

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 19 Dec 2022 14:40:10 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galen: raadsbrief
Attachments: Raadsbrief Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat.docx.pdf, Bijlage Planconcept herontwikkeling Jan van Galenstraat.docx.pdf

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Aan de gemeenteraad

Behandeld door	5.1.2E	Datum	19 april 2022
Doorkiesnummer	5.1.2E	Kenmerk	9881103
E-mail	5.1.2E@utrecht.nl	Onderwerp	Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat
Bijlage(n)	2 (waarvan 1 aangehecht)	Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Zoals toegezegd in de commissievergadering ROGV van 14 oktober 2021, informeren wij u met deze brief over de stand van zaken en verdere uitwerking van de herontwikkeling voor de locatie op de hoek van de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan.

Op 11 oktober 2021 hebben wij uw raad reeds nadere achtergrondinformatie over de nieuwbouwplannen gegeven. In deze brief is een deel hiervan opnieuw opgenomen om de verdere uitwerking van de plannen in haar context te kunnen plaatsen.

Het vastgestelde intentiedocument

De twee woonblokken aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan zijn gebouwd in 1964. Ze zijn verouderd en toe aan vervanging. Dit biedt een kans om uitvoering te geven aan de behoefte aan meer sociale huur en middenhuur woningen en voorzieningen in de stad. In augustus 2019 is het intentiedocument (IDOC) vastgesteld voor de herontwikkeling van twee woongebouwen met 40 (sociale) huurwoningen, een winkelstrip met acht units (ca. 820 m² bvo (bruto verkoop vloeroppervlak)) en een (gemeentelijk) parkeerterrein aan de Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan. Het richtinggevend programma van de herontwikkeling in het IDOC bestaat uit 104 woningen, waarvan 35% sociale huur (terugbrengen van de huidige 40 sociale huurwoningen), 54% middenhuur en 11% vrije sector huur, een winkelstrip met twee tot vijf units (390 m² bvo tot 740 m² bvo) en een supermarkt van ca. 1.800 m² bvo. Tevens is een kwaliteitsverbetering/vergroening van de openbare ruimte voorzien. In het IDOC zijn bij de beoordeling van de wenselijkheid en haalbaarheid van dit initiatief op verschillende thema's aandachtspunten meegegeven en onderzoeksvragen opgenomen om ervoor te zorgen dat de nieuwbouw ruimtelijk goed wordt ingepast. Een voorbeeld is dat in het IDOC is meegegeven dat de haalbare omvang en invulling van een supermarkt in deze ontwikkeling in samenhang met de omgeving moet worden onderzocht.

Definitiefase

In de definitiefase, i.c. de fase waar het plan zich nu in bevindt, moeten de onderzoeksvragen beantwoord worden om te komen tot ruimtelijke randvoorwaarden waar het plan aan moet voldoen. In de definitiefase vindt ook een integrale afweging van alle belangen plaats aan de hand van o.a. het

gemeentelijk beleid, de verkregen input vanuit de onderzoeksvragen en de participatie inbreng van de buurt. Bij de start van deze fase heeft de initiatiefnemer o.a. een marktonderzoek laten verrichten door Bureau Stedelijke Planning naar de haalbaarheid van een (grote) supermarkt van ca. 1.800 m2 bvo in het discount segment en zijn stedenbouwkundige verkenningen verricht naar de inpassing van het bouwvolume.

Eerste participatie ronde

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

Onderzoeken

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

Buurtvereniging Ezelsdijk

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

Naar aanleiding van de reacties van de werkgroep van de Buurtvereniging Ezelsdijk hebben Bureau Stedelijke Planning en RHDHV in de periode november 2021/ februari 2022 nadere uitleg en toelichting gegeven op de gebruikte onderzoeksmethoden en de daaruit voorkomende conclusies. In hun toelichting geven de bureaus aan geen aanleiding te zien hun eerdere conclusies en advies te herzien, o.a. op het punt dat een supermarkt van een beperkte omvang zoals de buurt graag ziet, economisch niet haalbaar is. De gemeente deelt deze mening. De werkgroep heeft tot nu toe nog geen reactie gegeven op de toelichting.

Nadere uitwerking

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

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

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

Tweede participatie ronde

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

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

Vervolg voor verdere planuitwerking tot SPvE

Op basis van de uitkomsten van de extra onderzoeken en aanvullende notities, de input vanuit de participatiebijeenkomsten tot nu toe (inclusief de gesprekken met de buurtvereniging Ezelsdijk) zijn de verschillende aspecten en belangen in samenhang gezien en afgezet tegen benoemde aandachtspunten en onderzoeksvragen in het IDOC. Dit heeft ertoe geleid om uitwerking 2 te vertalen in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Argumenten om uitwerking 2 verder te vertalen in een SPvE zijn:

1. Een supermarkt van kleinere omvang is voor wat de levensvatbaarheid weliswaar met meer onzekerheid omgeven, maar is economisch niet onhaalbaar en komt daarnaast tegemoet aan de wensen van de buurt.

De komst van een supermarkt is een randvoorwaarde om een vitale winkelstrip aan de Jan van Galenstraat te realiseren en voor de toekomst te kunnen behouden. Zonder supermarkt ontbreekt een trekker voor de dagelijkse boodschappen en is er voor de andere winkels aan deze strip onvoldoende economisch perspectief om deze te behouden voor de hoofdwinkelstructuur.

In het eerste marktonderzoek is aangetoond dat er voldoende marktruimte is voor een (grote) supermarkt (1.800 m2 bvo) om zich hier te vestigen en zo dagelijks voldoende publiek te trekken. Een supermarkt in het discountsegment is het meest kansrijk omdat deze nog niet in het verzorgingsgebied aanwezig is en er is sprake van verlies van toekomstperspectief van andere full-service supermarkten in het verzorgingsgebied.

Uit het aanvullend marktonderzoek naar een supermarkt met een omvang van 600-900 m2 wvo, blijkt dat het toekomstperspectief van de winkelstrip met de komst van een (kleine) supermarkt met deze omvang gering is. De kleine supermarkt biedt te weinig aanbod om te kunnen concurreren met het overige aanbod en is te kwetsbaar omdat kleine supermarkten in het algemeen de concurrentieslag met grotere omliggende supermarkten niet aankunnen. Dit geldt zeker voor de winkelstrip aan de Jan van Galenstraat gezien de nabijheid van het moderne, ge-upgrade winkelcentrum De Gaard. De

nieuwe (middelgrote) supermarkt moet daarom een nieuwe toetreders zijn om te veel concurrentie met De Gaard te voorkomen.

Vanuit economische haalbaarheid scoren beide uitwerkingen met een kleinere supermarkt minder goed dan met een grote supermarkt met 1.800 m² bvo. Uitwerking 1 scoort met een supermarkt van 1.522 m² bvo (1.250 m² wvo) beter dan uitwerking 2 met een supermarkt van 1.270 m² bvo (1.000 m² wvo). Uitwerking 2 is economisch niet onhaalbaar, maar economisch en met betrekking tot het behoud van een goede functiemix van voorzieningen in de winkelstrip wel met meer onzekerheid omgeven. Omdat we het belangrijk vinden te luisteren naar wat er leeft in de buurt, is de omvang van de supermarkt zo veel als mogelijk teruggebracht.

2. In-/uitgang parkeergarage en bevoorrading op de Huizingalaan heeft de voorkeur qua bevoorrading en verkeersveiligheid

De conclusies van de verkeerskundige onderzoeken van de verschillende locaties voor de in-/uitgang van de garage en logistiek voor beide scenario's laten zien dat de optie waarbij de in- en uitgang van de parkeerkelder en de bevoorrading van de supermarkt op de Huizingalaan uitkomt verkeerskundig én vanwege ons groenbeleid de voorkeur heeft.

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Kardinaal de Jongweg aangegeven als een 'te versterken groene verbinding'. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Er is ruimte om hierin een afweging te maken maar met het beschikbaar zijn van een alternatieve plek voor de ontsluiten wordt gekozen voor behoud en versterking van het groen. Daarnaast blijkt uit de onderzoeken dat de ontsluiting op de Kardinaal de Jongweg verkeers technisch niet veilig is in te passen omdat deze te dicht op het kruispunt Kardinaal de Jongweg / Jan van Galenstraat komt te liggen. Ook kan een ontsluiting op deze plek de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg beïnvloeden. Daarnaast is het nog onduidelijk hoe de nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg in de toekomst zal worden ingepast.

De locaties aan de Jan van Galenstaat voor de garage en logistiek vallen af vanwege de kans op filevorming (terugslag effect) op de Kardinaal de Jongweg. De locatie aan de Van Ginnekenlaan valt af vanwege het verlies aan ruimte en veiligheid bij de speeltuin en omdat dit ten koste gaat van de groenstructuur. Bovendien moet het bevoorradend verkeer dan de Zeemanlaan én de Van Ginnekenlaan in.

Al deze factoren bij elkaar nemend, komt de locatie aan de Huizingalaan als gunstigste naar voren, ondanks de draaibeweging die vrachtauto's op het fietspad moeten maken. Volgens de CROW-richtlijnen die de gemeente hanteert kunnen de in- en uitgang van de garage en de logistiek (laden en lossen) verkeers veilig worden ingepast. Om de in-uitgang van de parkeergarage en logistiek goed zichtbaar te maken voor voorbijgangers en goed uitzicht te geven aan de gebruikers kunnen borden, spiegels en signalering worden geplaatst.

3. Toename verkeer is in beide uitwerkingen acceptabel doch in uitwerking 2 is de toename minder

Uit de berekeningen voor beide uitwerkingen blijkt dat het aantal motorvoertuigen per etmaal groeit ten opzichte van de huidige situatie. De voorziene toename in beide uitwerkingen is van een dergelijke omvang dat de vervoersbewegingen binnen de gestelde normen voor de verkeersveiligheid voor de wegen rondom het project (Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat en Huizingalaan) blijven. Dit blijft ook gelden wanneer de Jan van Galenstraat straks heringericht wordt als een fietsstraat. De toename is in uitwerking 2 minder dan in uitwerking 1 vanwege de kleinere omvang van de supermarkt in uitwerking 2 en het gezondheidscentrum.

4. Het benodigde parkeren kan in beide uitwerkingen passend en inpandig worden opgelost, maar uitwerking 2 biedt een robuustere oplossing voor het voorkomen van parkeeroverlast in de direct omgeving

In beide uitwerkingen is een ondergrondse parkeergarage opgenomen met 65 plekken. Dit aantal is voldoende, in combinatie met mobiliteitsmaatregelen in de vorm van deelauto's en extra fietsparkeerplekken.

In uitwerking 1 moet worden uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de parkeerplekken. Dit is mogelijk omdat de tijdstippen dat bewoners en bezoekers van de winkels de plekken gebruiken verschilt. Het maatgevend moment voor het aantal benodigde plekken is de koopavond, wanneer de supermarkt en andere winkels nog open zijn, maar er ook al veel bewoners thuis zijn. Uit de berekeningen blijkt dat met 65 parkeerplekken de parkeervraag kan worden opgevangen en parkeeroverlast in de buurt voorkomen.

In uitwerking 2 is het vanwege het verschil in programma mogelijk de nieuwe bewoners een vaste plek in de garage te bieden en het bezoekersparkeren met dubbelgebruik op te lossen. Dit scenario is hiermee robuuster in het voorkomen van parkeeroverlast in de buurt.

Vanwege de herontwikkeling worden 60 betaald parkeren plekken opgeheven die nu aanwezig zijn in de Van Ginnekenlaan en op het in het plangebied gelegen parkeerterrein. De benodigde compensatie van deze plekken is meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplekken in de nieuwe situatie. Het aantal plekken in de nieuwe situatie is niet veel hoger dan de 60 die vervallen. Dit komt omdat in de rekenwijze het zo genaamde 'rechtens verkregen niveau' (aantal parkeerplekken behorend bij de huidige functies in de twee gebouwen) van 58 mag worden afgetrokken van het aantal nieuw te realiseren plekken.

5. Een gezondheidscentrum in de plint komt tegemoet aan de suggestie van bewoners, zorgt voor een levendige plint en bij de eerstelijns zorg bestaat behoefte aan meer ruimte.

Met de groei van de stad moeten ook de maatschappelijke voorzieningen meegroeien. In de wijk NoordOost is een groei van zo'n 4.000 inwoners tot 2040 voorzien. De buurt heeft de suggestie gedaan een gezondheidscentrum in het plan op te nemen. Deze functie heeft een kleinere verkeersaantrekkende werking dan een supermarkt. Ook is aangegeven dat de buurt meer behoefte heeft aan ruimte die geschikt is voor sociale functies. Meer maatschappelijke voorzieningen in de plint verrijkt het voorzieningenniveau in de buurt. Voorgesteld is een gezondheidscentrum op te nemen in de plannen, gecombineerd met een kleinere supermarkt. Samen met een kleinere supermarkt zorgt dit voor een lagere verkeersaantrekkende werking dan een grote(re) (discount) supermarkt en zorgt voor een levendige plint. Uit de ambtelijke toets blijkt dat de behoefte aan maatschappelijke voorzieningen zoals bijvoorbeeld een buurthuis of andere ontmoetingsplaatsen in de wijk de komende tijd niet in de knel komt. Bij de eerstelijns zorg bestaat momenteel wel behoefte aan meer ruimte.

6. Het richtinggevend woonprogramma uit het IDOC is in beide uitwerkingen doorvertaald en voldoen aan de uitgangspunten van het IDOC.

Doordat de absolute omvang van het programma binnen de twee uitwerkingen varieert tussen de 83 en 103 woningen en in beide uitwerkingen het terugbouwen van minimaal 40 woningen in de sociale huur uitgangspunt is, verschillen de relatieve aandelen wel: sociaal tussen 39% en 48%, middenhuur tussen 52% en 54% en vrije sector tussen 0% en 8%. Met name in de categorie middenhuur vindt de toevoeging plaats en daaraan is veel behoefte. Zoals in het intentiedocument van augustus 2019 is vastgesteld moeten de woningen aan het Actieplan Middenhuur van 7 december 2017 voldoen.

Bij de verdere uitwerking van het plan wordt onderzocht of in aanvulling op het intentiedocument ook kan worden voldaan aan de aangepaste voorwaarden middenhuur die onlangs op 10 maart 2022 door

Datum 19 april 2022
Ons kenmerk 9881103

uw raad zijn vastgesteld. Strikt genomen hoeft dat nog niet omdat de aangepaste voorwaarden middenhuur per 1-4-2022 van toepassing zijn op alle projecten waarvoor op dat moment nog geen intentiedocument is vastgesteld, danwel de tenderprocedure is gestart of een overeenkomst met ontwikkelaars is vastgesteld, waarin voorwaarden voor middenhuur zijn vastgelegd.

Bij de verdere uitwerking van het plan wordt ook gezien hoe invulling gegeven kan worden aan het Actieplan 'Een (t)huis voor ouderen' dat eveneens op 10 maart 2022 door uw raad is vastgesteld, o.a. om de doorstroming te bevorderen.

7. Beide uitwerkingen dragen bij aan vergroening en klimaatadaptatie.

In beide uitwerkingen wordt groen toegevoegd. Zowel openbaar als privé. Het initiatief draagt hiermee bij aan het vergroenen en klimaat adaptief maken van de buurt zoals is beschreven in de RSU2040. Door het opheffen van het parkeerterrein en de Van Ginnekenlaan (1.377 m2 openbaar groen) en het groen inrichten van het dak van de supermarkt (1.388 m2 privé groen) kan het plangebied worden vergroend met ca. 2.765 m2 en voorzien van een kwaliteitsimpuls. Ook worden drie bomen aan de Jan van Galenstraat toegevoegd.

Met deze brief hebben wij u zoals toegezegd uitgebreid over de tussenstand van het project Jan van Galenstraat geïnformeerd. In de brief hebben wij tevens een onderbouwing gegeven op basis van welke randvoorwaarden het planproces wordt afgerond om te komen tot een SPvE dat u ter vaststelling zal worden aangeboden.

Allereerst volgt binnenkort een brede buurtbijeenkomst om de buurt eveneens over deze tussenstand en het vervolg te informeren. Daarna bestaat nog de mogelijkheid om te reageren op de verdere uitwerking in het SPvE. Nadat het SPvE is vrijgegeven voor consultatie volgt de besluitvorming door de raad. Naar verwachting is dat in het 4^e kwartaal 2022. Nadat de raad het SPvE heeft vastgesteld, wordt het nieuwe bestemmingsplan of straks omgevingsplan voorbereid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Overzicht Bestuurlijk proces

27 augustus 2019: Collegebesluit vaststellen [IDOC](#)

31 maart 2021: beantwoording [SV 2021, nr. 61](#)

Op 31 maart 2021 heeft het college schriftelijke vragen van de raadsleden Isik (PvdA), Zwinkels (CDA) en Heijne (GroenLinks) over nieuwbouwplannen Jan van Galenstraat beantwoord. [iBabs Online](#)

14 juni 2021: Gesprek wethouder Verschuure met bewoners op locatie

1 oktober 2021: Beantwoording aanvullende vragen Buurtvereniging

De raadsleden hebben met de betrokken buurtvereniging Ezelsdijk de antwoorden besproken. De vragen zijn volgens de buurtvereniging niet altijd volledig beantwoord en daarnaast roepen sommige antwoorden weer nieuwe vragen bij hen op. De buurtvereniging heeft daarom aanvullende vragen gesteld. Deze zijn in oktober 2021 ambtelijk beantwoord.

5 oktober 2021: Raad in de Wijk

Naar aanleiding van de aanvullende vragen van de buurtvereniging hebben raadsleden zich op 5 oktober 2021 tijdens de 'Raad in de Wijk' bijeenkomst in Noordoost laten informeren over de plannen en participatie door bewoners en ambtenaren.

11 oktober [Raadsbrief](#) Onderzoeken in het kader van de herontwikkeling (SPvE) Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan

14 oktober 2021: Raadscommissie Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Vastgoed

In vervolg op het bezoek van 5 oktober aan de buurt is in de commissievergadering van 14 oktober 2021 het SPvE Jan van Galenstraat geagendeerd. Bespreekpunten waren: renoveren versus sloop-nieuwbouw/verdichten, de positie van de huidige huurders en de participatie. Tijdens de vergadering heeft de wethouder Ruimtelijke Ordening toegezegd in Q2 2022 de raad middels een brief te informeren over de stand van zaken van de planvorming.

006GIN

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 19 Dec 2022 14:43:57 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: ontwerp
Attachments: 2022.09.20 - 006GIN_VO_concept.pdf, 100 Begane grond.pdf

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 21 Dec 2022 12:57:47 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Project Jan van Galenstraat: parkeerbalans (5.1,2E)
Attachments: FW: Nieuwbouw Jan van Galenstraat: concept VO en programma & parkeren, Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma.xlsx, Jan van Galenstraat: ontwerp, Jan van Galen: raadsbrief

Ha 5.1,2E

Hoe is het met je?

Ik wil jouw expertise over de parkeernomen.

Dit project is al 3 keer in het parkeernormenoverleg geweest, hoorde ik van 5.1,2E 5.1,2E weet er ook al veel vanaf en 5.1,2E is gevraagd mee te adviseren voor later (opstellen Anterieure overeenkomst).

Het project (het plot) is kleiner geworden en woningen o.b.v. BVO (de kruks zit bij woonvisie, die rekenen met GO). Zie ook raadsbrief.

Al die tijd had 5.1,2E geen Verkeerskundige en nu ben ik gevraagd om ‘even alle stukken’ door te lezen voor de Staf van 12 januari.

Aan mij is gevraagd:

Klopt de parkeerbalans die 5.1,2E eerder heeft opgesteld, het RVN o.b.v. de huidige plannen. Kleinere supermarkt (mandjes) en wordt er niet gekozen voor een supermarkt maar voor andere commerciële doeleinden, dat zijn dus parkeerbalansen o.b.v. 2 scenario's.

Zijn alle cijfers, afmetingen en normen kloppend.

Er is aangegeven 11 parkeerplekken tekort te komen – in de garage is er sprake van 3dubbel gebruik. Bewoners, bezoekers en bezoekers van de winkels en de expeditie(ingang) voor laden en lossen van vracht. Ook willen ze op de Huizingalaan groen weghalen en of het bushokje verplaatsen en 5 parkeerplekken weghalen t.b.v. het kunnen draaien van vrachtverkeer.

Ook moet er:

Parkeerdrukmeting uitgevoerd worden, vanwege oude analyse 2017. Men zegt dat het er drukker is geworden.

De bewoners willen zich aan het oude houden en zijn tegen alles wat de gemeente aandraagt. In feite zelfde situatie als de Gaard.

Bewoners van de JvGstraat halen hun boodschappen ook bij de Gaard.

Heb jij tijd om deze puzzel te leggen? Of voor een 4^e keer in het parkeernormenoverleg bespreken. Note: voor mij en voor jou is het project nieuw, dus ik wil weten wat kan en goed vastleggen.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows

Van: 5.1,2E 5.1,2E
Verzonden: maandag 19 december 2022 14:39
Aan: 5.1,2E
Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: parkeerbalans (5.1,2E)

Ha 5.1,2E

Bijgesloten de mail en de excel van 5.1,2E

Mvg,

5.1,2E

Van: 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 10:47
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: parkeerbalans

Hoi 5.1,2E

Klopt, hierbij de beoordeling:

Autoparkeren

- Ik heb een nieuwe parkeerbalans gemaakt en de conclusie is dat er bij volledig dubbelgebruik 69 plekken nodig zijn en er zitten nu maar 66 plekken in het ontwerp. Dit voldoet dus niet aan de parkeernormen (zie bijlage).
- De 73 woningen sociale huur/middenhuur vallen allemaal in de categorie 55-80 m2 bvo, en vallen dus ook onder deze norm. We hebben het eerder gehad over de minimale norm van 50 GO vanuit Wonen en dat deze woningen qua parkeren onder de 55 m2 bvo moeten vallen om het plan haalbaar te maken. Deze groottes liggen echter een stuk boven de 55 m2 bvo (= 59 m2 bv0), dus hier geldt ook de norm voor. Ik zie hier geen kans om een uitzondering te maken.
- Hellingbaan is 20%, dit mag maximaal 14% zijn. Dit gaat niet goed en is ook echt een probleem. Hellingbaan moet langer worden. Als die langer wordt komt hij meer de garage in.
- In een parkeergarage met een openbaar karakter (wat hier het geval is door het optimaal inzetten van dubbelgebruik tussen woningen en supermarkt) moet je 10 meter horizontaal hebben tussen slagboom en voet hellingbaan. De helft van de parkeerplekken is nodig voor supermarkt, dus is het een openbare parkeergarage. Voor comfort van bezoekers die niet bekend zijn met de garage, geldt de 10 meter. Dit is een knelpunt in het ontwerp
- Vraag: is het mogelijk om nog 2 vakken toe te voegen in de bocht? Check met rijcurve simulatie. Of evt. in hoeken rechts? Of zit daar vluchtweg?

- Vraag: Hoe gaat het parkeermanagementsysteem werken? Je wilt altijd 50% van de plekken vrijhouden voor bezoek winkel. We willen niet dat supermarkt bezoeker de bewoner blokkeert. Dit vraagt om afspraken vroeg in het proces. Is hier al over gesproken en over nagedacht? Dit is een belangrijk punt bij het maken van bijv. de anterieure overeenkomst. In de bijlage zie je de aanwezigheidspercentages van bezoek supermarkt en woningen.
- Volledig dubbelgebruik tussen woningen, winkels, gezondheidscentrum en supermarkt is een risico om dit praktisch werkbaar te maken. Dit vraagt commitment en veel overleg tussen alle partijen

Fietsparkeren

- Ruimte voor de fietsenstalling van 230 plekken voor bewoners lijkt voldoende. Graag nog stallingen intekenen.
- Bij inzet afwijkmogelijkheid extra fietsparkeerplekken toevoegen komen hier nog 23 plekken bij. Na intekenen stallingen nog een keer checken of dit past.
- Aandachtspunt: waar komen plekken fietsers voor bezoek supermarkt, winkels en gezondheidscentrum? In principe op eigen terrein realiseren. Passen er nog 114 fietsen in het pand? En anders in de openbare ruimte?
- De hellingbaan is 2 meter breed, je kunt elkaar passeren met fiets, dat is prettig.

