Na afloop van de termijn van terinzagelegging bereidt de gemeente de vaststelling voor. Het opstellen van het vaststellingsrapport hoort daarbij. Het college van burgemeester en wethouders doet een voorstel aan de gemeenteraad om de wijziging vast te stellen. De gemeenteraad kan besluiten om de indieners van zienswijzen de gelegenheid te geven om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van de wijziging van het omgevingsplan betrokken zijn.

Na bespreking van het voorstel in de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken, stelt de gemeenteraad de wijziging vast of verwierpt het voorstel van het college.

5.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bekijken of het ontwerp aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, krijgt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, de gelegenheid om daar alsnog voor te zorgen.

¹ Artikel 16.29 en 16.30 van de Omgevingswet, artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht.

5.4 Privacy

In dit rapport worden alleen de geanonimiseerde samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt². Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

² Artikel 3.1 in samenhang met artikel 5.1 van de Wet open overheid.