Kortom, het plan voldoet nog niet aan de normen en het fietsparkeren voor bezoekers, het aantal plekken voor auto's en het volledige dubbelgebruik tussen functies zijn aandachtspunten in dit project.

In verband met mijn vertrek bij de gemeente zet ik 5.1.2E als parkeeradviseur voor Oost en 5.1.2E met veel kennis van garages in de CC.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E 5.1.2E

5.1.2E / 5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 20 oktober 2022 08:51
Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: parkeerbalans

Ha [redacted]

Even geleden toen ik je sprak gaf je aan dat je met de laatste info van het ontwerp / programma de parkeerberekening voor de Jan van Galenstraat had gemaakt. Kun je deze nog doorsturen?

Met vriendelijke groet,

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



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 7 Mar 2023 09:53:51 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: aanloop naar de raadsbrief

Hoi 5.1.2E en ook 5.1.2E

Stel jij het op prijs, om ter voorbereiding en goed beslagen ten ijs te komen voor as vrijdag om even na te lopen wat deze wijzigingen betekent voor de parkeernorm. Daarnaast wil de architect de parkeerbak verkleinen. De vleugel naar (onder) het gezondheidscentrum valt dan weg. Ik heb wat bedenkingen, wil er met jullie over sparren.

Heb een overleg voor straks ingepland en ik zie dat 5.1.2E al geaccepteerd heeft. Fijn.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: dinsdag 7 maart 2023 07:36

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

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

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

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

<5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Jan van Galenstraat: aanloop naar de raadsbrief

Ha 5.1.2E

We zijn inmiddels weer een stapje verder. 16 maart hebben we het tweede ronde tafel gesprek met de huurders, winkeliers, buurtvereniging en de initiatiefnemer. Daarna moeten we de raadsbrief afronden voor de raadsvergadering (geen cie) op 6 april.

Als er geen gezamenlijk scenario uitkomt gaat 5.1.2E de raad voorstellen te gaan voor het scenario waarbij we het SPvE behouden maar de logistiek aan de zijde van de KdJweg situeren en naar een supermarkt van 850 m2 wvo gaan.

Wil jij ter voorbereiding van de brief alvast een stuk(je) tekst opstellen zoals we hebben besproken in ons tel gesprek even terug? Lijn die we toen hadden was dat EZ integraal heeft beoordeeld, dat de toekomstbestendigheid met nog meer onzekerheid wordt omgeven maar dat het van belang is dat de retailhoofdstructuur wordt behouden (10 minutenstad,

barcode, etc.), dan liever een supermarkt van nog wat kleinere omvang. Dit zal waarschijnlijk wel bevorderen dat er een supermarkt komt met een 'mandjes- of city concept'. Of het een ander segment supermarkt zal worden dan die in de Gaard is meer onzeker geworden.

Ter info: de omvang van de supermarkt in het huidig ontwerp is inmiddels 950 m2 wvo. 5.1.2E 5.1.2E en ik zitten komende vrijdag samen met de initiatiefnemer bij de architect om te kijken naar het ontwerp en hoe we met de buitenruimte kunnen omgaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

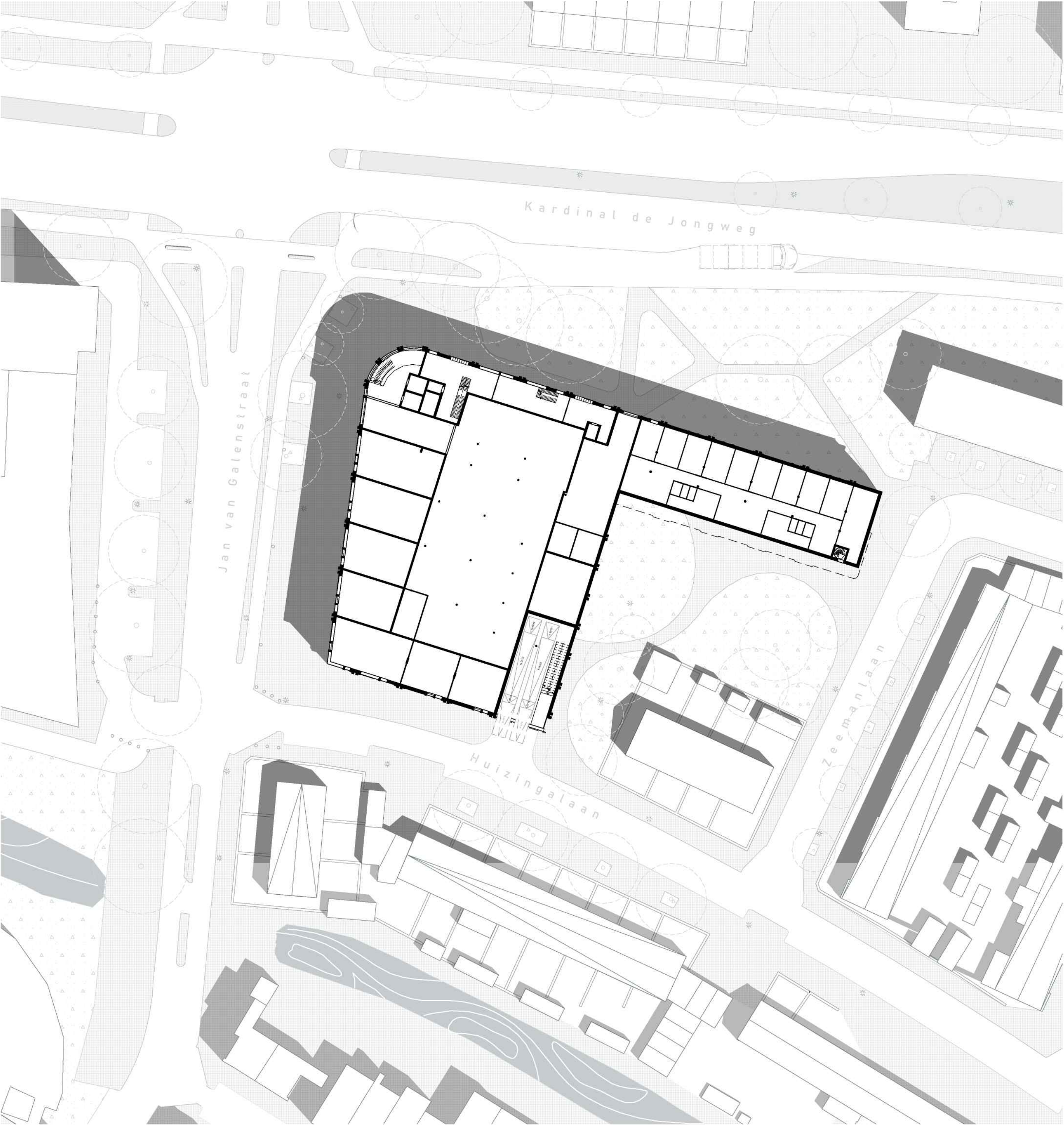
5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht





stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

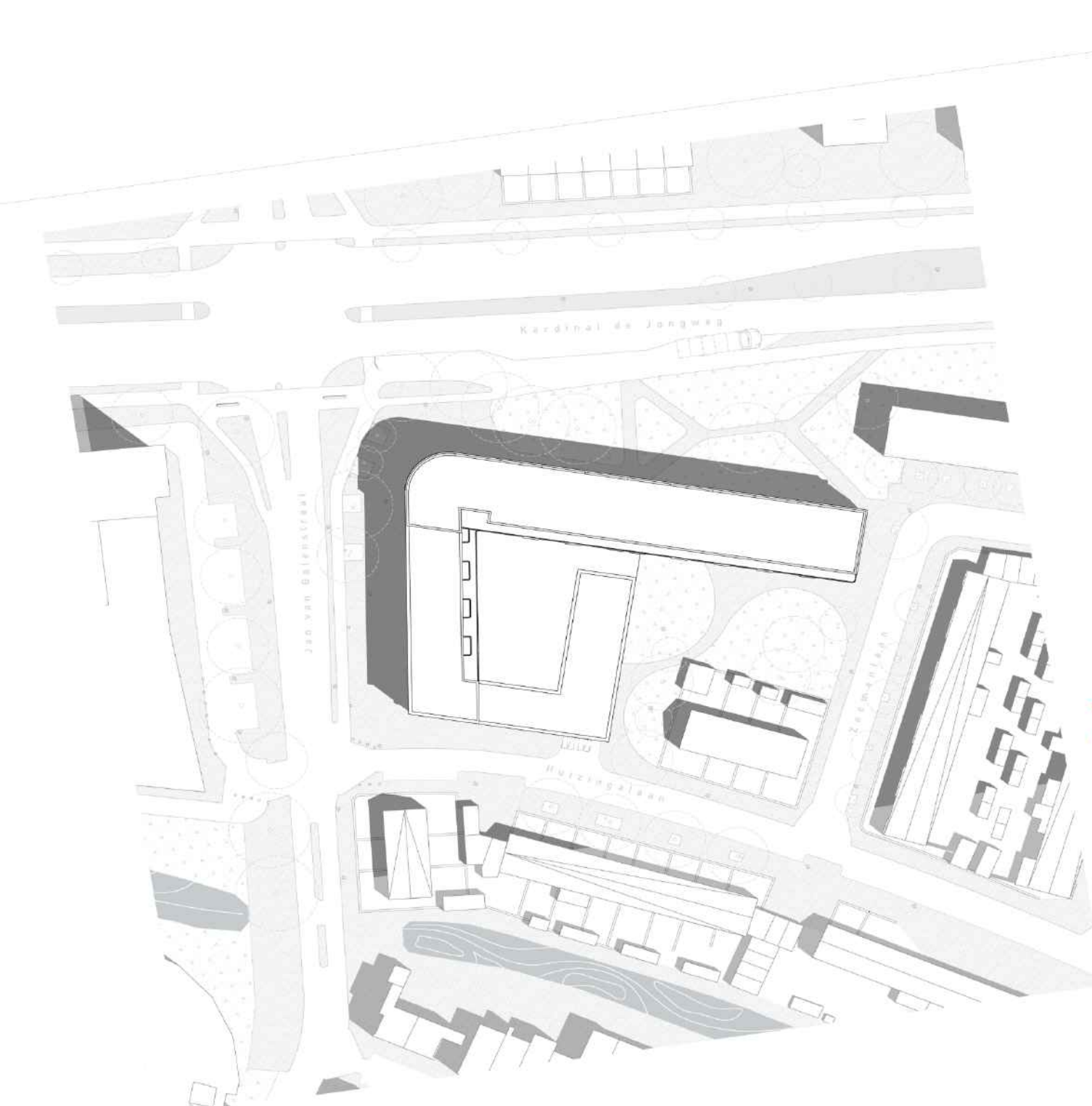
Situatie
Maaiveld - nieuwe situatie

datum		gewijzigd	formaat	schaal
			A2	1:500
opdrachtgever		fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.		VO		000

project
Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

projectnr
006GIN

BLAUW
People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Situatie

Dak

datum

gewijzigd

formaat

A2

schaal

1:500

opdrachtgever

Kerkebosch Groep B.V.

fase

VO

status

nummer

001

project

Herontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

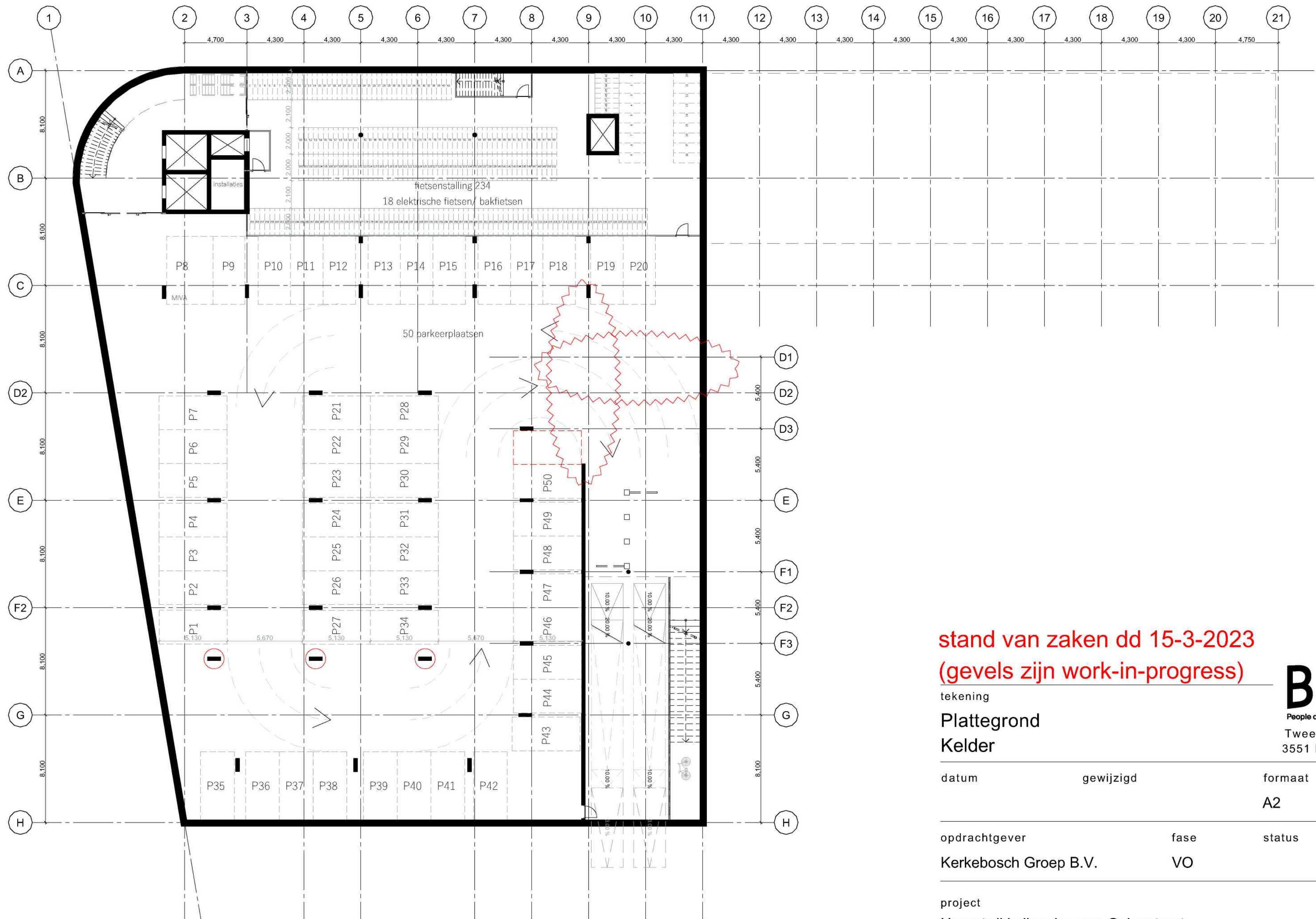
projectnr

006GIN

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 8A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Plattegrond

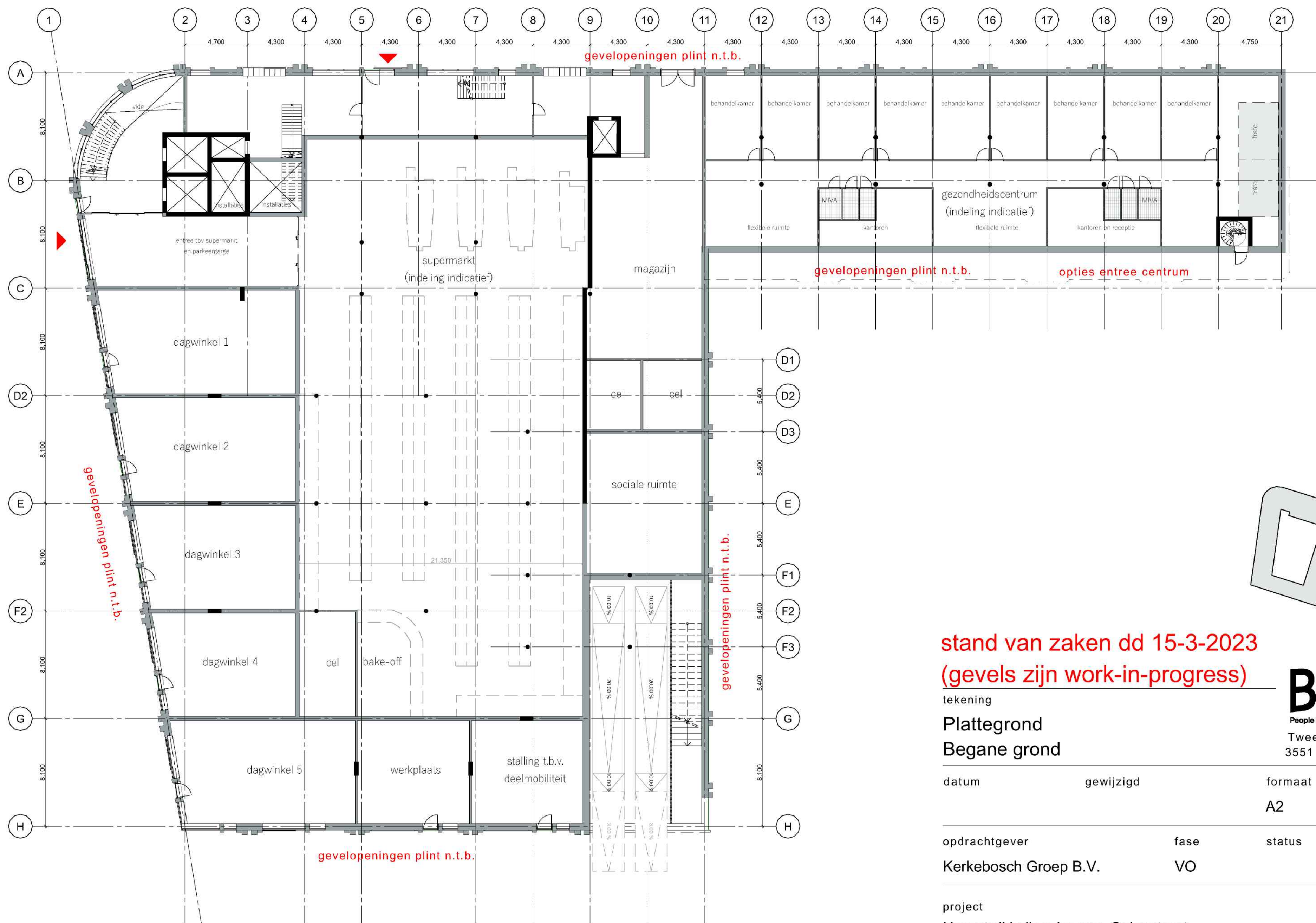
Kelder

BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		10k

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



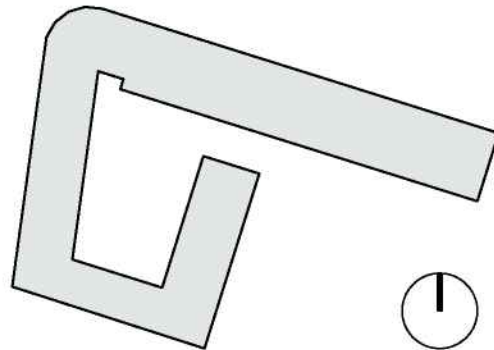
stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Plattegrond
Begane grond

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		100

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

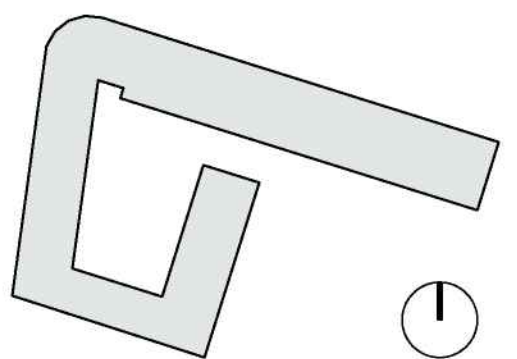
tekening

Plattegrond
Eerste verdieping

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200

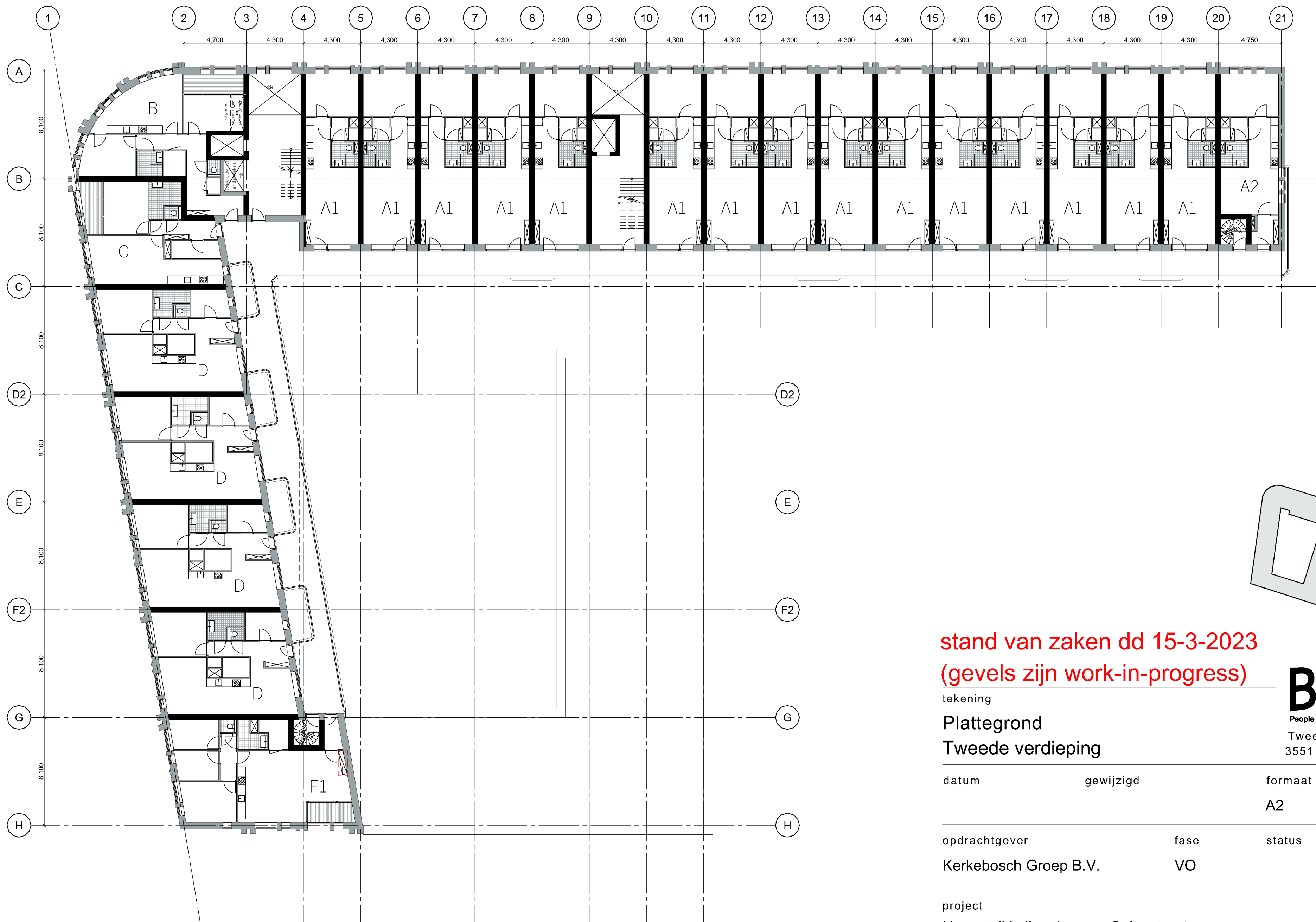
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		101

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



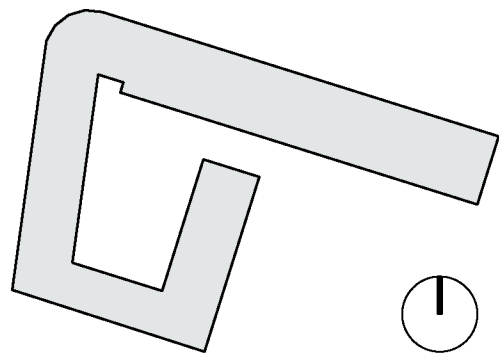
stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Plattegrond
Tweede verdieping

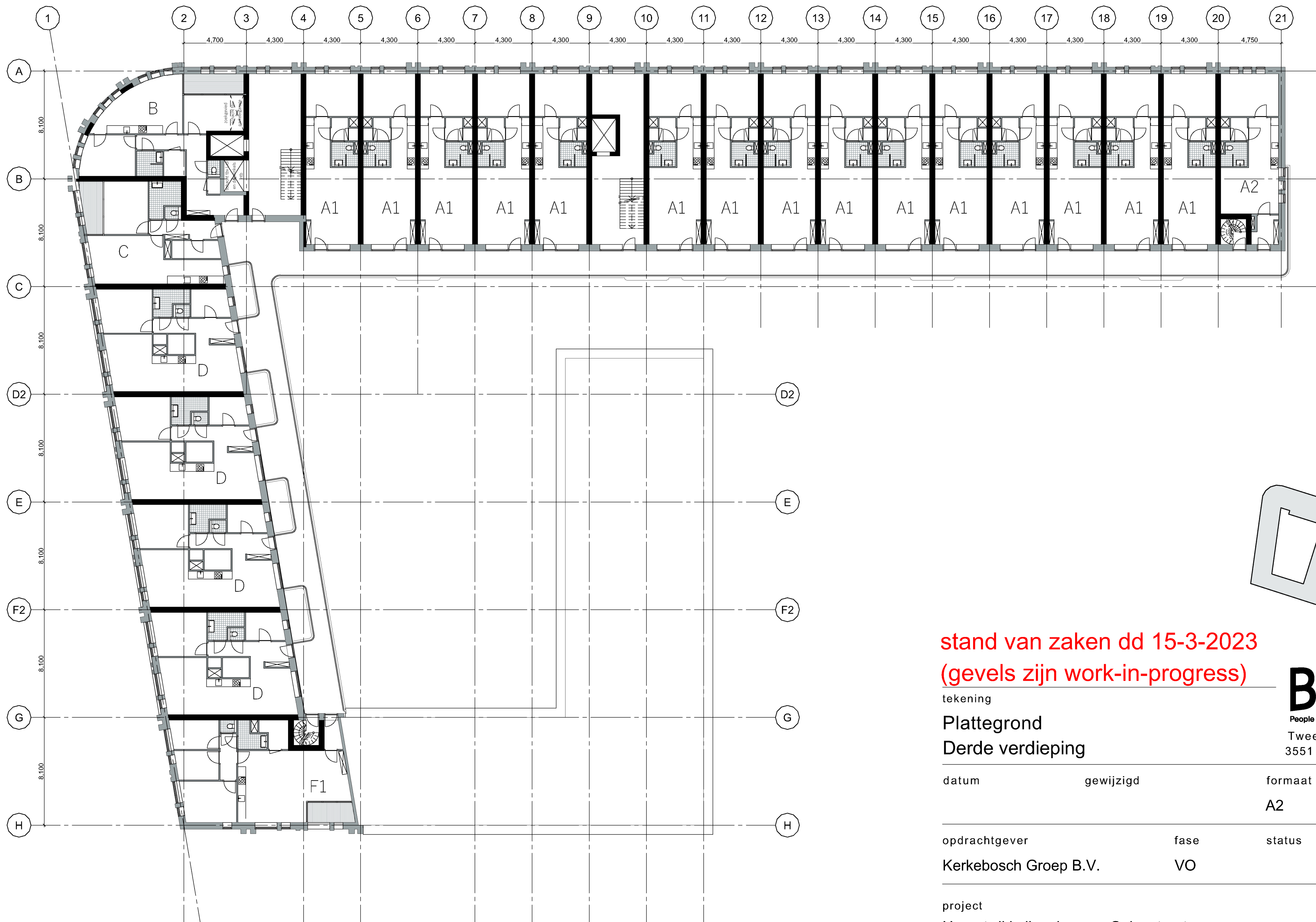
datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		102

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



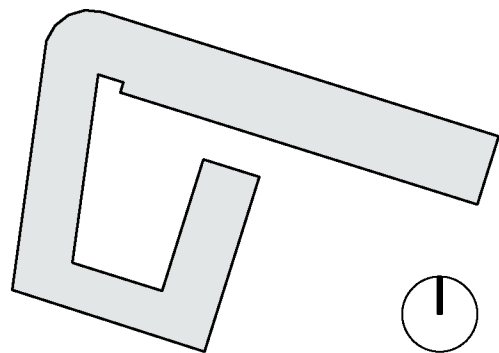
stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Plattegrond
Derde verdieping

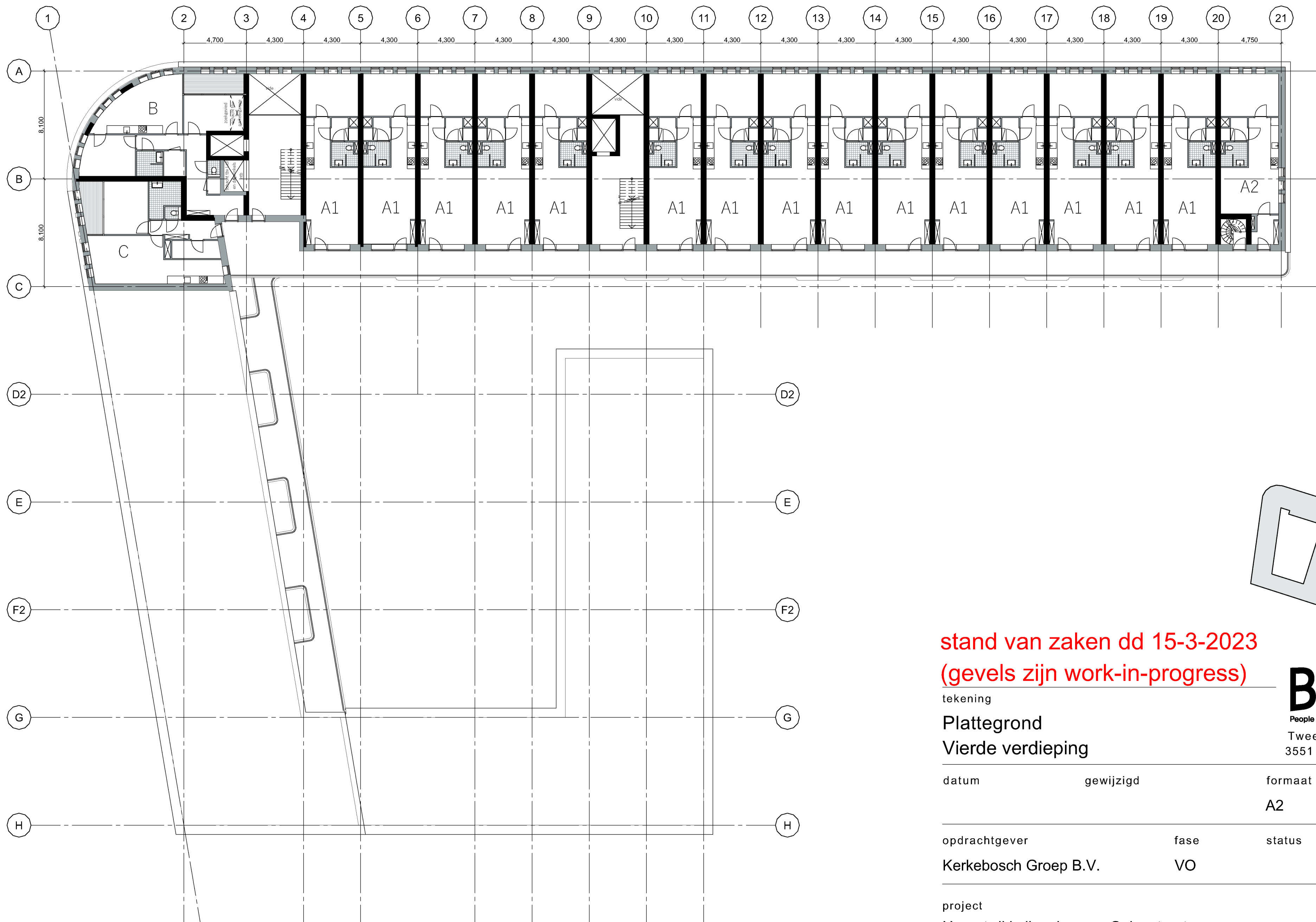
datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		103

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

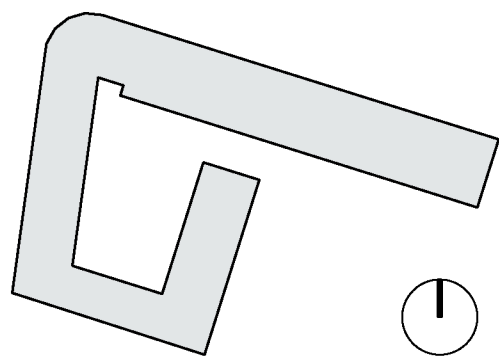
tekening

Plattegrond
Vierde verdieping

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200

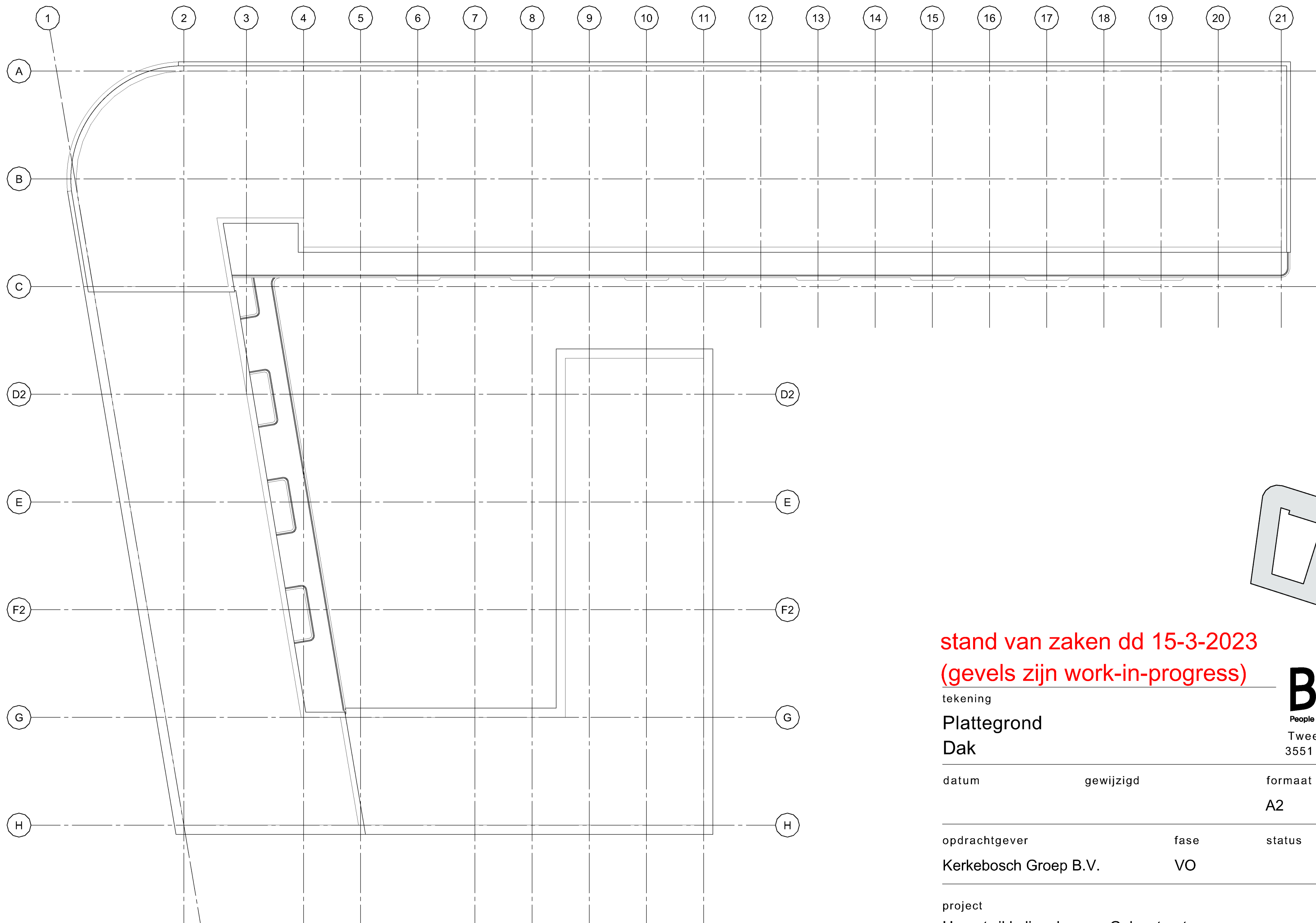
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		104

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

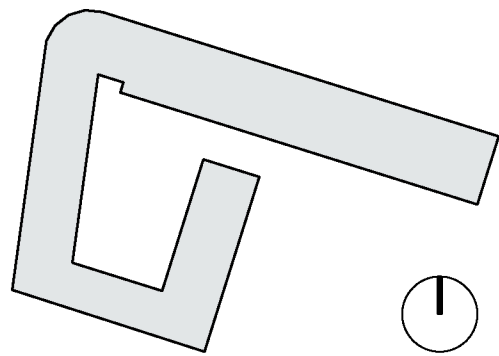
tekening

Plattegrond
Dak

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200

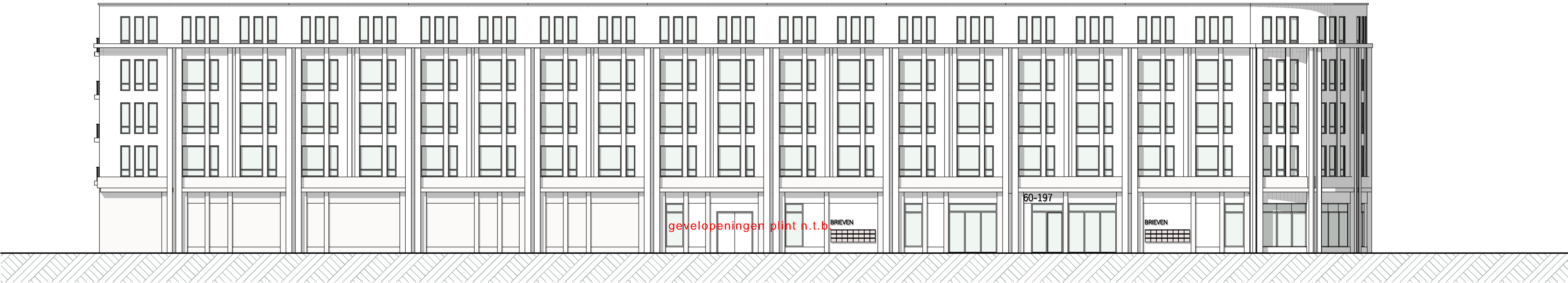
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		105

project	projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN



BLAUW
People driven architecture

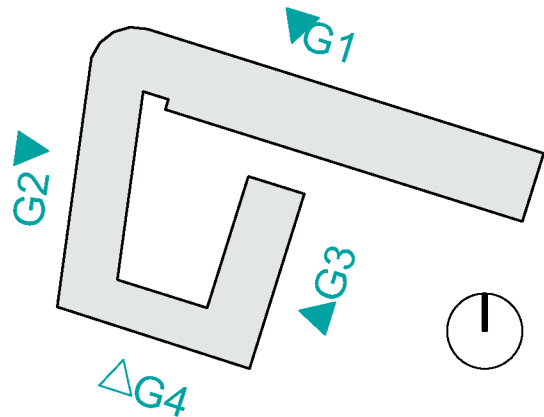
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



Gevel G1 Kardinaal de Jongweg



Gevel G2 Jan van Galenstraat



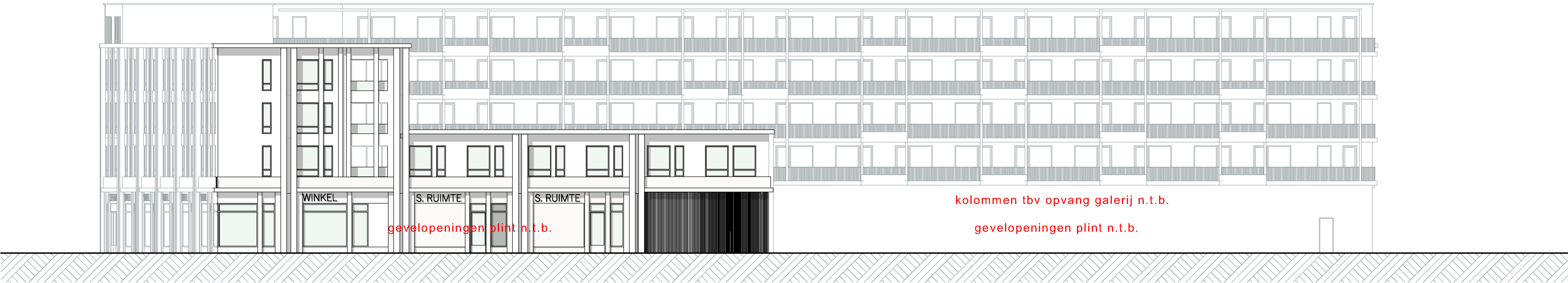
stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

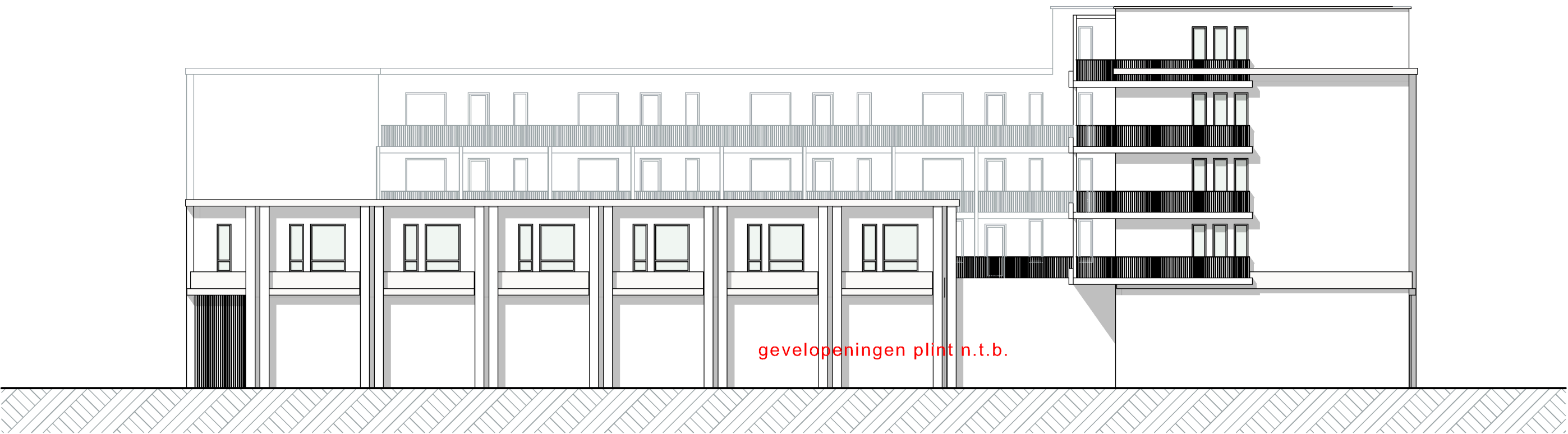
Gevelaanzichten
Noord- en westgevel

BLAUW
People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

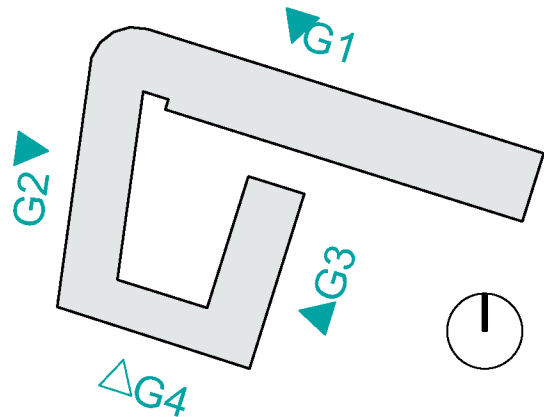
datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		200
project	projectnr		
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN		



Gevel G4 Huizingalaan



Gevel G3 Zeemanlaan



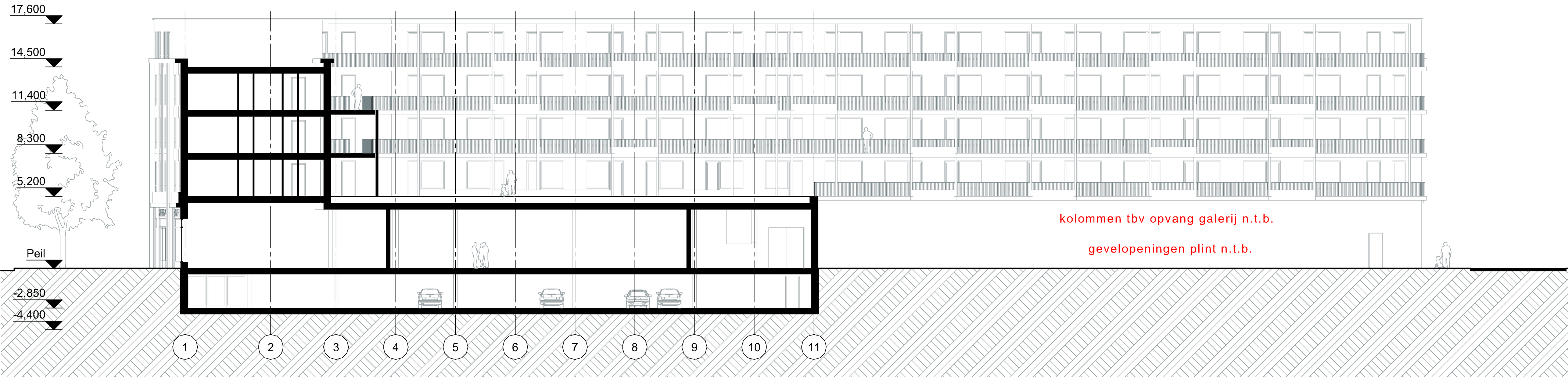
stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

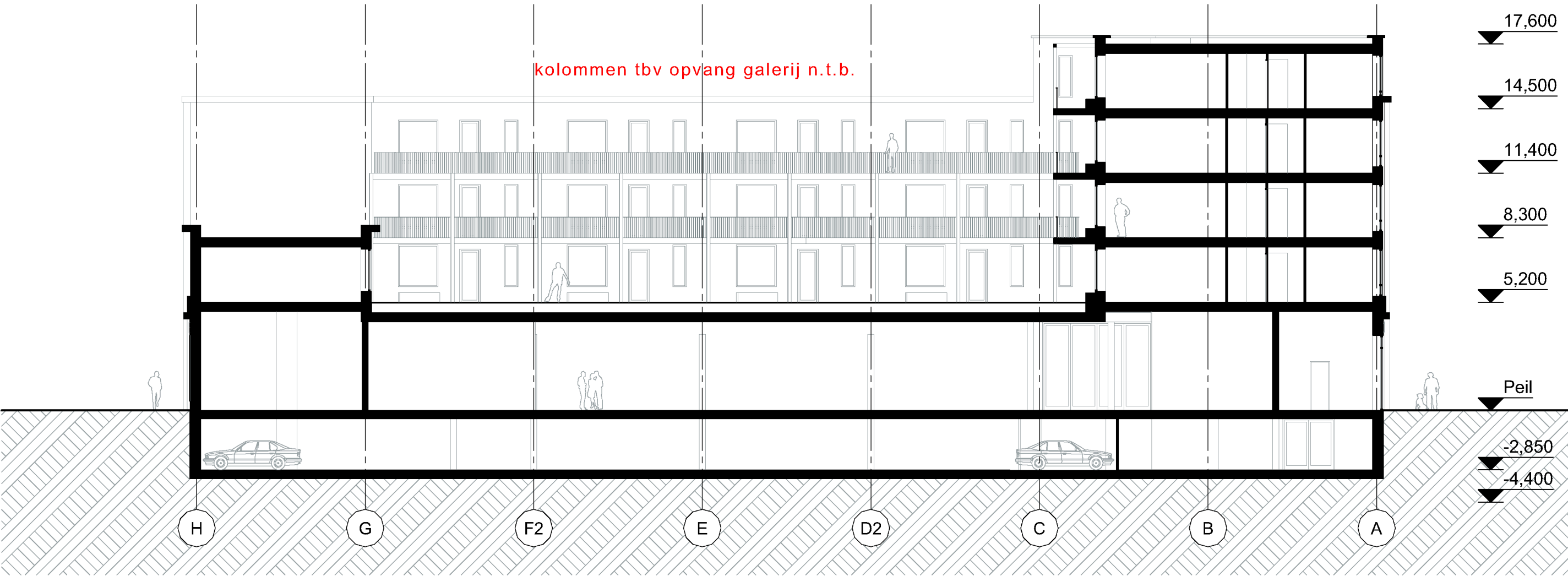
Gevelaanzichten
Zuid- en oostgevel

BLAUW
People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

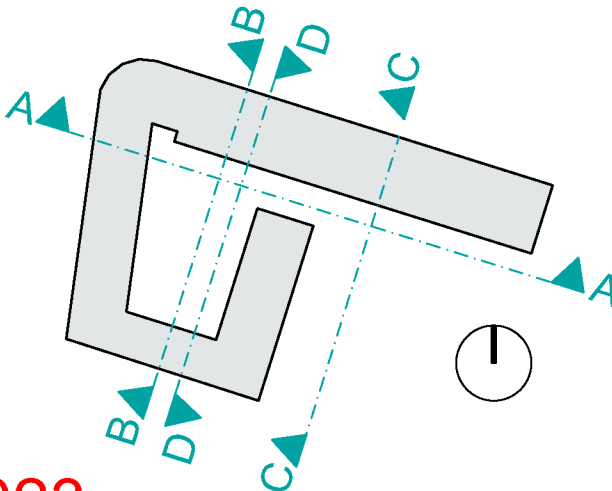
datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		201
project			projectnr
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht			006GIN



Doorsnede AA



Doorsnede BB

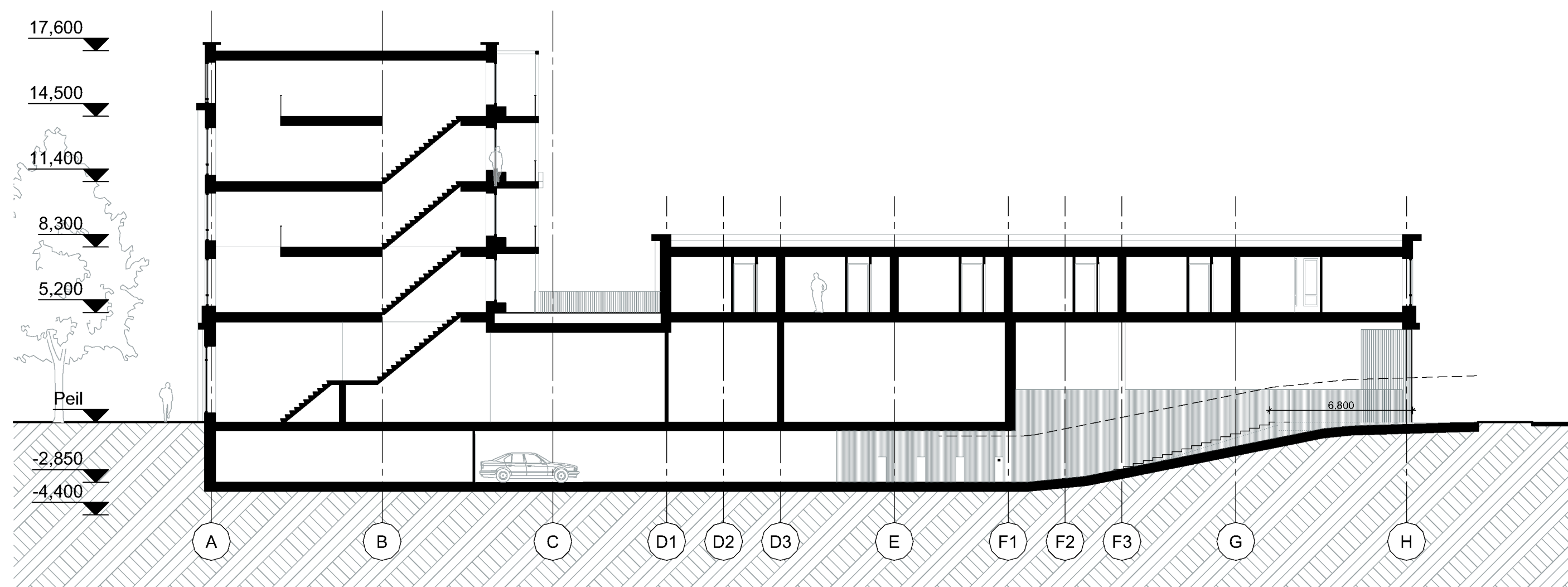


stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

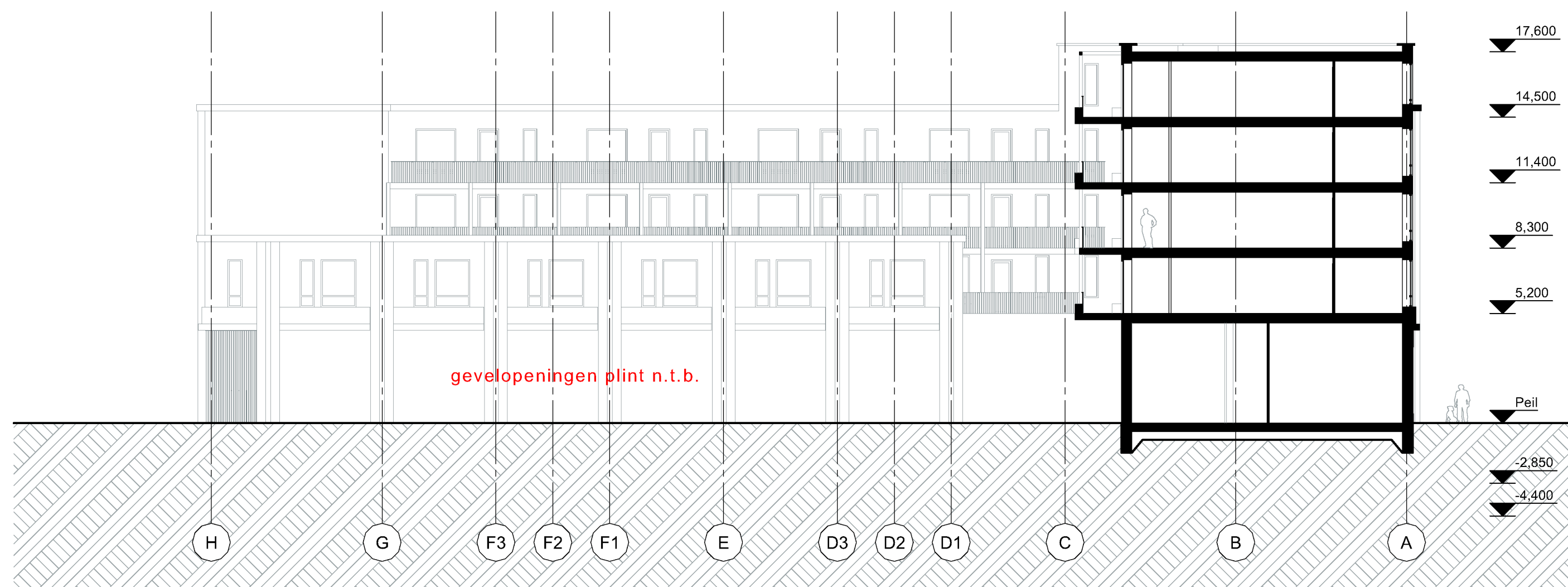
tekening
Doorsneden
AA en BB

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		300
project	projectnr		
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN		

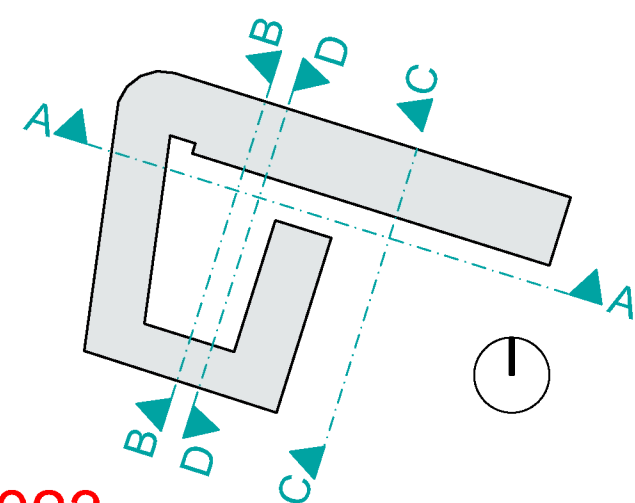
BLAUW
People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL



Doorsnede DD



Doorsnede CC



stand van zaken dd 15-3-2023
(gevels zijn work-in-progress)

tekening

Doorsneden
CC en DD

Keyplan

BLAUW
People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

datum	gewijzigd	formaat	schaal
		A2	1 1:200
opdrachtgever	fase	status	nummer
Kerkebosch Groep B.V.	VO		301
project	projectnr		
Herontwikkeling Jan van Galenstraat Utrecht	006GIN		

BVO bruto vloeroppervlak per type			
woningtypologie	m²	aantal	area m²
Type A1	59,5	60	3,568.0
Type A2	63,9	4	255.4
Type B	89,3	1	89.3
Type C	79,9	4	319.7
Type D	87,5	12	1,049.5
Type E	59,40	5	297.0
Type F	104,1	1	104.1
Type F1	102,4	2	204.8
Type G	112,2	1	112.2
Type H	104,8	1	104.8
Totaal			6,104.9 m²

GO gebruiksoppervlak			
woningtypologie	m²	aantal	area m²
Type A1	50,0	60	3,002.2
Type A2	50,5	4	202.1
Type B	83,9	1	83.9
Type C	68,7	4	274.8
Type D	75,3	12	904.0
Type E	50,0	5	250.1
Type F	95,3	1	95.3
Type F1	86,2	2	172.3
Type G	96,2	1	96.2
Type H	99,3	1	99.3
Totaal			5,180.3 m²

BVO gebouwgebonden buitenruimtes			
Begane grond			
	buitenruimte onder galerij	86.9	
		86.9 m²	
1e verdieping			
	collectieve daktuin	870.9	
	galerij	90.0	
	loggia's, inclusief scheidingsconstructie	26.9	
		987.8 m²	
2e verdieping			
	galerij	254.3	
	loggia's, inclusief scheidingsconstructie	17.2	
		271.6 m²	
3e verdieping			
	galerij	254.3	
	loggia's, inclusief scheidingsconstructie	17.2	
		271.6 m²	
4e verdieping			
	galerij	174.2	
	loggia's, inclusief scheidingsconstructie	8.9	
		183.2 m²	
Totaal		1,801.0 m²	

BVO Bruto-vloeroppervlakte - Gebouw		
Kelder		
	gemeenschappelijke fietsenstalling tbv woningen, inclusief helling / trap	545.1
	installaties	11.7
	parkeren - incl. in- en uitrit en installaties	1,829.7
	algemene verkeersruimte tbv ontsluiting parkeergarage en supermarkt	110.8
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	23.7
Subtotaal		2,521.0 m²
Begane grond		
	installaties	29.3
	algemene verkeersruimte tbv ontsluiting parkeergarage en supermarkt	176.7
	dagwinkel 1	121.9
	dagwinkel 2	110.9
	dagwinkel 3	98.6
	dagwinkel 4	87.5
	dagwinkel 5	116.4
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	202.0
	gezondheidscentrum	535.1
	stalling t.b.v. deelmobiliteit i.c.m. werkplaats n.t.b.	75.6
	supermarkt	1,267.8
	trafo	63.7
	werkplaats	72.2
Subtotaal		2,957.7 m²
1e verdieping		
	appartementen	2,096.5
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	116.4
Subtotaal		2,212.9 m²
2e verdieping		
	appartementen	1,577.1
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	131.5
Subtotaal		1,708.6 m²
3e verdieping		
	appartementen	1,577.1
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	131.5
		1,708.6 m²
4e verdieping		
	appartementen	1,128.3
	gemeenschappelijke verkeersruimte woningen	125.7
Subtotaal		1,254.1 m²
Totaal		12,362.8 m²

tekening

Progamma
GO/BVO

datum15-03-2022

opdrachtgeverKerkebosch Groep B.V.

projectHerontwikkeling Jan van Galenstraat
Utrecht

gewijzigd

faseVO

formaatA3

status

nummer801

schaal1:1

projectnr006GIN

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6A
3551 EJ Utrecht NL

From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Thu, 16 Mar 2023 11:45:50 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren
Attachments: 2023.03.15_006GIN_VO_000-301_svz.pdf, 2023.03.15_006GIN_VO_801 GO_BVO.pdf

Supermarkt (Lidl) "mandjessupermarkt" 1300 bvo in parkeerbalans aanpassen

En narekenen en of verwerken in balans de RVN.

Externe partij (Kerckebos) moet:
Uitvoeren van Parkeerdrukmeting en parkeerplaatstelling (welk gebied te gebruiken?)

Van: [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>
Verzonden: donderdag 16 maart 2023 10:55
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
CC: [REDACTED] | Kerckebosch Groep <[REDACTED]@kerckeboschgroep.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag [REDACTED] en [REDACTED]

Hierbij de laatste stand van zaken van het VO van het plan voor de Jan van Galenstraat. Er zit ook een overzicht van GO en BVO bij, zodat jullie hiermee verder kunnen wat betreft parkeren.
Als jullie een stap verder zijn met de parkeerberekeningen, dan horen wij het uiteraard graag.
Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het ook graag.

Hartelijke groet,

[REDACTED]

BLAUW

People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6a
3551 EJ Utrecht
tel: [REDACTED]

www.blauw-architecten.nl
[REDACTED]@blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

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

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 20 Mar 2023 10:17:41 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Voor straks

Van: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: vrijdag 17 maart 2023 12:26
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>
CC: : 5.1,2E | Kerckebosch Groep <5.1,2E@kerckeboschgroep.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1,2E,

Hierbij nog een paar vragen n.a.v. je email. Ook om te bepalen of een parkeerdrukmeting wel nodig is.

1. Parkeereis: welke parkeernorm is nu door jullie aangehouden voor de kleine appartementen van 50m2 GO? Is dat 0,43 of 0,67? Tijdens het overleg, dat wij vorige week hadden, begreep ik van 5.1,2E dat hij toch mogelijkheden zag om - in geval van een tekort aan parkeerplaatsen - te beargumenteren dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de woningen maar net iets groter zijn dan 55m2 BVO. Dat deze woningen iets groter zijn dan 55m2 BVO, heeft te maken met de eisen voor middenhuur, die voorschrijven dat een woningen minimaal 50m2 moet zijn om te worden aangemerkt als middenhuur. 5.1,2E gaf vorige week aan dat het bij 2 andere projecten gelukt was om dit verschil te beargumenteren.
2. Parkeereis: de 67 parkeerplaatsen waar jullie op uitkomen, is dat bruto of netto (= basisparkeereis minus rechtens verkregen niveau)? Is het rechtens verkregen niveau hierin al verdisconteerd? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen houden jullie aan als rechtens verkregen niveau?
3. Welke mobiliteitsmaatregelen houden jullie aan in de parkeerberekening?

Graag je reactie! Alvast bedankt.

Hartelijke groet,

5.1,2E

BLAUW

People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6a
3551 EJ Utrecht
tel: 5.1,2E

www.blauw-architecten.nl

5.1,2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

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

Verzonden: vrijdag 17 maart 2023 11:39

Aan: [redacted] | BLAUW People driven architecture [redacted]@blauw-architecten.nl; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

CC: : [redacted] | Kerckebosch Groep <[redacted]@kerckeboschgroep.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Beste allen,

Ik heb drukke weken met veel projecten, dan weet je dat mijn antwoord iets langer op zich moet laten wachten, maar ik ben achter de schermen wel druk bezig met het narekenen etc.

We hebben al snel wat nagerekend met de input van jou en het overleg van 9 maart bij jullie. Hier ga ik volgende week mee verder. Voor nu het volgende:

1. De parkeereis van het nieuwe programma is 67 parkeerplaatsen (pp).
2. Als er 50 in de garage komen, dan is dat dus niet genoeg en neemt de parkeerdruk op straat 17 pp. toe. Tegelijkertijd verdwijnen er 57 openbare parkeerplekken.
3. Een parkeerdrukonderzoek is hiervoor noodzakelijk. Aantonen of er in de openbare ruimte voldoende plek is om het tekort van 17 pp. op te vangen + het deel van het parkeerterrein dat opgeheven wordt waar nu de buurt parkeert.

Punt 3 hierboven is voor YellowConcrete Info@yellowconcrete.nl; sorry ik ben je naam kwijt.

Opdracht aan YellowConcrete is: 1. een parkeerdrukmeting uit te voeren en 2. parkeerplaatsentelling in het projectgebied / inrichtingsplan. Ik kan je niet iet adviseren qua verkeersbureaus, maar een aantal kan ik je meegeven: Datacount, Bureau de Groot Volker, Goudappel etc.

Zie tabel meetmomenten parkeerdruk [Document Utrecht - Module Aanpak betaald parkeren.pdf - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

De nacht van maandag op dinsdag

tussen 01.00 en 04.00 uur

De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.

Dinsdag

tussen 10.00 en 13.00 uur

De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/werknemers.

Zaterdag

tussen 12.00 en 15.00 uur, met als extra toevoeging de avond en nacht.

De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

Tot zover. Fijn weekend gewenst.

[redacted]

[redacted]

Noordoost

[redacted]

[redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: donderdag 16 maart 2023 10:55

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

CC: 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E @kerckeboschgroep.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

Onderwerp: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Hierbij de laatste stand van zaken van het VO van het plan voor de Jan van Galenstraat. Er zit ook een overzicht van GO en BVO bij, zodat jullie hiermee verder kunnen wat betreft parkeren.

Als jullie een stap verder zijn met de parkeerberekeningen, dan horen wij het uiteraard graag.

Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het ook graag.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	5.1.2E	Datum	28 maart 2023
Doorkiesnummer	5.1.2E	Kenmerk	invullen
E-mail	5.1.2E@utrecht.nl	Onderwerp	Scenario's herontwikkeling Jan van Galenstraat
Bijlage(n)	3 (aangehecht)	Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

In de commissievergadering Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 12 januari 2023 hebben wij u toegezegd om op hoofdlijnen de plussen en minnen van een aantal door uw raad voorgestelde alternatieve scenario's op een rij te zetten voor de herontwikkeling van de locatie op de hoek van de Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Van Ginnekenlaan.

Door uw raad is gevraagd een drietal scenario's voor de herontwikkeling op een rij te zetten: 1. een scenario met de functie wonen en overige functies maar geen supermarkt, 2. een ontwikkeling met *alleen* de functie wonen en 3. renovatie in plaats van een sloop/nieuwbouwplan. Voor de volledigheid hebben wij een 4^e scenario toegevoegd dat tijdens de eerdere participatieronde naar voren is gekomen. Dit scenario betreft een aanpassing van het huidige plan waarbij de bevoorrading van de supermarkt niet aan de Huizingalaan is gesitueerd maar (en niet inpandig) aan de Kardinaal de Jongweg.

Ook is aan u toegezegd de scenario's te bespreken met verschillende belanghebbenden. Dit is gebeurd op 17 februari 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. Wij hechten eraan om op te merken dat alhoewel we met een vertegenwoordiging van diverse groepen hebben gesproken en daarmee hebben opgehaald wat men belangrijk vindt, het niet vanzelfsprekend is dat daarmee de mening van alle bewoners is gehoord, ook niet vanuit de toekomstige huurders en gebruikers.

In de commissievergadering hebben wij u eveneens toegezegd de acht vragen te beantwoorden die het bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan in haar brief van 5 januari 2023 aan u heeft gesteld.

In bijlage 1 is een schematisch overzicht opgenomen waarin de gevolgen van de verschillende scenario's op een aantal kenmerkende onderdelen samengevat zijn weergegeven. In bijlage 2 per scenario in meer detail de plussen en minnen op een rij gezet.

Rondetafelgesprekken

Tijdens de rondetafelgesprekken hebben we 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 hebben wij gezocht naar een gezamenlijk gedragen scenario.

Tijdens het eerste gesprek d.d. 17 februari jl. zijn door de buurtvereniging Ezelsdijk en het bestuur van de bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan nog twee extra alternatieve scenario's naar voren gebracht: scenario 5. een renovatie van het pand aan de Van Ginnekenlaan en sloop/nieuwbouw van het pand aan de Jan van Galenstraat. Het gemeentelijk parkeerterrein is in dit scenario geen onderdeel van het plangebied, scenario 4b. een aanpassing van het huidige plan waarbij de bevoorrading van de supermarkt niet aan de Huizingalaan is gesitueerd maar aan de Kardinaal de Jongweg en waarbij de omvang van de supermarkt verder is teruggebracht naar een omvang van 850 m2 winkelverkoopoppervlak (wvo).

Tijdens het tweede gesprek d.d. 16 maart jl. zijn gezamenlijk de plussen en minnen van de verschillende scenario's besproken en een ieders voorkeur daarbij en is gezocht naar een gezamenlijk gedragen scenario.

- Het bestuur van de bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan ziet graag een scenario waarin sociale huurwoningen terugkomen en waarin zij als bewoners op gelijkwaardige wijze kunnen terugkeren. Ook heeft het bestuur haar voorkeur uitgesproken voor een scenario dat snel kan worden gerealiseerd. Zij menen dat de kans hierop het grootst is als een scenario wordt gekozen dat aan ieders belangen zo goed mogelijk tegemoetkomt. Het bestuur spreekt daarom geen voorkeur uit voor één van de scenario's.
- De buurtvereniging Ezelsdijk stelt een drietal randvoorwaarden aan het scenario dat wordt gekozen. Twee daarvan betreffen de verkeersveiligheid. Indien gekozen wordt voor een scenario met een supermarkt dan wordt als randvoorwaarde gesteld dat het laden/lossen van de supermarkt niet aan de Huizingalaan bij de fietsstraat gerealiseerd wordt maar aan de zijde van de Kardinaal de Jongweg. Als tweede randvoorwaarde geldt dat de supermarkt geen verkeer aantrekkende werking heeft. De supermarkt dient een zogenaamde 'mandjessupermarkt' te zijn. De buurtvereniging geeft aan dat dit een supermarkt is die zich richt op winkelend publiek dat te voet of per fiets komen. De faciliteiten om grootschalige boodschappen in te slaan zijn dan niet aanwezig, zoals ruime parkeergelegenheden en het makkelijk kunnen meenemen van de winkelwagen naar de auto. Om hier invulling aan te geven kiest de buurtvereniging voor een scenario met een supermarkt wanneer deze alleen bedoeld is voor dagelijkse boodschappen, een beperkte omvang heeft van maximaal 850 m2 wvo en geen auto parkeerruimte biedt voor bezoekers van de winkels en de supermarkt en alleen toegankelijk is voor de huidige en nieuwe buurtbewoners. De derde randvoorwaarde betreft behoud en/of uitbreiding van het openbaar groen. De buurtvereniging wil graag een variant met meer groene openbare ruimte en minder bebouwing van het parkeerterrein. De buurtvereniging is van mening dat een semi openbare groene inrichting van het dak van de supermarkt geen uitwerking is van deze randvoorwaarde.
- De huidige winkeliers die graag in de nieuwbouw willen terugkeren hebben zich uitgesproken voor het huidige plan met supermarkt waarbij de bevoorrading van de supermarkt niet aan de Huizingalaan is gesitueerd maar aan de Kardinaal de Jongweg. Als er een mandjessupermarkt wordt gerealiseerd moet er wel parkeergelegenheid zijn voor de winkels.
- De initiatiefnemer heeft zich ook uitgesproken voor het huidige plan met supermarkt waarbij de bevoorrading van de supermarkt niet aan de Huizingalaan is gesitueerd maar aan de Kardinaal de Jongweg. Ook wil hij inzetten op een mandjessupermarkt maar wel met parkeergelegenheid voor zowel de winkels als de supermarkt. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat hij wel minder parkeerplekken voor de supermarkt wil realiseren maar dat de parkeernormen van de gemeente leidend zijn. De parkeergarage is openbaar en ook voor de huidige buurtbewoners beschikbaar. De wijze waarop dit wordt georganiseerd moet nog worden uitgewerkt. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat de omvang van de supermarkt teruggebracht kan worden naar 920 m2 wvo. Het gebouw kan echter niet kleiner worden gemaakt, waarbij de vrijkomende ruimte wordt ingericht met openbaar groen, zoals de buurtvereniging graag wil. De ondergrondse parkeervoorziening vormt de fundering van het gebouw. Aanpassing van de fundering met behoud van de parkeerbak is zeer kostbaar. Hiernaast gaat verkleining van het gebouw ten koste van de stallingsruimte voor deelmobiliteit en een op het dak van de supermarkt gelegen woning. Ook heeft initiatiefnemer aangegeven dat het ontwerp van de supermarkt zo wordt vormgegeven dat het niet mogelijk is

met winkelwagentjes de ondergrondse parkeergarage te bereiken om op die manier het doen van grootschalige boodschappen te ontmoedigen. De initiatiefnemer wil onderzoeken of de groene inrichting die op het dak van de supermarkt is voorzien en is bedoeld voor de nieuwe bewoners, semi openbaar kan worden gemaakt zodat de buurt er ook gebruik van kan maken.

Vervolg voor verdere planuitwerking tot SPvE

De uitkomsten van de rondetafelgesprekken hebben ertoe geleid dat wij voornemens zijn het huidige plan met supermarkt aan te passen waarbij, de bevoorrading van de supermarkt wordt gesitueerd aan de Kardinaal de Jongweg en niet aan de Huizingalaan, wordt ingezet op een mandjessupermarkt door de omvang van de supermarkt verder terug te brengen naar 920 m² wvo en te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het aantal parkeerplekken te reduceren.

Argumenten om dit scenario (scenario 4b) verder te vertalen in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) zijn:

1. *Een supermarkt van nog kleinere omvang is voor wat de levensvatbaarheid van de winkelstrip betreft weliswaar met nog meer onzekerheid omgeven, maar is economisch niet onhaalbaar en komt tegemoet aan de wensen van de buurt.*

Gezien het belang dat de buurtvereniging hecht aan de verkeersveiligheid en daarmee samenhangend aan de omvang van de supermarkt en gezien de bereidheid van de initiatiefnemer en de technische mogelijkheden de omvang van de supermarkt nog verder terug te brengen hebben wij een heroverweging van onze eerdere keuze gemaakt en willen wij de omvang terugbrengen naar 920 m² wvo hoewel dit risico's t.a.v. de toekomstbestendigheid van het winkelgebied meebrengt en meer onzekerheid geeft of er een zich voldoende onderscheidende mandjesconcept formule ten opzichte van die in de Gaard zal vestigen.

2. *Een in-/uitgang bevoorrading van de supermarkt op de Kardinaal de Jongweg heeft de voorkeur van alle belanghebbenden.*

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Kardinaal de Jongweg aangegeven als een 'te versterken groene verbinding'. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd. Er is beleidsruimte om hierin een afweging te maken.

In de raadsbrief van 19 april 2022 hebben wij aangegeven dat een in- en uitgang van de parkeerkelder en de bevoorrading van de supermarkt die op de Huizingalaan uitkomt onze voorkeur heeft. Onze voorkeur was gebaseerd op de conclusies van de verkeerskundige onderzoeken van de verschillende locaties voor de in-/uitgang van de garage en logistiek, de onduidelijkheid rond de inpassing van de nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg én vanwege ons groenbeleid.

Gezien het belang dat de buurtvereniging hecht aan een logistieke ontsluiting voor de supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg, de bereidheid van de initiatiefnemer het ontwerp aan te passen, er inmiddels duidelijkheid is ontstaan hoe de nieuwe busbaan op de Kardinaal de Jongweg in de toekomst wordt ingepast en de mogelijkheid een parkeerhaven in het verlengde van de huidige busbaan te maken, hebben wij een heroverweging van onze eerdere keuze gemaakt.

Hoewel voor de parkeerhaven voor het laden/lossen van de supermarkt een viertal bomen moet worden verplaatst of verwijderd indien verplaatsing onmogelijk blijkt en de groenstrook wordt aangetast, heeft een logistieke ontsluiting voor de supermarkt aan de Kardinaal de Jongweg voor dit integrale plan op deze plek in de stad onze voorkeur zodat tegemoetgekomen kan worden aan een grote wens van de buurt. Deze voorkeur wordt mede ingegeven omdat andere delen van het plangebied worden vergroend, waaronder de speeltuin en er per saldo groen wordt toegevoegd.

3. *Het aantal parkeerplekken in de ondergrondse garage kan mogelijk worden gereduceerd om te sturen op de komst van een mandjessupermarkt.*

In het voorgestelde scenario is een ondergrondse parkeergarage opgenomen met 65 plekken. Dit aantal is voldoende, in combinatie met mobiliteitsmaatregelen in de vorm van deelauto's en extra fietsparkeerplekken. Wij willen samen met de initiatiefnemer onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om het aantal parkeerplekken te reduceren en extra in te zetten op fietsgebruik.

Indien dit mogelijk is zullen wij bij vaststelling van het SPvE door uw raad het voorstel doen om de locatie aan te wijzen als een van de maatwerklocaties voor parkeren om hier juridisch en beleidsmatig vorm aan te geven.

4. Het woonprogramma voldoet aan het Actieplan Middenhuur en de aangepaste voorwaarden van 10 maart 2022 en nagenoeg aan het Coalitieakkoord en.

Het woningbouwprogramma van het voorgestelde scenario voorziet in 94 woningen, waarvan 40 in het sociale huursegment (43%), 33 woningen in het middenhuursegment (35%) en 21 woningen in het vrije sector segment (22%). Met name in de categorie middenhuur vindt de toevoeging van woningen plaats en daaraan is veel behoefte in de wijk Noordoost. De gemiddelde oppervlaktes van de sociale en middenhuur woningen wijkt af van het coalitieakkoord. De sociale huurwoningen hebben een oppervlakte van gemiddeld circa 60 m2 bvo. De oppervlakte van de woningen in de middenhuur is gemiddeld ook 60 m2 bvo.

Zoals in het intentiedocument van augustus 2019 is vastgesteld moeten de woningen aan het Actieplan Middenhuur van 7 december 2017 voldoen. Bij de verdere uitwerking van het plan is onderzocht of in aanvulling op het intentiedocument ook kon worden voldaan aan de aangepaste voorwaarden middenhuur die op 10 maart 2022 door de raad zijn vastgesteld. Ook is gezien of aan het huidige Coalitieakkoord kon worden voldaan. Dit laatste blijkt deels het geval. Strikt genomen hoefde dat echter nog niet omdat de aangepaste voorwaarden middenhuur per 1-4-2022 van toepassing zijn op alle projecten waarvoor op dat moment nog geen intentiedocument was vastgesteld, dan wel de tenderprocedure was gestart of een overeenkomst met ontwikkelaars was vastgesteld, waarin voorwaarden voor middenhuur zijn vastgelegd.

5. Dit scenario vraagt de minste extra tijd voor de verdere planuitwerking tot SPvE.

Het bestuur van de bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan, de winkeliers en de initiatiefnemer hebben aangegeven dat de planvorming naar hun mening erg lang duurt. Hun toekomst perspectief is onzeker en willen zo snel als mogelijk weten waar ze aan toe zijn.

6. De buurtvereniging zal worden betrokken bij de inpassing van het gebouw in de buurt en de uitstraling van de plint.

De buurtvereniging streeft naar behoud en/of uitbreiding van het openbaar groen. Het gebouw kan helaas niet kleiner worden gemaakt zodat de vrijkomende ruimte kan worden ingericht met openbaar groen. De buurtvereniging stelt het op prijs om betrokken te worden bij de uitwerking van het uiteindelijke voorgestelde scenario voor wat betreft inpassing in de buurt en de uitstraling van de plint. Samen met de buurtvereniging zal daarom verder worden gezocht naar een zo groen mogelijke inpassing van het gebouw en vormgeving van de openbare ruimte, inclusief de speeltuin.

Met de scenariovergelijkingen en de uitkomsten van de ronde tafelgesprekken komen wij alles afwegend tot de conclusie dat variant 4b het beste rekening houdt met de verschillende belangen van de diverse belanghebbenden, de praktische mogelijkheden én met ons gemeentelijk beleid en ambities. Wij gaan graag hierover met u in gesprek om te bepalen of dit scenario richtinggevend wordt voor de verdere uitwerking van het plan.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage 1

Schematisch overzicht gevolgen scenario's

	Businesscase	Toekomst winkelstrip	Openbare Ruimte	Parkeren	Omvang gebouw	Planning
Scenario 1: nieuw plan met wonen, diverse functies, geen supermarkt						
1a plangebied inclusief (gemeentelijk) parkeerterrein	+ Sturen op segmentering mogelijk. -/- Business case onzeker.	-/- Geen retailhoofd-structuur. +/- Invulling met nader te bepalen werkfuncties (niet kantoren). + Gezondheidscentrum mogelijk.	+ Kwaliteitsimpuls mogelijk.	+/- Gebouwd parkeren gewenst.	Neemt toe ten opzichte van huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een jaar. Voorziene tijd voor afronden SPvE procedure (half jaar) en de planologische procedure (bestemmings plan - een jaar) samen nog anderhalf jaar.
1b plangebied exclusief (gemeentelijk) parkeerterrein	-/- geen sturing op segmentering mogelijk. (ontwikkeling binnen vigerende beheers-verordening). -/- Vrije sectorhuur. Voldoet niet aan Woonvisie en Coalitie-akkoord.	-/- Geen retailhoofd-structuur. +/- Invulling met nader te bepalen werkfuncties (niet kantoren). -/- Geen gezondheidscentrum mogelijk.	-/- Geen kwaliteitsimpuls.	-/- In openbare ruimte.	Blijft gelijk aan huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een jaar. + Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmings plan) te worden doorlopen.
Scenario 2: nieuw plan met alleen de functie wonen						
2a plangebied inclusief (gemeentelijk)	+ Sturing op segmentering mogelijk.	-/- Geen retailhoofd-structuur.	+ Kwaliteitsimpuls mogelijk.	+/- Gebouwd parkeren gewenst.	Neemt toe ten opzichte	Extra doorlooptijd naar

parkeerterrein	-/- Business case onzeker	-/- Elders in de wijk 820 m2 detailhandel toevoegen om werkfunctie en '10 minutenstad' te behouden. -/- Geen gezondheidscen trum mogelijk.			van huidige omvang.	verwachting een jaar. Voorziene tijd voor afronden SPvE procedure (half jaar) en de planologische procedure (bestemmings plan - een jaar) samen nog anderhalf jaar.
2b plangebied exclusief (gemeentelijk) parkeerterrein	+ Sturing op segmentering mogelijk. -/- Business case onzeker. -/- Vrije sector huur. Voldoet niet aan Woonvisie en Coalitie-akkoord.	-/- Geen retailhoofd-structuur. -/- Elders in de wijk 820 m2 detailhandel toevoegen om werkfunctie en '10 minutenstad' te behouden. -/- Geen gezondheidscen trum mogelijk.	-/- Geen kwaliteitsimpuls.	-- In openbare ruimte	Neemt toe ten opzichte van huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een jaar. Voorziene tijd voor afronden SPvE procedure (half jaar) en de planologische procedure (bestemmings plan - een jaar) samen nog anderhalf jaar.
Scenario 3: renovatie						
3 plangebied exclusief (gemeentelijk) parkeerterrein	+/- Bij wederverhuur uit het sociale huur segment. Gemeente heeft geen sturings-middelen.	-/- Geen retailhoofd-structuur. +/- Invulling met nader te bepalen werkfuncties (niet kantoren). -/- Geen gezondheidscen trum mogelijk.	-/- Geen kwaliteitsimpuls.	-/- In openbare ruimte.	Blijft gelijk aan huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een jaar. Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmings plan) te worden doorlopen.
Scenario 4: aanpassing huidige plan/SPvE						
4a plangebied inclusief (gemeentelijk) parkeerterrein Supermarkt 1.000 m2 wvo	+ businesscase onder druk maar mogelijk. + voldoet aan Woonvisie en Coalitie-akkoord.	+ onderdeel van de retailhoofd-structuur. + gezondheidscen trum mogelijk.	-/- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg wordt aangetast. Er zullen vier bomen moeten worden verwijderd i.v.m. het opschuiven van de bushalte.	+ Ondergronds gebouwde parkeervoorzie ning.	Neemt toe ten opzichte van huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een half jaar. Voorziene tijd voor afronden SPvE procedure (half jaar) en de planologische

						procedure (bestemmings plan - een jaar) samen nog anderhalf jaar.
4b plangebied inclusief (gemeentelijk) parkeerterrein Supermarkt 850 m2 wvo	+ businesscase onder druk maar mogelijk. + voldoet aan Woonvisie en Coalitie-akkoord.	+ onderdeel van de retailhoofd-structuur maar economisch met meer onzekerheid omgeven. + gezondheidscen trum mogelijk	-/- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg wordt aangetast. Er zullen vier bomen moeten worden verwijderd i.v.m. het opschuiven van de bushalte.	+ Ondergronds gebouwde parkeervoorziening.	Neemt toe ten opzichte van huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een half jaar. Voorziene tijd voor afronden SPvE procedure (half jaar) en de planologische procedure (bestemmings plan - een jaar) samen nog anderhalf jaar.
Scenario 5: combinatie van renovatie en sloop/nieuwbouw						
5 plangebied exclusief (gemeentelijk) parkeerterrein	+ Sturing op segmentering mogelijk. +/- Business case onzeker -/- Vrije sector huur. Voldoet niet aan Woonvisie en Coalitie-akkoord. -/- Bij wederverhuur uit het sociale huur segment. Gemeente heeft geen sturings-middelen.	-/- Geen retailhoofd-structuur. +/- Invulling met nader te bepalen werkfuncties (niet kantoren). -/- Geen gezondheidscen trum mogelijk.	-/- Geen kwaliteitsimpuls.	-/- In openbare ruimte	Blijft gelijk aan huidige omvang.	Extra doorlooptijd naar verwachting een jaar. + Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmings plan) te worden doorlopen.

Bijlage 2 Scenario's

Scenario 1: nieuw plan met wonen, diverse functies, geen supermarkt

Scenario 1a

Dit scenario betreft een plan waarbij het huidige (gemeentelijke) parkeerterrein onderdeel is van het plangebied.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** +/- Onderzocht moet worden welke detailhandel en commerciële voorzieningen, al dan niet in combinatie met maatschappelijke functies (zoals een gezondheidscentrum), kunnen zorgen voor een aantrekkelijk en toekomstbestendig voorzieningencluster.
- + Huidige winkeliers kunnen terugkeren.
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het ontbreken van een supermarkt, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan zullen er vrije sector huur woningen aan het plan moeten worden toegevoegd.
- + Huidige huurders kunnen terugkeren.
- **Omvang gebouw:** +/- Bij toevoeging van woonprogramma moet het extra volume stedenbouwkundig in de hoogte worden ingepast om voldoende ruimte te houden voor vergroening en klimaatadaptie.
- **Parkeren:** +/- Om een negatieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen is behoud van een gebouwde parkeeroplossing gewenst.
- **Openbare ruimte:** + Er is een kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein onderdeel is van het plangebied.
- **Planning:** +/- Dit scenario vraagt meer tijd vanwege het nieuw ontwerpend onderzoek, onderzoek met betrekking tot het alternatief programma, aanpassing van het SPvE en een verlengde participatie. De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure (bestemmingsplan) te doorlopen waarvoor naar verwachting een jaar nodig is.

Scenario 1b

Dit scenario betreft een nieuw plan waarbij alleen het eigendom van Kerckebosch wordt herontwikkeld binnen de vigerende beheersverordening.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** -/- Als er geen 'dagelijkse trekker', c.q. een supermarkt onderdeel gaat worden van de winkelstrip, dan is de kans klein dat deze toekomstigbestendig gemaakt kan worden.
- + Huidige winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- -/- Geen gezondheidscentrum
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan is een betaalbaar woonprogramma met sociale huur niet mogelijk.

- -/- Huidige bewoners kunnen terugkeren maar als zij verhuizen worden de woningen vrije sector huur.
- **Omvang gebouw:** + Blijft gelijk aan huidige omvang.
- **Parkeren:** -/- Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren.
- **Openbare ruimte:** -/- Er is geen kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein geen onderdeel is van het plangebied en nodig is om het parkeren op te lossen.
- **Planning:** + De extra doorlooptijd voor het maken van een nieuw ontwerp en het participatieproces is naar verwachting een jaar. Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmingsplan) te worden doorlopen.

Scenario 2: nieuw plan met alleen de functie wonen

Scenario 2a

Dit scenario betreft een nieuw plan waarbij het huidige gemeentelijke parkeerterrein onderdeel is van het plangebied.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** -/- Gezien de werkgelegenheidsopgave in de RSU 2040 moet elders in de wijk 820 m2 detailhandel worden gecompenseerd om het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de wijk op peil te houden. Omdat hiervoor momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan en dat er geen ruimte is om de huidige winkeliers in de wijk te herhuisvesten.
- -/- Huidige winkeliers kunnen niet terugkeren.
- -/- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het ontbreken van een supermarkt, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan zullen er vrije sector huur woningen aan het plan moeten worden toegevoegd.
- + Huidige bewoners kunnen terugkeren.
- **Omvang gebouw:** +/- Bij toevoeging van woonprogramma moet het extra volume stedenbouwkundig in de hoogte worden ingepast om voldoende ruimte te houden voor vergroening en klimaatadaptie in de openbare ruimte van het plangebied.
- **Parkeren:** +/- Om een negatieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving te voorkomen is behoud van een bebouwde parkeeroplossing gewenst.
- **Openbare ruimte:** + Er is een kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein onderdeel is van het plangebied.
- **Planning:** +/- Dit scenario vraagt meer tijd vanwege het nieuw ontwerpend onderzoek, onderzoek met betrekking tot het alternatief programma, aanpassing van het SPvE en een verlengde participatie. De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure (bestemmingsplan) te doorlopen waarvoor naar verwachting een jaar nodig is.

Scenario 2b

Dit scenario betreft een nieuw plan waarbij alleen het eigendom van Kerckebosch wordt herontwikkeld.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** -/- Gezien de werkgelegenheidsopgave in de RSU 2040 moet elders in de wijk 820 m2 detailhandel worden gecompenseerd om het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid in de wijk op peil te houden. Omdat hiervoor momenteel geen plekken zijn zal dit scenario waarschijnlijk betekenen dat plekken voor werkgelegenheid verloren gaan en dat er geen ruimte is om de huidige winkeliers in de wijk te herhuisvesten.
- -/- Huidige winkeliers kunnen niet terugkeren.
- -/- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan

kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten bij een nieuw plan zullen extra bouwlagen moeten worden toegevoegd en is een betaalbaar woonprogramma met sociale huur niet mogelijk.

- **-/-** Huidige bewoners kunnen terugkeren maar als zij verhuizen worden de woningen vrije sector huur.
- **Omvang gebouw:** +/- Neemt toe t.o.v. huidige omvang.
- **Parkeren:** **-/-** Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren.
- **Openbare ruimte:** **-/-** Er is geen kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein geen onderdeel is van het plangebied en nodig is om het parkeren op te lossen.
- **Planning:** +/- De extra doorlooptijd is naar verwachting een jaar. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure (bestemmingsplan) te doorlopen waarvoor naar verwachting een jaar nodig is.

Scenario 3: renovatie

Dit scenario betreft een renovatie van het eigendom van Kerckebosch binnen het kader van de huidige beheersverordening.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** **-/-** Waarschijnlijk blijft de winkelstrip weinig aantrekkelijk en zal er veel verloop zijn en een grote kans op leegstand van winkelunits.
- **+** Winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- **-/-** Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten zullen bij een nieuw plan de woningen bij wederverhuur uit het sociale huur segment verdwijnen. Vanwege de grootte van de woningen, de locatie en kwalitatieve verbetering kunnen de woningen op basis van het puntensysteem voor een hoger huurtarief worden aangeboden. Omdat de woningen particulier bezit zijn heeft de gemeente hier geen sturingsmiddelen.
- **-/-** Huidige bewoners kunnen terugkeren maar als zij verhuizen worden de woningen vrije sector huur.
- **+** Huidige bewoners die wel kunnen/willen terugkeren kunnen tijdens het renoveren blijven wonen.
- **Omvang gebouw:** **+** Blijft gelijk aan huidige omvang.
- **Parkeren:** **-/-** Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren.
- **Openbare ruimte:** **-/-** Er is geen kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein geen onderdeel is van het plangebied en nodig is om het parkeren op te lossen.
- **Planning:** **+** Voor de uitwerking van het renovatieplan zal naar verwachting een jaar nodig zijn. Voor de uitvoering zal naar verwachting ook een jaar nodig zijn. Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmingsplan) te worden doorlopen.

Scenario 4a: aanpassen huidige plan / SPvE: andere plek logistiek, geen inpandig laden/lossen

Dit scenario betreft een aanpassing van het huidige plan. Er wordt in dit scenario gekozen voor (een beperkte) aantasting van de hoofdgroenstructuur ten behoeve van het laden en lossen. De in-/uitgang van de logistiek voor de supermarkt en het laden/lossen voor de andere winkels wordt gesitueerd in de hoofdgroenstructuur aan zijde Kardinaal de Jongweg Onderzocht moet worden hoe het laden/lossen kan worden ingepast en hoe zo veel als mogelijk groen kan worden behouden.

Met dit alternatief wordt tegemoetgekomen aan de grootste bezwaren van de buurt t.a.v. verkeersveiligheid met betrekking tot laden en lossen en confrontatie van (auto) verkeer in relatie tot de aanwezige fietsstraten. Het blijft tegelijkertijd mogelijk de verschillende gemeentelijke ambities ten aanzien van wonen, werken en openbare ruimte te realiseren.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** **+** Onderdeel van de retailhoofdstructuur.
- Winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- Gezondheidscentrum.

- **Businesscase:** + De businesscase voor dit nieuwe plan staat onder druk vanwege de gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten vanwege de aanpassingen. Een sluitende businesscase lijkt nog steeds haalbaar.
- + Huidige bewoners kunnen terugkeren en woningen blijven in de sociale huur.
- **Omvang gebouw:** +/- Omvang t.o.v. huidige plan verandert niet.
- **Parkeren:** + ondergronds parkeren mogelijk.
- **Openbare ruimte:** +/- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg wordt aangetast. Er zullen vier bomen moeten worden verwijderd i.v.m. het opschuiven van de bushalte.
- **Planning:** +/- Het aanpassen van het ontwerp en het SPvE en het extra participatieproces duren naar verwachting een half jaar extra. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure (bestemmingsplan) te doorlopen waarvoor naar verwachting een jaar nodig is.

Scenario 4b: aanpassen huidige plan / SPvE: andere plek logistiek, geen inpandig laden/lossen en inzetten op 'mandjessupermarkt'

Gelijk aan scenario 4a maar de omvang van de supermarkt wordt nog verder teruggebracht naar een omvang van 850 m² wvo. Hiermee wordt gestuurd op een 'mandjessupermarkt' om het autoverkeer zo veel mogelijk te beperken.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** + Onderdeel van de retailhoofdstructuur maar economisch met meer onzekerheid omgeven.
- + Winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- + Gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** + De businesscase voor dit nieuwe plan staat onder druk vanwege de gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten vanwege de aanpassingen. Een sluitende businesscase lijkt nog steeds haalbaar.
- + Huidige bewoners kunnen terugkeren en woningen blijven in de sociale huur.
- **Omvang gebouw:** +/- Omvang t.o.v. huidige plan gelijk (vanwege benodigd aantal parkeerplekken en omdat de parkeerbak de fundering vormt van het gebouw).
- **Parkeren:** + Ondergronds parkeren mogelijk.
- **Openbare ruimte:** +/- De groenstrook aan de Kardinaal de Jongweg wordt aangetast. Er zullen vier bomen moeten worden verwijderd i.v.m. het opschuiven van de bushalte.
- **Planning:** +/- Het aanpassen van het ontwerp en het SPvE en het extra participatieproces duren naar verwachting een half jaar extra. Hierna is naar verwachting nog een half jaar nodig om het SPvE vrij te geven en vast te stellen en vervolgens de planologische procedure (bestemmingsplan) te doorlopen waarvoor naar verwachting een jaar nodig is.

Scenario 5: combinatie van renovatie en sloop/nieuwbouw

Dit scenario is door de buurtvereniging Ezelsdijk en het bestuur van de bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan naar voren gebracht. De buurtvereniging en de bewonerscommissie menen dat door uit te gaan van gedeeltelijke renovatie van de appartementen het gemakkelijker is om tijdens de renovatie en sloop/nieuwbouw (tijdelijke) woonruimte in het complex zelf aan te bieden aan huidige bewoners die willen blijven in het complex. Ook schatten zij in dat de kans groter is dat de appartementen betaalbaar kunnen blijven mede omdat de projectontwikkelaar 'verdienvermogen' kan ontwikkelen via de nieuwbouw. Het (vrijwel geheel) beperken van nieuwbouw tot het grondgebied dat nu eigendom is van de projectontwikkelaar betekent volgens de buurtvereniging en bewonerscommissie ook dat er minder uitgebreide procedures doorlopen hoeven te worden en dat er naar verwachting minder bezwaren van omwonenden tegen de bestemmingswijziging zullen zijn. Dit zal de snelheid van de realisatie van het project bevorderen. Als bijkomend voordeel zien zij dat door de beperking van grondgebied tot dat van de initiatiefnemer er meer ruimte zal blijven bestaan om uitwerking te geven aan de wens van de buurt om verdere vergroening van het gemeentelijk parkeerterrein te realiseren.

Gevolgen

- **Toekomst winkelstrip:** +/- Waarschijnlijk blijft de winkelstrip weinig aantrekkelijk en zal er veel verloop zijn en een grote kans op leegstand van winkelunits.

- + Winkeliers kunnen terugkeren (wel marktconforme huren).
- -/- Geen gezondheidscentrum.
- **Businesscase:** +/- De businesscase voor dit nieuwe plan is onzeker. Vanwege het geringe volume, gestegen bouwkosten, de reeds gemaakte plankosten (ca. een half miljoen euro aan kosten gemeentelijk apparaat, architect en communicatieadvies) en de extra plankosten zullen bij een nieuw plan de woningen bij wederverhuur uit het sociale huur segment verdwijnen. Vanwege de grootte van de woningen, de locatie en kwalitatieve verbetering kunnen de woningen op basis van het puntensysteem voor een hoger huurtarief worden aangeboden. Omdat de woningen particulier bezit zijn heeft de gemeente hier geen sturingsmiddelen.
- -/- Huidige bewoners kunnen terugkeren maar als zij verhuizen worden de woningen vrije sector huur.
- + Huidige bewoners die wel kunnen/willen terugkeren kunnen tijdens het renoveren blijven wonen.
- **Omvang gebouw:** + Blijft gelijk aan huidige omvang. Door renovatie en sloop/nieuwbouw op elkaar af te stemmen kan (tijdelijke) woonruimte in het complex zelf worden aangeboden aan huidige bewoners die willen blijven in het complex.
- **Parkeren:** -/- Het programma en het beperkte plangebied scheppen niet de condities voor volledig ondergronds/half verdiept parkeren.
- **Openbare ruimte:** -/- Er is geen kwaliteitsimpuls mogelijk omdat het parkeerterrein geen onderdeel is van het plangebied en nodig is om het parkeren op te lossen.
- **Planning:** + Voor de uitwerking van het renovatieplan zal naar verwachting een jaar nodig zijn. Voor de uitvoering van de renovatie zal naar verwachting een jaar nodig zijn. De extra doorlooptijd voor de sloop/nieuwbouw is naar verwachting een jaar. Dit kan gelijktijdig met het maken van het renovatieplan. Er hoeft geen SPvE of planologische procedure (bestemmingsplan) te worden doorlopen.

Bijlage 3

Antwoorden op de acht vragen uit de brief van 5 januari 2023 van het Bestuur Bewonerscommissie Huizingalaan/ Van Ginnekenlaan aan de leden van de raad.

- 1) Zorg voor versnelling van dit project. Versnellen kan door de supermarkt te schrappen of door te kiezen voor renovatie.

Antwoord:

Het schrappen van de supermarkt leidt niet noodzakelijkerwijs tot een versnelling van het project. Afhankelijk van het gekozen scenario zal de planvorming deels of volledig opnieuw moeten plaatsvinden en het ontwerp moet worden aangepast of geheel opnieuw gemaakt. Het proces zal dan juist langer duren. Voor de uitwerking van het renovatieplan zal naar verwachting een jaar nodig zijn. Voor de uitvoering zal naar verwachting ook een jaar nodig zijn.

- 2) Zorgt voor een stevige positie voor ons als bewoners in het proces. Laat ons participeren in de processen binnen de gemeente (UPP) en binnen nieuwbouwplannen.

Antwoord:

Tijdens de planvorming zijn de huidige bewoners van de te slopen woningen, net als andere bewoners in de buurt en omgeving, door de gemeente en de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld te participeren in het (UPP) proces om vorm en input te geven aan de nieuwbouwplannen. Tijdens de informatiebijeenkomst op 1 november 2022 bleek dat de bewoners van de te slopen woningen hiernaast ook in gesprek wilden met de initiatiefnemer vanwege hun specifieke belangen als huidige huurders. Hieraan is door de initiatiefnemer gehoor gegeven en is op 14 december 2022 een eerste vergadering gepland. Eerder in het proces zijn de huurders apart geïnformeerd door de initiatiefnemer/verhuurder middels brieven per post die op de specifieke, individuele situatie van de huurders zijn ingegaan (zie ook antwoord bij 5).

- 3) Bepaal dat het ASP dient als de ondergrens voor de rechten van de bewoners.

Antwoord:

De panden en de grond zijn in vol eigendom van Kerckebosch. Het Burgerlijk Wetboek is hiermee leidend en niet het Utrechts Participatie Model met hierin opgenomen het Algemeen Sociaal Plan zoals dat leidend is voor de Utrechtse woningcorporaties. Bij een complexgewijze renovatie/sloop (10 of meer woningen) moet de private verhuurder volgens het Burgerlijk Wetboek een zogenaamd 'redelijk schriftelijk voorstel' doen aan de huurders met een vast contract en uit draagvlak onder deze huurders moet blijken dat minimaal 70% van de huurders met een vast contract binnen een bouwkundige eenheid van 10 woningen of meer het voorstel accepteert. Het betreft hier twee bouwkundige eenheden, één met 9 woningen (Huizingalaan) en één met 31 woningen (Van Ginnekenlaan). Momenteel hebben 20 huishoudens een vaste huurovereenkomst. De overige huishoudens hebben een tijdelijke huurovereenkomst. Van de 9 woningen aan de Huizingalaan hebben 5 huurders een vaste huurovereenkomst. Van de 31 woningen aan de Van Ginnekenlaan hebben 15 huurders een vaste huurovereenkomst. Er kan pas tot sloop worden overgegaan als het voorstel is geaccepteerd.

In het intentiedocument is expliciet aandacht gevraagd aan de initiatiefnemer dit redelijk schriftelijk voorstel te doen, de wet bepaalt immers dat als ten minste 70 procent van de huurders binnen een

'bouwkundige eenheid' van minimaal tien woningen vrijwillig instemt met het voorstel dat dit geacht wordt redelijk te zijn.

In het door de initiatiefnemer nog op te stellen 'redelijk schriftelijk voorstel' komen de spelregels te staan voor de huurders, waarbij het uitgangspunt is dat de huurder niet wordt benadeeld door de sloop/nieuwbouw en rekening wordt gehouden met de belangen van de huurders en geldende wet- en regelgeving.

Op 14 december 2022 heeft de eerste vergadering met de recentelijk georganiseerde bewonerscommissie plaatsgevonden. Op deze bijeenkomst waren 7 van de 20 huurders met een vast contract aanwezig. De initiatiefnemer heeft tijdens deze vergadering, in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de gemeente en een op zijn advies door de commissie ingeschakelde onafhankelijk deskundige, aangegeven dat aan het schriftelijk redelijk voorstel wat in de toekomst gedaan zal worden het "Het Utrechts Participatie Model & Algemeen Sociaal Plan (ASP)" ten grondslag ligt. Dit voorstel doet de initiatiefnemer wanneer het nieuwe bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Het schriftelijk redelijk voorstel wordt samen met de bewonerscommissie van de huurders met een vaste huurovereenkomst overeengekomen. Na afloop is door de bewonerscommissie feedback gevraagd. De feedback is op 2 januari 2023 gegeven en was positief. De commissie wil graag op dezelfde wijze met elkaar verder gaan.

Tijdens de bijeenkomst heeft de initiatiefnemer ook aangegeven dat bij terugkeer de inkomensgrens uit de Huisvestingsverordening geldt, wat betekent dat de huishoudens met een inkomen tot € 48.655 (peildatum 1 januari 2019) naar een sociale huurwoning terug kunnen keren. Voor de inkomenseis i.v.m. terugkeer is de initiatiefnemer voornemens dezelfde handelwijze te hanteren als bij de Woningnet. Zie hiervoor <https://www.woningnetregioutrecht.nl/nl-NL/Paginas/Maximaal%20jaarinkomen>. Hier is aangegeven dat mensen die vanwege sloop of ingrijpende renovatie hun woning moeten verlaten (stadsvernieuwingssurgenten) ook met een hoger inkomen dan maximaal € 51.198 (het zogeheten middeninkomen) kunnen reageren op sociale huurwoningen met een rekenhuur vanaf € 678,66. Initiatiefnemer wil hier met maatwerk wel de principes van redelijkheid en billijkheid hanteren om scheefwonen tegen te gaan.

Verder is tijdens de vergadering door de initiatiefnemer aangegeven dat voor de huurders met een vast sociaal huurcontract de Huisvestingsverordening van toepassing is. Dit houdt in dat zij urgentie krijgen voor vervangende huisvesting en (onder voorwaarden) met voorrang kunnen terugkeren. In een brief van 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer reeds aan de huurders met een vast contract laten weten dat hij urgentie voor hen aanvraagt. De huurders kunnen met de urgentieverklaring via Woningnet op zoek naar een andere vergelijkbare woning en krijgen zij voorrang op andere woningzoekenden. Tijdens de vergadering is door de initiatiefnemer aangegeven dat ook andere woningen die hij in bezit heeft hiervoor kunnen worden ingezet. Hiervoor hebben de huurders minimaal een jaar de tijd vanaf het moment dat zij urgent zijn. Mocht de huurder binnen een half jaar geen vervangende woning hebben gevonden dan kan de initiatiefnemer hierbij helpen. De kosten van de verhuizing worden door de initiatiefnemer vergoed. Het bedrag voor de vergoeding is wettelijk bepaald en is sinds 28 februari 2022 vastgesteld op € 6.505,00. Deze bijdrage wijzigt jaarlijks voor 1 maart. De initiatiefnemer heeft verzoeken van enkele bewoners gekregen om vooruitlopend op de toekomstige plannen tegen een redelijke vergoeding eerder te gaan verhuizen.

Wanneer de nieuwbouw klaar is, krijgen de huurders voorrang om opnieuw een woning te huren. Er komen verschillende sociale huurwoningen in de nieuwbouw terug. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe die woningen er precies uit gaan zien, dat wordt duidelijk bij het definitieve ontwerp. Er is op dit moment nog niets te zeggen over de grootte van de nieuwe woningen. Zodra hier meer informatie over beschikbaar is, worden de huurders hierover door de initiatiefnemer individueel geïnformeerd. Tijdens de vergadering is door de initiatiefnemer toegezegd dat mogelijk maatwerk kan worden geleverd (in het geval van huishoudens met drie of meer personen). De huurders zijn niet verplicht om terug te keren naar de nieuwbouw. Als zij liever blijven wonen in hun vervangende woning, kan dat ook.

De nieuwe huurprijzen zijn conform de regels voor sociale huisvesting. Huurgewinning is één van de opties voor de initiatiefnemer om mee te nemen in 'het redelijk schriftelijk voorstel' aan de desbetreffende huurder. Huurgewinning is geen onderdeel van de afspraken die de gemeente en de

corporaties hebben gemaakt ten aanzien van het ASP. Huurgewenning gaat hiermee verder dan de gebruikelijke afspraken. De gemeente wil hier met één private partij middels een anterieure overeenkomst niet verder in gaan. Initiatiefnemer heeft aangegeven dat de afspraken over huurgewenning onderdeel zijn van het schriftelijk redelijk voorstel dat hij samen met bewonerscommissie overeenkomt.

- 4) Stop de tijdelijke verhuur. Kerckebosch plaatst in alle woningen die vrijkomen huurders met een tijdelijk huurcontract. Dit zou volgens Kerckebosch mogen op grond van de Crisis- en herstelwet. De Gemeente moet onderzoeken of tijdelijke verhuur in dit complex mag en of dit kan worden tegengehouden.

Antwoord:

Vanaf 1 juli 2016 is het op basis van de Wet Doorstroming Huurmarkt mogelijk dat huurder en verhuurder een huurovereenkomst voor bepaalde tijd overeenkomen. Commerciële verhuurders zijn geheel vrij om woningen op basis van deze contracten te verhuren. De initiatiefnemer heeft dit gedaan en hanteert een maximale duur van twee jaar voor de tijdelijke verhuur. Na deze periode kan een nieuwe huurovereenkomst voor bepaalde tijd worden overeengekomen.

(<https://www.huisadvocaten.nl/nieuws/huurrecht/tijdelijk-verhuren-woonruimte-per-1-juli-2016-mogelijk/>).

- 5) Goed onderhoud van de woningen tot aan de renovatie of de sloop/nieuwbouw. In het ASP staat hierover:

III. Beheer voorafgaand aan en tijdens de uitvoering van maatregelen

Bij het beheer van de woningen en de woonomgeving is het uitgangspunt de kwaliteit zo goed mogelijk te borgen. Dit betekent dat gevaarlijke situaties vermeden worden en dat extra aandacht is voor het voorkomen van gebreken.

1 Onderhoud van woningen

- 1.1 De verhuurder verplicht zich om tot het moment van renovatie of sloop zorg te dragen voor goed bewoonbare woningen en een uitstraling van het complex die geen verloedering in de hand werkt;
- 1.2 de verhuurder zal in de aanloop tot de aanpak geregeld overleg voeren met de bewonerscommissie over te nemen maatregelen om de leefbaarheid van de woningen en het complex te garanderen.

Antwoord:

In een brief d.d. 3 juni 2021 heeft de initiatiefnemer aan de huurders met een vast contract laten weten dat de plannen voor sloop/nieuwbouw betekenen dat er voor de komende periode geen langjarig groot onderhoud aan de woningen wordt uitgevoerd. Tijdens de planuitwerking, dus tot de daadwerkelijke sloop, zorgt de initiatiefnemer er voor dat kleinschalig onderhoud wordt gedaan en tijdelijke maatregelen worden getroffen. De initiatiefnemer heeft EVM Vastgoedmanagement ingeschakeld om hen hierin te adviseren. Huurders met een verzoek voor onderhoud zijn in de gelegenheid gesteld om een inspectie te laten uitvoeren. Hiervan heeft één huurder gebruik gemaakt.

- 6) Als Kerckebosch tijdens het proces gaat verkopen, dan gaan de eisen van de overeenkomst over op de nieuwe eigenaar.

Antwoord:

In de in de nog op te stellen anterieure overeenkomst kan een kettingbeding worden opgenomen om de overeengekomen afspraken met de initiatiefnemer over het ASP door te leggen naar een nieuwe eigenaar.

- 7) Leg de rechten voor de bewoners vast in de anterieure overeenkomst. Denk daarbij aan:

- ASP (o.a. draagvlakmeting)
- Stoppen met tijdelijke verhuur (conform ASP)
- Participatie van de bewonerscommissie bij de anterieure overeenkomst
- Recht op terugkeer naar woningen met eenzelfde oppervlak en gelijkblijvende woonlasten
- Een draagvlakmeting onder de bewoners.

Een draagvlakmeting heeft echter alleen zin als het ontbreken van voldoende draagvlak leidt tot een ander plan.

Antwoord:

Zie de antwoorden bij vraag 3 en 4

- 8) Volgens het coalitieakkoord is sociale huur bij voorkeur corporatiehuur. Wat kan de Gemeente doen, om ervoor te zorgen dat de sociale huurwoningen (bij renovatie of bij sloop/nieuwbouw) in bezit komen van één van de Utrechtse Woningbouwcorporaties.

Antwoord:

De gemeente heeft hier geen dwingende instrumenten. De panden en de grond zijn immers in volle eigendom van Kerckebosch. Als gemeente hebben wij benadrukt dat wij het belangrijk vinden dat sociale huur echt sociaal is en aangegeven dat het onze voorkeur heeft dat een mogelijke verkoop aan één van de Utrechtse Woningbouwcorporaties gebeurt. De initiatiefnemer is voornemens dit te doen.

Van: 5.1.2E @xs4all.nl <5.1.2E @xs4all.nl>

Verzonden: woensdag 22 maart 2023 14:20

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

Onderwerp: reflectie op proces en inhoud gesprekken over scenario's Jan van Galenstraat / van Ginnekenlaan

Goedendag,

Zoals ook al gemeld aan 5.1.2E 5.1.2E willen wij als buurtwerkgroep van de buurtvereniging Ezelsdijk kort toelichten hoe wij op dit moment in het proces staan waarin de gemeente zich inzet om tot een meer gedragen voorstel te komen voor de nieuwbouw of renovatie van de winkelstrip/appartementen Jan van Galenstraat en appartementen Van Ginnekenlaan.

- Wij waarderen de inspanningen van de wethouder om het proces vlot te trekken door alle betrokken partijen samen in gesprek te laten zijn onder leiding van de wethouder zelf. Zoals eerder mondeling overgebracht is het jammer dat niet aan het begin van het proces, dus in 2019, niet direct een meer participatieve vorm van projectontwikkeling is gekozen. Een zure vrucht die we plukken van deze gang van zaken is dat het proces langer duurt dan door allen gewenst en er blijkbaar extra kosten zijn gemaakt die de keuze van de oplossing/het scenario vergaand zou kunnen beïnvloeden.
- Wij zijn er aan het begin van het proces van uit gegaan dat de discussie in de vergadering van de commissie van 13 januari jl. leidend zou zijn voor het zoeken naar een optimale oplossing. Optimaal in de zin van een oplossing die meer bevredigend zou zijn dan het scenario dat tot voorkort werd aangehouden (met nieuwbouw, supermarkt 1000m2 WVO, parkeergarage, laad/losplek Huizingalaan, volledige bebouwing huidige parkeerplaats, om de voor de buurt belangrijkste elementen nog eens te benoemen). De woordvoerders uit de raad op dit dossier hebben aangegeven dat zij twee opties belangrijk vinden: geen supermarkt en de optie renoveren in plaats van nieuwbouw. Bovendien was er veel aandacht voor een oplossing voor de huidige huurders van de appartementen die ook na de uitvoering van het project in onze buurt willen kunnen blijven wonen. De twee overleggen overziend, hebben wij niet het gevoel gekregen dat de scenario's die daaraan invulling geven goed doordacht en beredeneerd zijn. Wij hebben door het stellen van vragen over de scenario's geprobeerd meer inzicht te krijgen wat de vooronderstellingen waren bij de uitspraken van de gemeentelijke organisatie over de positieve of negatieve effecten van elk scenario. Dit is ons maar beperkt gelukt.
- Het doorvragen is in ieder geval verhelderend geweest voor wat betreft het begrip "mandjessupermarkt": de projectontwikkelaar heeft een particuliere opvatting daarover, die elders in land, tot aan gerechtelijke uitspraken toe, niet gedeeld wordt. Waar de wethouder tot nu toe heeft gesproken over een typisch Utrechtse oplossing, namelijk te voet en op de fiets, gaat de projectontwikkelaar blijkbaar uit van de mogelijkheid om als bezoeker van de supermarkt in de beoogde parkeergarage de auto te parkeren. Voor ons onbegrijpelijk. We willen ten aanzien van een supermarkt nogmaals ons standpunt helder neerzetten: de buurt heeft in een enquête aangegeven een kleine, liefst specifiek ingevulde supermarkt te willen, die geen extra autoverkeer aantrekt. Dit is alleen af te dwingen als er geen parkeermogelijkheid is voor supermarkt bezoekers en de omvang en assortiment van de supermarkt zodanig is dat er geen behoefte ontstaat om uit de wijdere omtrek met de auto de supermarkt te bezoeken. De houding van de projectontwikkelaar nodigt niet uit om over aard en omvang van een eventuele supermarkt een nuchter gesprek te voeren, mede door de 850m2 die in een scenario is genoemd, direct op te rekken naar 910m2. Sowieso zijn we niet onder de indruk van de bereidheid van de projectontwikkelaar om verder mee te bewegen. Daarmee ontstaat bij ons ook de indruk dat in de toekomst, als er leegstand

ontstaat in de kleinere winkelunits, eenvoudig de overstap gemaakt zal worden naar een grotere omvang, ander assortiment etc.

- Wij hebben de indruk dat het scenario om uit te gaan van geen supermarkt, maar andere (al dan niet commerciële, winkel-) voorzieningen nauwelijks goed is doordacht. Discussies over haalbaarheid, de hoeveelheid extra woningen die daarvoor nodig zijn, ideeën over welke meer commercieel profijtelijke verhuur mogelijk zou zijn is wat ons betreft niet voldoende uit de verf gekomen. Wij hebben daardoor sterk het gevoel gekregen dat vanaf het begin van ons overleg gestuurd wordt richting één scenario, namelijk 4a.
- Wij nemen waar dat de aanwezigheid van huurders van winkelruimtes in dit overleg een grote rol speelt. Duidelijk is geworden dat zij verbolgen zijn over het feit dat hun belang in het voorgaande traject nauwelijks aan bod zijn gekomen. Wij melden nog maar eens dat wij informeel contact hebben onderhouden met een aantal winkeliers. Zij hebben ons stellig de indruk gegeven door de projectontwikkelaar nauwelijks meegenomen te zijn, in ieder geval niet of nauwelijks meer dan de buurtbewoners. Dit patroon is overigens hetzelfde als met de huidige huurders van de appartementen: dit contact is pas echt van de grond gekomen doordat een groep huurders nadrukkelijk van zich lieten horen op een informatiebijeenkomst in het najaar van 2022.
- Wij hebben begrip voor de winkeliers die hun bedrijf in gevaar zien komen als er bijvoorbeeld geen winkels zouden terugkomen. Ons inziens past een zekere relativering bij het relateren van de komst van een supermarkt aan de levensvatbaarheid van de drie winkels waarvan de eigenaren in de gesprekken hebben deelgenomen. Geen van de aanwezigen heeft gezegd dat er sprake zou zijn van het wegwijnen van de winkels als er geen supermarkt komt, wel hebben twee van de drie aanwezige eigenaren aangegeven een positief effect te verwachten van vestiging van een supermarkt.

Daarmee achten wij het behoud van de levensvatbaarheid van winkels niet als een argument voor een noodzakelijke aanwezigheid van een supermarkt (in welke omvang dan ook).

- Ten aanzien van de scenario's hebben we gemeld dat wij deze zullen toetsen aan de hand van de belangrijkste randvoorwaarden die in dit gehele traject tot nu toe door ons zijn genoemd:
 - Verkeersveiligheid: geen (auto)verkeersaanzuigende werking supermarkt en geen laad/losplek aan de Huizingalaan
 - Behoud en liefst uitbreiding openbaar groen, b.v. via minder bebouwing en het gebruik van een deel van de huidige parkeerplaats voor vergroening

In allerlei voorgaande overleggen en reacties hebben wij dit verder geconcretiseerd.

Het betekent ook dat wij vooraf geen voorkeur uitspreken voor één van de scenario's. Wij zullen ons aan de hand van de brief van de wethouder aan de gemeenteraad beraden over onze reactie naar de raadsleden en het college.

- Tot slot. Zoals eerder gemeld, hechten wij er aan dat bij de verdere uitwerking een echte dialoog met de buurt ontstaat. Wij hebben echter nog steeds maar beperkt vertrouwen in een constructieve samenwerking met de projectontwikkelaar als de plannen verder uitgewerkt gaan worden.

Gezien de inzet die de wethouder nu heeft om dit proces goed te laten verlopen, zou de gemeente wellicht ook bij het vervolg een positieve rol kunnen vervullen.

Met vriendelijke groet,

Namens de buurtwerkgroep nieuwbouw Jan van Galenstraat

From: "5.1.2E"
Sent: Wed, 22 Mar 2023 19:11:24 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E"
<5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E"
<5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E"
<5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: update

Ha 5.1.2E

Dat zeg je heel mooi.

Bij deze informeer is je over het parkeeronderdeel:

Na de mail van 5.1.2E Architecten zijn we druk aan het rekenen geweest m.b.t. parkeren en de capaciteit in de parkeergarage. Die stuur ik je na deze mail apart na. Die kan je overigens delen met BLAUW, maar ik laat het via jou lopen.

Over het logistiek en OV hebben we je al input gegeven..

Ik ben in de week van 3 april weer aanwezig. Zullen we dan weer bijpraten?

Succes gewenst, maar jij kan dit 😊

5.1.2E
5.1.2E

Noordoost

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
maandag tot vrijdag



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

Verzonden: woensdag 22 maart 2023 17:00

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

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

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

<5.1.2E@utrecht.nl>

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: update

Ha allemaal,

Bij deze een update van de stavaza van ons mooie project.

Bijgesloten de concept raadsbrief die naar aanleiding van de toezeggingen in de commissie ROG van 12/01 zijn gedaan toen de raadsleden vroegen een geheel ander plan te gaan maken. De brief geeft jullie de update. Ook bijgesloten de reactie van de Buurtvereniging die net nog binnen kwam. Deze is om de sfeer te proeven.

Morgen is het stafoverleg, komende dinsdag college en 6/4 raadsvergadering (geen cie). Hopelijk kunnen we daarna verder met het SPvE.- ga ik organiseren.

Als we verder gaan moeten we het SPvE afstoffen en is de inrichting van de groenstrook aan de JvG met de logistiek een punt dat we moeten toevoegen en we moeten bezig met het aantal parkeerplekken in de bak. Ik heb met 5.1.2E doorgenomen dat we bij besluitvorming SPvE door de raad ook een besluit tot aanwijzing van een maatwerklocatie voor parkeren laten nemen waarbij we dan aangeven waarom we dit willen en hoe we dit uitwerken.

Het was allemaal een beetje krap qua tijd om na het tweede rondetafelgesprek van 16/3 de brief en het collegebesluit te schrijven. Normaliter kunnen jullie meelesen en input geven maar daar was nu echt geen tijd voor. Mea Culpa.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Maart 2023 - Blauw Architecten, vragen 5.1.2E aan de gemeente Utrecht, Mobiliteit Ruimte

1. Parkeereis: welke parkeernorm is nu door jullie aangehouden voor de kleine appartementen van 50m² GO? Is dat 0,43 of 0,67? Tijdens het overleg, dat wij vorige week hadden, begreep ik van 5.1.2E dat hij toch mogelijkheden zag om - in geval van een tekort aan parkeerplaatsen - te beargumenteren dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de woningen maar net iets groter zijn dan 55m² BVO. Dat deze woningen iets groter zijn dan 55m² BVO, heeft te maken met de eisen voor middenhuur, die voorschrijven dat een woningen minimaal 50m² moet zijn om te worden aangemerkt als middenhuur. 5.1.2E gaf vorige week aan dat het bij 2 andere projecten gelukt was om dit verschil te beargumenteren.

Antwoord GU Mobiliteit De parkeernormen van de gemeente Utrecht zijn ons toetsingskader en zijn leidend. Daarin is de norm van een woning >55m² in zone B is 0,67pp/woning. Dat is hier ook gebruikt voor de kleinste woningen. Alleen als aantoonbaar is dat de oppervlakte van de woningen <55m², dan mag de bijbehorende lagere norm van 0,43 gebruikt worden. Dus als er een onderbouwing is, dan kunnen wij daarin meegaan. Zonder die onderbouwing wordt het een juridisch onhoudbaar verhaal bij eventuele bezwaren.

2. Parkeereis: de 67 parkeerplaatsen waar jullie op uitkomen, is dat bruto of netto (= basis parkeereis minus rechtens verkregen niveau)? Is het rechtens verkregen niveau hierin al verdisconteerd? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen houden jullie aan als rechtens verkregen niveau?

Antwoord GU Mobiliteit Van een rechtens verkregen niveau is hier geen sprake omdat de parkeerplaatsen die horen bij de huidige functies komen te vervallen. Ze komen dus niet ten dienste van de nieuwe ontwikkeling. Het hele blok wordt gesloopt en er komt een nieuw blok voor terug.

3. Welke mobiliteitsmaatregelen houden jullie aan in de parkeerberekening?

Antwoord GU Mobiliteit Er is rekening gehouden met inzet van deelmobiliteit (3 deelauto's) en inzet van 22 extra fietsparkeerplaatsen als reductie op de autoparkeereis. Verder is uitgegaan van dubbelgebruik tussen de functies in de ontwikkeling.

Aanvullend hierop hebben we (Verkeerskundigen Mobiliteit) uitgerekend wat de parkeervraag is van de huidige functies (o.b.v. gegevens wat er in het IDOC staat) en wat er zou gebeuren als je zou rekenen (mits onderbouwing!) met de lagere norm van 0,43.

Hieronder de conclusie en in de bijlage de berekening:

Het huidige programma (40 huurwoningen en 818m² winkels en 818m² opslag) heeft een theoretische parkeervraag van 47 en, met dubbelgebruik 36. Er zijn op het parkeerterrein 57 parkeerplaatsen (pp). Daarvan staan er dus 10 ten dienste van de buurt. Die plekken komen echter ook te vervallen, en moeten gecompenseerd worden. Of er moet via een parkeerdrukmeting aangetoond worden dat er in de openbare ruimte, op loopafstand nog 10 vrije plekken beschikbaar zijn.

Daarbovenop voldoet ook het nieuwbouwprogramma niet: de parkeervraag daarvan is 67 pp. Als er 50 in de garage komen, dan is dat dus niet genoeg en neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte met 17 pp. toe. Zelfs bij kleinere woningen (<55m²) met een lagere norm van zou je uitkomen op 57pp + 2 deelauto's. Nog altijd te weinig dus. Daar bovenop komen dan nog de 10 pp. ten dienste van de buurt die gecompenseerd moeten worden. Per saldo neemt de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving als gevolg van het plan toe met 17+10 = 27 pp.

We kunnen met deze conclusie niet anders dan een negatief advies uitbrengen en dus geen akkoord op de voorgestelde parkeeroplossing.

CONCEPT

Formulier mobiliteitsbeheerplan

Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

U toont de duurzame en structurele beschikbaarheid aan van: de autoparkeerplaatsen, deelmobiliteitsplekken inclusief deelauto's en eventuele andere deelmodaliteiten, extra fietsparkeerplaatsen, en bijbehorende voorzieningen. Dit geldt voor een periode van minimaal tien jaar vanaf het moment dat de bouwontwikkeling in gebruik wordt genomen, voor de verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers en bezoekers) voor de tijdstippen waarop dit op grond van de aanwezigheidspercentages in bijlage 2 nodig is. Daarnaast onderbouwt u de geschiktheid:

Mobiliteitsbeheerplan:

Vragen

- a. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er beschikbaar voor de bouwontwikkeling, welke doelgroep komt in aanmerking voor een parkeerplaats en hoe vindt de toewijzing/verdeling plaats? Licht hierbij toe op welke manier parkeren voor mensen met een beperking is geregeld (of kan worden geregeld zodra de behoefte er is).*
- b. Welke andere mobiliteitsvoorzieningen zoals deelauto's en andere deelmodaliteiten, extra fietsparkeerplekken, plekken voor bijzondere fietsen, specifieke OV-voorzieningen, of parkeervoorzieningen op afstand stelt u beschikbaar voor bewoners, bedrijven en bezoekers aan het gebied?
- c. Waarom zijn de gekozen parkeerplaatsen en mobiliteitsoplossingen passend voor deze bouwontwikkeling en de betreffende doelgroep(en)?

d. Hoe stelt u de uiteindelijke gebruiker, voorafgaand aan het afsluiten van een huur- of koopcontract, ervan op de hoogte dat voor deze ontwikkeling nu en in de toekomst geen parkeervergunningen zullen worden uitgegeven?

d. Hoe informeert u de uiteindelijke gebruiker, voorafgaand aan het afsluiten van een huur- of koopcontract, over de mogelijkheden voor bewoners, werknemers en bezoek om op eigen terrein en/of binnen of buiten loopafstand van de bouwontwikkeling een auto te parkeren?

e. Welke andere voertuigen kunnen gestald worden op parkeerplaatsen die niet in gebruik zijn voor autoparkeren?

Aanleveren:

U levert bij uw aanvraag omgevingsvergunningen bewijsstukken aan waaruit blijkt dat u de in dit mobiliteitsbeheerplan beschreven maatregelen daadwerkelijk uitvoert. Hierbij toont u onder andere aan dat u zelf en uw rechtsopvolger (toekomstige eigenaar) van deze bouwontwikkeling verplicht zijn om de beschreven maatregelen structureel uit te voeren, en dat toekomstige gebruikers hier structureel aanspraak op kunnen maken. Dit kan worden aangetoond met een overeenkomst met o.a. een verplichting dat een opvolgende eigenaar deze maatregelen ook structureel in stand moet houden.

** Bij de aanvraag moet ook een overzicht van de parkeerplaatsen per doelgroep en functie worden gevoegd. De onderbouwing moet aansluiten bij deze tekening

Formulier deelauto

Aanvulling mobiliteitsbeheerplan specifiek bij mobiliteitsoplossing: deelauto

U toont aan dat op aan te leggen deelmobiliteitsplekken deelauto's en eventuele andere deelmodaliteiten worden geplaatst, die in samenhang met het stedelijke vervoers- en smart mobilitysysteem structureel en duurzaam worden geëxploiteerd en beschikbaar zijn voor de beoogde doelgroep(en).

Onderwerpen mobiliteitsbeheerplan

In het mobiliteitsbeheerplan moet om de bruikbaarheid, geschiktheid en beschikbaarheid te onderbouwen worden ingegaan op:

- a. Welke fasering past u toe bij de plaatsing van deelauto's en andere deelmodaliteiten?

- b. Welke plek hebben de deelauto's in het totale mobiliteitsconcept? (deze vraag hoeft u niet te beantwoorden als de parkeereis voor uw ontwikkeling lager is dan XXX autoparkeerplaatsen).

c. de organisatie;

d. Welk kwaliteits- en serviceniveau hanteert u voor het deelmobiliteitsaanbod en waarom is dit passend voor de doelgroep(en)?;

e. Hoe sluit de deelmobiliteit voor/bij deze ontwikkeling aan op het aanbod in het gebied rondom de ontwikkeling en het aanbod in de gehele stad?

f. Welke monitoringsinformatie ten aanzien van de deelauto's verstrekt u aan de gemeente, en met welke frequentie? (deze vraag hoeft u alleen te beantwoorden als u deelauto's in de openbare ruimte plaatst)

g. Zijn de deelauto's en overige gemotoriseerde deelmodaliteiten elektrisch? Zo nee, dan wijkt u af van het uitgangspunt dat Utrecht hanteert. Onderbouw waarom u afwijkt en hoe u toewerkt naar een verduurzaming van uw deelmobiliteitsaanbod?

h. Hoe stimuleert u het gebruik van deelmobiliteit door verschillende gebruikers van de ontwikkeling, zowel bij ingebruikname als bij tegenvallend gebruik?

Formulier parkeren op afstand in een garage

Aanvulling mobiliteitsbeheerplan specifiek bij Parkeren op loopafstand in een garage (Aw 4)

Vragen:

Wat is de loopafstand van uw bouwontwikkeling tot de parkeervoorziening? **

Zijn er in de parkeervoorziening voldoende parkeerplekken beschikbaar op de tijdstippen dat deze plekken nodig zijn? **

Waarom is deze parkeervoorziening een geschikte oplossing voor de doelgroep(en) die hier kunnen parkeren?

Aanleveren:

U levert bewijs aan dat in de parkeervoorziening voldoende plekken zijn, structureel voor minimaal 10 jaar voor deze bouwontwikkeling gereserveerd zijn.

Formulier parkeren op afstand op de openbare weg

Aanvulling mobiliteitsbeheerplan specifiek bij Parkeren op loopafstand op de openbare weg (Aw 6)

Vragen:

1. Wat is de loopafstand van de ontwikkeling tot de parkeerplaats(en)?**
2. Waarom is het voor deze ontwikkeling gewenst om parkeren op de openbare weg op te lossen in plaats van op eigen terrein?
3. Zijn er op de openbare weg structureel en duurzaam voldoende plekken aanwezig op tijdstippen dat dit nodig is voor uw bouwplan?
? **

Aanleveren:

U levert een parkeerdrukonderzoek aan waaruit blijkt dat de plekken beschikbaar zijn op maatgevende tijdstippen.

*** In de beleidsregels staat beschreven wat de loopafstand is en hoe deze wordt bepaald. Daarnaast zijn in de bijlage van de beleidsregels aanwezigheidspercentages opgenomen op grond waarvan kan worden bepaald hoeveel plekken op een bepaald moment aanwezig moeten zijn*

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 23 Mar 2023 08:47:08 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Jan van Galenstraat: update
Attachments: 230320 (Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma) -DvV - met de data via Blauw Architecten.xlsx, Mailwisseling BLAUW en Gemeente Utrecht onderbouwing parkeernormen project Jan van Galenstraat pfd.pdf, 20230321 Memo - advies Mobiliteit - beantwoording en uitwerking Parkeernormen project Jan van Galenstraat Huizingalaan.docx, 20230322 pdf - advies Mobiliteit - beantwoording en uitwerking Parkeernormen project Jan van Galenstraat Huizingalaan.pdf, CONCEPT Mobiliteitsbeheerplan.docx, RE: Jan van Galenstraat: update, Jan van Galenstraat: update

Goedemorgen 5.1.2E

Dit heb ik gisteravond naar 5.1.2E gestuurd. Jouw berekeningen. Zie ook de mail die hij heeft gestuurd.

Wij hebben vanuit Mobiliteit nu negatief geadviseerd m.b.t. het Parkeren, maar de opgave wonen heeft naar mijn mening wel de hoogste prioriteit, dan moeten we als gemeente ook kijken naar de mogelijkheden. Hoe denk jij hierover?

Zou je dit nog met 5.1.2E en 5.1.2E kunnen bespreken.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



Van: 5.1.2E
Verzonden: woensdag 22 maart 2023 19:18
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: update

Hoi 5.1.2E

Hierbij ons advies.

In de bijlage heb ik ook 2 pdf-bestanden gemaakt, dan zie je obv wij de berekeningen hebben gemaakt en ons negatieve advies op gebaseerd is. Ons advies in de Memo heb ik dus ook een pdf van gemaakt, die zou je naar BLAUW kunnen sturen.

Als laatste een concept Mobiliteitsbeheerplan vanuit Beleid Parkeren, waarin ze aan kunnen geven hoe ze alles willen gaan uitvoeren.

Nogmaals toi toi toi.

Ik hoor wel van je als je mijn hulp weer nodig hebt.

Fijne avond en tot snel.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: woensdag 22 maart 2023 17:00

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

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

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

<5.1.2E@utrecht.nl>

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: update

dubbel

Vrijdag 17 maart 2023 12:26

Dag 5.1.2E

Hierbij nog een paar vragen n.a.v. je email. Ook om te bepalen of een parkeerdrukmeting wel nodig is.

1. Parkeereis: welke parkeernorm is nu door jullie aangehouden voor de kleine appartementen van 50m2 GO? Is dat 0,43 of 0,67? Tijdens het overleg, dat wij vorige week hadden, begreep ik van 5.1.2E dat hij toch mogelijkheden zag om - in geval van een tekort aan parkeerplaatsen - te beargumenteren dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de woningen maar net iets groter zijn dan 55m2 BVO. Dat deze woningen iets groter zijn dan 55m2 BVO, heeft te maken met de eisen voor middenhuur, die voorschrijven dat een woningen minimaal 50m2 moet zijn om te worden aangemerkt als middenhuur. 5.1.2E gaf vorige week aan dat het bij 2 andere projecten gelukt was om dit verschil te beargumenteren.
2. Parkeereis: de 67 parkeerplaatsen waar jullie op uitkomen, is dat bruto of netto (= basisparkeereis minus rechtens verkregen niveau)? Is het rechtens verkregen niveau hierin al verdisconteerd? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen houden jullie aan als rechtens verkregen niveau?
3. Welke mobiliteitsmaatregelen houden jullie aan in de parkeerberekening?

Graag je reactie! Alvast bedankt.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E [@blauw-architecten.nl](https://www.instagram.com/blauw-architecten.nl)

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

Verzonden: vrijdag 17 maart 2023 11:39

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

YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

CC: 5.1.2E | Kerckebosch Groep <512@kerckeboschgroep.nl>; 5.1.2E

<5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Beste allen,

Ik heb drukke weken met veel projecten, dan weet je dat mijn antwoord iets langer op zich moet laten wachten, maar ik ben achter de schermen wel druk bezig met het narekenen etc.

We hebben al snel wat nagerekend met de input van jou en het overleg van 9 maart bij jullie. Hier ga ik volgende week mee verder.

Voor nu het volgende:

1. De parkeereis van het nieuwe programma is 67 parkeerplaatsen (pp).
2. Als er 50 in de garage komen, dan is dat dus niet genoeg en neemt de parkeerdruk op straat 17 pp. toe. Tegelijkertijd verdwijnen er 57 openbare parkeerplekken.
3. Een parkeerdrukonderzoek is hiervoor noodzakelijk. Aantonen of er in de openbare ruimte voldoende plek is om het tekort van 17 pp. op te vangen + het deel van het parkeerterrein dat opgeheven wordt waar nu de buurt parkeert.

Punt 3 hierboven is voor YellowConcrete Info@yellowconcrete.nl; sorry ik ben je naam kwijt.

Opdracht aan YellowConcrete is: 1. een parkeerdrukmeting uit te voeren en 2. parkeerplaatsentelling in het projectgebied / inrichtingsplan.

Ik kan je niet iet adviseren qua verkeersbureaus, maar een aantal kan ik je meegeven: Datacount, Bureau de Groot Volker, Goudappel etc.

Zie tabel meetmomenten parkeerdruk [Document Utrecht - Module Aanpak betaald parkeren.pdf - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

De nacht van maandag op dinsdag
tussen 01.00 en 04.00 uur

De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen thuis is en er geen andere parkeerders zijn.

Dinsdag

tussen 10.00 en 13.00 uur

De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast veroorzaakt door forensen/werknemers.

Zaterdag

tussen 12.00 en 15.00 uur, **met als extra toevoeging de avond en nacht.**

De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de drukste dag met winkelend publiek.

Tot zover. Fijn weekend gewenst.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

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

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
maandag tot vrijdag



Van: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E @blauw-architecten.nl>

Verzonden: donderdag 16 maart 2023 10:55

Aan: 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E @utrecht.nl>;
Calsteren, Casper van <5.1,2E @utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E @utrecht.nl>

CC: 5.1,2E | Kerckebosch Groep <5.1,2E @kerckeboschgroep.nl>; YellowConcrete
<Info@yellowconcrete.nl>

Onderwerp: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

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

Hierbij de laatste stand van zaken van het VO van het plan voor de Jan van Galenstraat. Er zit ook een overzicht van GO en BVO bij, zodat jullie hiermee verder kunnen wat betreft parkeren. Als jullie een stap verder zijn met de parkeerberekeningen, dan horen wij het uiteraard graag. Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het ook graag.

Hartelijke groet,

5.1,2E

BLAUW

People driven architecture
Tweede Daalsedijk 6a
3551 EJ Utrecht

tel: 5.1,2E

www.blauw-architecten.nl

5.1,2E @blauw-architecten.nl

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 3 Apr 2023 08:31:11 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: update

Goedemorgen 5.1,2E

Fijn om te lezen dat de fout eruit is gehaald. De memo zal ik nog aanpassen.

Wat betreft de parkeerdrukmeting, dat moet de initiatiefnemer uitvoeren met door ons aangegeven (logisch) selectiegebied en opdracht voor aantal parkeerplaatsen in dat gebied. 5.1,2E is de nieuwe beleidsadviseur Parkeren voor Noordoost. Lijkt me goed haar donderdag te betrekken bij ons overleg, mits dat uitkomt.

Vanmiddag heb ik een kennismaking met 5.1,2E

5.1,2E
5.1,2E

Noordoost

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 30 maart 2023 16:59

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: update

Ha 5.1,2E

Mooi dat je de fout hebt kunnen vinden en de nieuwe uitkomst geeft hoop. Heb je ook het nieuwe memo voor me?

Van 5.1,2E begreep ik al dat ze een parkeerdrukmeting wilde doen. De laatste is gedaan in 2017. De parkeerdruk was toen al hoog.

De initiatiefnemer heeft aangegeven dat de garage in principe openbaar is en dat de buurt er ook gebruik van kan maken. Hoe is nader uit te werken. De buurt heeft aangegeven dat zij dat ook graag wil.

Verder heeft de buurt aangegeven dat zij vindt dat er alleen parkeerplekken voor (nieuwe) bewoners en de buurt moeten komen en geen plekken voor de winkels en supermarkt. De bezoekers van de winkels moeten dan wel lopend of op de fiets komen en dat is goed voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De winkeliers en de initiatiefnemer zien dit (hoe verassend) wat anders. Als 5.1.2E er volgende week weer is pakken we deze op.

5.1.2E

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

Verzonden: donderdag 30 maart 2023 16:32

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: update

Dag 5.1.2E en 5.1.2E,

Dank voor jouw scherpte! Programma's binnen bouwontwikkelingen wijzigen continu waarop wij de rekensheet aanpassen. Dat is in dit geval niet goed gegaan. Dus ik ben blij dat jou dat opgevallen is. Er blijkt een fout agv copy/paste te zitten in de berekening van de aanwezigheidspercentage van rijen 52 en 53. Die heb ik hersteld in bijgevoegde berekening, die nu resulteert in 52+3 parkeerplaatsen. De memo wijzigt hier uiteraard ook mee. Als de parkeervraag 55 is en er komen er 50 in de garage, dan neemt de parkeerdruk als gevolg van het nieuwe programma met 5 toe. Plus daarbij nog de 10 parkeerplaatsen die voorheen ten dienste stonden van de buurt die komen te vervallen.

Wat het compenseren betreft ben ik van mening dat het opheffen alleen maar kan als de parkeerdruk in de buurt dat toelaat. Uitgangspunt is dat de buurt er niet op 'achteruit' mag gaan. Op basis van mijn eigen waarnemingen betwijfel ik of dat het geval is. Het is daar altijd erg druk. Alternatief zou kunnen zijn om ook buurtbewoners met hun parkeervergunning in de garage toe te laten, maar dat zal wel geen optie zijn voor de ontwikkelaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E 5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



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

Verzonden: maandag 27 maart 2023 12:22

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

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: update

Ha 5.1.2E (en 5.1.2E).

Ben door de berekening gegaan en er is iets dat ik niet snap.

De m2 commercieel en gezondheidscentrum zijn t.o.v. van de eerste berekening gelijk gebleven. De % dubbelgebruik ook. Het aantal woningen is t.o.v. de vorige keer met 2 afgenomen.

Nu gaat het aantal parkeerplekken op de maatgevende zaterdagmiddag van 54 naar 64. De ander dagen verspringen ook wat maar lang niet zo veel. Waar zit dat in?

Het verschil lijkt niet te zitten in de 10 plekken die we voor de buurt moeten terugbrengen. Dan zou alles aanzienlijk verspringen. Zou ook raar zijn want die plekken gaan apart van de berekening en moeten in de openbare ruimte komen.

En moeten we die 10 plekken wel compenseren gezien ons beleid dat we het autogebruik willen ontmoedigen? Dit zou dan een mooie kans zijn om er 10 op te heffen in deze buurt/wijk.

En als we het SPvE laten vaststellen door de raad laten we ook een besluit nemen het plan als een maatwerkgebied voor parkeren aan te wijzen (overlegd met 5.1.2E). Dit omdat de buurt enorm zit op minder auto's en per se een mandjessupermarkt wil en daarvoor minder parkeerplekken voor de bezoekers van de supermarkt (en winkels). We kunnen het vervallen van de 10 buurtplekken hier dan ook in meenemen toch?

5.1.2E

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

Verzonden: woensdag 22 maart 2023 19:18

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: update

Hoi 5.1.2E

Hierbij ons advies.

In de bijlage heb ik ook 2 pdf-bestanden gemaakt, dan zie je obv wij de berekeningen hebben gemaakt en ons negatieve advies op gebaseerd is. Ons advies in de Memo heb ik dus ook een pdf van gemaakt, die zou je naar BLAUW kunnen sturen.

Als laatste een concept Mobiliteitsbeheerplan vanuit Beleid Parkeren, waarin ze aan kunnen geven hoe ze alles willen gaan uitvoeren.

Nogmaals toi toi toi.

Ik hoor wel van je als je mijn hulp weer nodig hebt.

Fijne avond en tot snel.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: woensdag 22 maart 2023 17:00

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

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

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

<5.1.2E@utrecht.nl>

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: update

Ha allemaal,

Bij deze een update van de stavaza van ons mooie project.

Bijgesloten de concept raadsbrief die naar aanleiding van de toezeggingen in de commissie ROG van 12/01 zijn gedaan toen de raadsleden vroegen een geheel ander plan te gaan maken. De brief geeft jullie de update. Ook bijgesloten de reactie van de Buurtvereniging die net nog binnen kwam. Deze is om de sfeer te proeven.

Morgen is het stafoverleg, komende dinsdag college en 6/4 raadsvergadering (geen cie). Hopelijk kunnen we daarna verder met het SPvE.- ga ik organiseren.

Als we verder gaan moeten we het SPvE afstoffen en is de inrichting van de groenstrook aan de JvG met de logistiek een punt dat we moeten toevoegen en we moeten bezig met het aantal parkeerplekken in de bak. Ik heb met 5.1.2E doorgenomen dat we bij besluitvorming SPvE door de raad ook een besluit tot aanwijzing van een maatwerklocatie voor parkeren laten nemen waarbij we dan aangeven waarom we dit willen en hoe we dit uitwerken.

Het was allemaal een beetje krap qua tijd om na het tweede rondetafelgesprek van 16/3 de brief en het collegebesluit te schrijven. Normaliter kunnen jullie meelesen en input geven maar daar was nu echt geen tijd voor. Mea Culpa.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1,2E"
Sent: Tue, 11 Apr 2023 12:47:49 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: maatwerk Jan van Galenstraat
Attachments: 230411 (Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma).xlsx

Dag 5.1,2E 5.1,2E en 5.1,2E

Naar aanleiding van vanmorgen heb ik, op basis van het mij bekende (als dat de laatste is!) programma van de huidige en de nieuwe situatie wat berekeningen gemaakt. Zie daarvoor de bijlage. Conclusies zijn als volgt:

Maatwerk noodzakelijk

Bij een aanbod van 50 pp in de garage, is maatwerk noodzakelijk om het nieuwe programma te laten passen in de garage. Het enige maatwerk dat ik realistisch acht, is maatwerk voor de 'mandjes-supermarkt'. Een dergelijke supermarkt trekt minder verkeer aan en heeft een lagere parkeernorm dan een reguliere supermarkt. Om daarvoor in aanmerking te komen, stel ik de volgende eisen voor:

- Geen winkelwagens mee naar buiten
- Geen regeling als het '1^e uur gratis parkeren voor klanten' aanbieden

Als daaraan voldaan wordt, kan ik mij voorstellen dat we de norm van A-zone hanteren ipv plaats van de norm die hoort bij een B-zone (optie A). Dat wil zeggen 0,68 ipv 1,2 per 100m² BVO supermarkt. Daarmee kom je uit op afgerond 9 ipv 15 parkeerplaatsen (nog zonder dubbelgebruik). Nog lager kan ik mij ook nog wel voorstellen, bijvoorbeeld in totaal 4 parkeerplaatsen of zelfs slechts 1 voor de werknemers (optie B). Maar dat is feitelijk niet eens nodig. Ook bij optie A is de parkeereis in de garage op te lossen, en heb je zelfs een cijfermatig overschot (inzetten als fietsparkeerplaats?):

- Bij geen maatwerk is de parkeereis na alle reductiemogelijkheden op het maatgevende moment nog 52+3 deelauto's = 55
- Bij optie A (maatwerk zone A) is de parkeereis na alle reductiemogelijkheden op het maatgevende moment nog 46+3 deelauto's = 46
- Bij optie B (maatwerk 1 pp. supermarkt) is de parkeereis na alle reductiemogelijkheden op het maatgevende moment nog 40+3 deelauto's = 43

Parkeereis auto bestaande programma

Het huidige programma (40 huurwoningen en 818m² winkels en 818m² opslag) heeft een theoretische parkeervraag van 47 en, met dubbelgebruik 36. Er zijn op het parkeerterrein 57 parkeerplaatsen (pp). Daarvan staan er dus ten minste 10 ten dienste van de buurt. Die plekken komen echter ook te vervallen, en moeten gecompenseerd worden. Of er moet via een Parkeeronderzoek (parkeerdrukmeting) aangetoond worden dat er in de openbare ruimte, op loopafstand nog 10 vrije plekken beschikbaar zijn.

Parkeereis fiets nieuwe programma

Er zijn bij dit programma maar liefst 441 fietsparkeerplaatsen nodig. Waarvan 315 in pandig en 126 in de openbare ruimte. Waar zijn die gepland?

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E 5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: [REDACTED] (Kerckebosch Ezelsdijk BV), [REDACTED] (Gemeente Utrecht)
Van: [REDACTED]
Datum: 29 september 2021
Kopie:
Ons kenmerk: BH8724-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: [REDACTED]

Onderwerp: Parkeerberekening extra situaties van Galenstraat Utrecht

1 Inleiding

Kerckebosch Ezelsdijk B.V. is voornemens de huidige winkel- en appartementengebouwen aan de Jan van Galenstraat (hoek Jan van Galenstraat – Kardinaal de Jongweg – Huizingalaan) te slopen. Daarvoor in de plaats komt nieuwbouw. Royal HaskoningDHV heeft eerder onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van het richtinggevend programma, in het “Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat”. Nu is de vraag om de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van een aangepast programma te berekenen. Hierbij wordt de winkelruimte voor een supermarkt ca. 1000m² BVO. Daarnaast worden er 93 huurwoningen gerealiseerd. Ook komen er twee tot vijf winkels.

Om de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie te berekenen, gaan we uit van twee scenario's waarbij de oppervlakte van de winkels verschilt. Dit is weergegeven in de tabel hieronder.

	Aantal / m ² BVO		
	Huidig	Scenario 1	Scenario 2
Woningen <55 m2	3	28	28
Woningen 55-80 m2	35	9	9
Woningen 80-130 m2	2	56	56
Supermarkt	n.v.t.	1000	1000
Detailhandel	1393	325	860

Er zijn vier situaties doorgerekend.

- De eerste situatie betreft scenario 1 waarin twee winkels worden gerealiseerd. Voor deze situatie wordt uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de plekken in de parkeergarage door zowel bewoners, winkelend publiek als bezoekers.
- De tweede situatie betreft scenario 2 waarin vijf winkels worden gerealiseerd. Voor deze situatie wordt uitgegaan van volledig dubbelgebruik van de plekken in de parkeergarage door zowel bewoners, winkelend publiek als bezoekers.
- De derde situatie betreft scenario 1 waarin twee winkels worden gerealiseerd maar nu met vaste plekken voor de bewoners en dubbelgebruik door winkelend publiek en bezoekers.

- De vierde situatie betreft scenario 2 waarin vijf winkels worden gerealiseerd maar nu met vaste plekken voor de bewoners en dubbelgebruik door winkelend publiek en bezoekers.

Daarnaast is er in Utrecht op basis van de beleidsregels een substitutie mogelijk van het aantal parkeerplekken met het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplekken. Bij het plaatsen van deelauto's is een substitutie van 25% van het benodigd aantal parkeerplekken mogelijk, bij extra fietsparkeerplekken is dit 15%.

De berekening van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie gebeurt op dezelfde wijze als in het eerdere onderzoek. Voor een toelichting over de berekening verwijzen wij naar de rapportage "Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat".

In deze notitie presenteren wij de uitkomsten van de berekeningen van het aanvullend programma.

2 Parkeerbehoefte

Op basis van de berekening zoals in het parkeerbeleid (verder toegelicht in "Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat") komen wij voor de vier situaties tot berekening in tabel 1. De precieze berekeningen zijn toegevoegd in bijlage A1.

Tabel 1: Berekening parkeerbehoefte op basis van parkeerbeleid per situatie

	Situatie 1	Situatie 2	Situatie 3	Situatie 4
	PP	PP	PP	PP
Rechtsens verkregen niveau	58	58	58	58
Parkeerbehoefte toekomstig	76	88	76	88
Extra pp door functieverandering	18	30	18	30
Onttrekking parkeerplaatsen	65	65	65	65
Subtotaal	83	95	83	95
Parkeerbehoefte met dubbelgebruik	59	68	69	81
Reductie door dubbelgebruik	-17	-21	-7	-7
Te realiseren met dubbelgebruik	66	75	76	88
Met extra vervoersmaatregelen				
Parkeerbehoefte met extra vervoersmaatregelen	47	55	54	65
Extra reductie door vervoersmaatregelen	-12	-13	-15	-16
Te realiseren met vervoersmaatregelen	54	62	61	72

In situatie 4, dus met vijf winkels, een supermarkt en 93 woningen waarbij de bewoners een eigen plek hebben en bezoekers en winkelend publiek parkeerplaatsen delen, zijn 88 parkeerplekken nodig. In het

geval dat er extra mobiliteitsmaatregelen genomen worden, zoals het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen, zijn 72 parkeerplaatsen nodig.

3 Verkeersgeneratie

Ook voor de verkeersgeneratie is een berekening gemaakt, op basis van "Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk" van de gemeente Utrecht. In tabel 3 zijn de uitkomsten van de berekening weergegeven, de precieze rekenmethode is toegelicht in "Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat". De berekeningen zijn toegevoegd in bijlage A2.

Tabel 2: Toename etmaalintensiteit per scenario

Situatie	Etmaal- intensiteit	Verandering t.o.v. huidig
Huidige situatie	920	n.v.t.
Scenario 1	795	-125
Scenario 2	965	45

In scenario 1, bij de komst van twee winkels, een supermarkt en 93 appartementen, neemt de verkeersgeneratie af met 125 voertuigbewegingen per etmaal. In scenario 2 (vijf winkels in plaats van twee) neemt de verkeersgeneratie toe met 45 voertuigbewegingen per etmaal.

4 Conclusie

Parkeerbehoefte

In onderstaande tabel zijn het aantal benodigde parkeerplaatsen weergegeven, per situatie en per berekeningswijze, opgesplitst naar dubbelgebruik en naar extra mobiliteitsmaatregelen zoals deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen.

Tabel 3: Uitkomsten berekeningen aantal parkeerplaatsen per situatie en berekeningswijze

		Situatie 1	Situatie 2	Situatie 3	Situatie 4
		PP	PP	PP	PP
Parkeerbehoefte	Dubbelgebruik	59	68	69	81
	Dubbelgebruik en deelauto's	47	55	54	65
Berekening o.b.v. beleid	Dubbelgebruik	66	75	76	88
	Dubbelgebruik en deelauto's	54	62	61	72

Situatie 4 is de situatie waarin de meeste parkeerplaatsen benodigd zijn. Dit betreft de situatie waarin vijf winkels worden gerealiseerd met vaste plekken voor de bewoners en dubbelgebruik door winkelend publiek en bezoekers.

In deze situatie zijn voor alleen de ontwikkeling (zonder toepassing van berekening) 81 parkeerplaatsen nodig. Bij het plaatsen van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen zijn er 65 parkeerplaatsen nodig.

Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen op basis van de beleidsregels van de gemeente Utrecht zijn bij dubbelgebruik 88 parkeerplaatsen nodig, en bij deelauto's en fietsparkeerplaatsen 72 plaatsen.

In de situaties 1 t/m3 zijn er minder parkeerplaatsen nodig.

Verkeersgeneratie

De uitkomsten van de verkeersgeneratieberekeningen zijn hieronder weergegeven, per scenario.

Situatie	Etmaal-intensiteit	Verandering t.o.v. huidig
Huidige situatie	920	n.v.t.
Scenario 1	795	-125
Scenario 2	965	45

Doordat de verkeersgeneratie onder de berekende verkeersgeneratie in de scenario's uit "Verkeersonderzoek ontwikkeling Jan van Galenstraat" blijft, kan de ontwikkeling op de Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat, Huizingalaan en Zeemanlaan gerealiseerd worden. De afweging gemaakt in het verkeersonderzoek voor de locatie van het bevoorradingsdock en toegang tot de parkeerkelder blijft hiermee hetzelfde.

A1 Berekening parkeernormen o.b.v. beleidsregels

A1.1 Berekening rechtens verkregen niveau

Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Parkeernorm		Berekening behoefte		
		Maximaal	Aandeel bezoekers	PP bewoners	PP bezoekers	
Woningen <55 m2	3	0,43	0,2	0,69	0,60	1,29
Woningen 55-80 m2	35	0,67	0,2	16,45	7,00	23,45
Woningen 80-130 m2	2	0,69	0,2	0,98	0,40	1,38
Totaal	40			18,12	8,00	26,12
Parkeernorm (per 100m2 BVO)						
	BVO (m2)	Maximaal	Aandeel bezoekers	PP nodig (excl bezoekers)	PP bezoekers	
Detailhandel	1393	2,3	90%	3,20	28,84	32,04
					Totale behoefte	58

A1.2 Berekening situatie 1

Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Parkeernorm		Berekening behoefte		
		Minimaal	Aandeel bezoekers	PP bewoners	PP bezoekers	
Woningen <55 m2	28	0,43	0,2	6,44	5,6	12,04
Woningen 55-80 m2	9	0,67	0,2	4,23	1,8	6,03
Woningen 80-130 m2	56	0,69	0,2	27,44	11,2	38,64
Totaal	93			38,11	18,6	56,71
				67%	33%	
Parkeernorm (per 100m2 BVO)						
	BVO (m2)	Minimaal	Aandeel bezoekers	PP werknemers	PP bezoekers	
Supermarkt (discount)	1000	1,2	95%	0,60	11,40	12,00
Detailhandel	325,2	2,3	90%	0,75	6,73	7,48
				1,35	18,13	19,48
Totale behoefte						76

Met dubbelgebruik

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	38,11	19,06	19,06	34,30	30,49	38,11	22,87	30,49	26,68
Woningen bezoekers	18,6	1,86	3,72	14,88	13,02	0,00	11,16	18,60	13,02
Supermarkt	12,00	3,60	7,20	4,80	9,60	0,00	12,00	4,80	0,00
Detailhandel	7,48	2,24	4,49	0,75	5,61	0,00	7,48	0,00	0,00
	76	27	34	55	59	38	54	54	40

Reductie door substitutie

Reductie door deelauto's en fietsparkeren				
Parkeerbehoefte				38,11
Fietsparkeren			15%	32,39
Deelauto	9,53	2,00	8,00	24,39
		Extra parkeerplekken		8,51

Met mobiliteitsmaatregelen

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik en mobiliteitsmaatregelen							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoner	24,39	12,20	12,20	21,95	19,51	24,39	14,64	19,51	17,08
Woningen bezoeker	16,74	1,67	3,35	13,39	11,72	0,00	10,04	16,74	11,72
Supermarkt	10,80	3,24	6,48	4,32	8,64	0,00	10,80	4,32	0,00
Detailhandel	6,73	2,02	4,04	0,67	5,05	0,00	6,73	0,00	0,00
	61	21	28	42	47	26	44	43	31

A1.3 Berekening situatie 2

Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Parkeernorm		Berekening behoefte		
		Minimaal	Aandeel bezoekers	PP bewoners	PP bezoekers	
Woningen <55 m2	28	0,43	0,2	6,44	5,6	12,04
Woningen 55-80 m2	9	0,67	0,2	4,23	1,8	6,03
Woningen 80-130 m2	56	0,69	0,2	27,44	11,2	38,64
Totaal	93			38,11	18,6	56,71
				67%	33%	
Parkeernorm (per 100m2 BVO)						
	BVO (m2)	Minimaal	Aandeel bezoekers	PP werknemers	PP bezoekers	
Supermarkt (discount)	1000	1,2	95%	0,60	11,40	12,00
Detailhandel	860	2,3	90%	1,98	17,80	19,78
				2,58	29,20	31,78
Totale behoefte						88

Met dubbelgebruik

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	38,11	19,06	19,06	34,30	30,49	38,11	22,87	30,49	26,68
Woningen bezoekers	18,6	1,86	3,72	14,88	13,02	0,00	11,16	18,60	13,02
Supermarkt	12,00	3,60	7,20	4,80	9,60	0,00	12,00	4,80	0,00
Detailhandel	19,78	5,93	11,87	1,98	14,84	0,00	19,78	0,00	0,00
	88	30	42	56	68	38	66	54	40

Reductie door substitutie

Reductie door deelauto's en fietsparkeren				
Parkeerbehoefte				38,11
Fietsparkeren			15%	32,39
Deelauto	9,53	2,00	8,00	24,39
Extra parkeerplekken				8,51

Met mobiliteitsmaatregelen

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik en mobiliteitsmaatregelen							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoner	24,39	12,20	12,20	21,95	19,51	24,39	14,64	19,51	17,08
Woningen bezoeker	16,74	1,67	3,35	13,39	11,72	0,00	10,04	16,74	11,72
Supermarkt	10,80	3,24	6,48	4,32	8,64	0,00	10,80	4,32	0,00
Detailhandel	17,80	5,34	10,68	1,78	13,35	0,00	17,80	0,00	0,00
	72	24	35	43	55	26	55	43	31

A1.4 Berekening situatie 3

Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Parkeernorm		Berekening behoefte		
		Minimaal	Aandeel bezoekers	PP bewoners	PP bezoekers	
Woningen <55 m2	28	0,43	0,2	6,44	5,6	12,04
Woningen 55-80 m2	9	0,67	0,2	4,23	1,8	6,03
Woningen 80-130 m2	56	0,69	0,2	27,44	11,2	38,64
Totaal	93			38,11	18,6	56,71
				67%	33%	
Parkeernorm (per 100m2 BVO)						
	BVO (m2)	Minimaal	Aandeel bezoekers	PP werknemers	PP bezoekers	
Supermarkt (discount)	1000	1,2	95%	0,60	11,40	12,00
Detailhandel	325,2	2,3	90%	0,75	6,73	7,48
				1,35	18,13	19,48
Totale behoefte						76

Met dubbelgebruik

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11
Woningen bezoekers	18,6	1,86	3,72	14,88	13,02	0,00	11,16	18,60	13,02
Supermarkt	12,00	3,60	7,20	4,80	9,60	0,00	12,00	4,80	0,00
Detailhandel	7,48	2,24	4,49	0,75	5,61	0,00	7,48	0,00	0,00
	76	46	54	59	66	38	69	62	51

Reductie door substitutie

Reductie door deelauto's en fietsparkeren			
Parkeerbehoefte			38,11
Fietsparkeren		15%	32,39
Deelauto	9,53	2,00	8,00
		Extra parkeerplekken	8,51

Met mobiliteitsmaatregelen

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik en mobiliteitsmaatregelen							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoner	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39
Woningen bezoeker	16,74	1,67	3,35	13,39	11,72	0,00	10,04	16,74	11,72
Supermarkt	10,80	3,24	6,48	4,32	8,64	0,00	10,80	4,32	0,00
Detailhandel	6,73	2,02	4,04	0,67	5,05	0,00	6,73	0,00	0,00
	61	33	40	45	52	26	54	47	38

A1.5 Berekening situatie 4

Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Parkeernorm		Berekening behoefte		
		Minimaal	Aandeel bezoekers	PP bewoners	PP bezoekers	
Woningen <55 m2	28	0,43	0,2	6,44	5,6	12,04
Woningen 55-80 m2	9	0,67	0,2	4,23	1,8	6,03
Woningen 80-130 m2	56	0,69	0,2	27,44	11,2	38,64
Totaal	93			38,11	18,6	56,71
				67%	33%	
Parkeernorm (per 100m2 BVO)						
	BVO (m2)	Minimaal	Aandeel bezoekers	PP werknemers	PP bezoekers	
Supermarkt (discount)	1000	1,2	95%	0,60	11,40	12,00
Detailhandel	860	2,3	90%	1,98	17,80	19,78
				2,58	29,20	31,78
Totale behoefte						88

Met dubbelgebruik

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11	38,11
Woningen bezoekers	18,6	1,86	3,72	14,88	13,02	0,00	11,16	18,60	13,02
Supermarkt	12,00	3,60	7,20	4,80	9,60	0,00	12,00	4,80	0,00
Detailhandel	19,78	5,93	11,87	1,98	14,84	0,00	19,78	0,00	0,00
	88	50	61	60	76	38	81	62	51

Reductie door substitutie

Reductie door deelauto's en fietsparkeren			
Parkeerbehoefte			38,11
Fietsparkeren		15%	32,39
Deelauto	9,53	2,00	8,00
			24,39
		Extra parkeerplekken	8,51

Met mobiliteitsmaatregelen

	Behoefte	Behoefte met dubbelgebruik en mobiliteitsmaatregelen							
		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoner	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39	24,39
Woningen bezoeker	16,74	1,67	3,35	13,39	11,72	0,00	10,04	16,74	11,72
Supermarkt	10,80	3,24	6,48	4,32	8,64	0,00	10,80	4,32	0,00
Detailhandel	17,80	5,34	10,68	1,78	13,35	0,00	17,80	0,00	0,00
	72	37	47	46	60	26	65	47	38

A2 Berekening verkeersgeneratie

Berekening huidige situatie

Huidige situatie		Generatie	
Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Maximaal	Totaal
Woningen <55 m2	3	2,6	8
Woningen 55-80 m2	35	2,6	91
Woningen 80-130 m2	2	2,6	5
Totaal	40		
	BVO (m2)		
Detailhandel	1393	58,6	816
			920

Berekening scenario 1

Scenario 1		Generatie	
Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Minimaal	Totaal
Woningen <55 m2	28	1,8	50
Woningen 55-80 m2	9	1,8	16
Woningen 80-130 m2	56	1,8	101
Totaal	93		
	BVO (m2)		
Supermarkt (discount)	1000	52,5	525
Detailhandel	325,2	31,6	103
			795

Berekening scenario 2

Scenario 2		Generatie	
Oppervlakte o.b.v. BVO	Aantal	Minimaal	Totaal
Woningen <55 m2	28	1,8	50
Woningen 55-80 m2	9	1,8	16
Woningen 80-130 m2	56	1,8	101
Totaal	93		
	BVO (m2)		
Supermarkt (discount)	1000	52,5	525
Detailhandel	860	31,6	272
			964

Project Jan van Galen/Huizingalaan



Onderdeel: parkeren 7 april 2023

Projectleider: 5.1.2E

Opsteller: 5.1.2E

Gilde: Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid, Stedenbouw



1. Parkeereis: welke parkeernorm is nu door jullie aangehouden voor de kleine appartementen van 50m² GO? Is dat 0,43 of 0,67? Tijdens het overleg, dat wij vorige week hadden, begreep ik van 5.1.2E dat hij toch mogelijkheden zag om - in geval van een tekort aan parkeerplaatsen - te beargumenteren dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de woningen maar net iets groter zijn dan 55m² BVO. Dat deze woningen iets groter zijn dan 55m² BVO, heeft te maken met de eisen voor middenhuur, die voorschrijven dat een woningen minimaal 50m² moet zijn om te worden aangemerkt als middenhuur. 5.1.2E gaf vorige week aan dat het bij 2 andere projecten gelukt was om dit verschil te beargumenteren.

Antwoord GU Mobiliteit *De parkeernormen van de gemeente Utrecht zijn ons toetsingskader en zijn leidend. Daarin is de norm van een woning >55m² in zone B is 0,67pp/woning. Dat is hier ook gebruikt voor de kleinste woningen. Alleen als aantoonbaar is dat de oppervlakte van de woningen <55m², dan mag de bijbehorende lagere norm van 0,43 gebruikt worden. Dus als er een onderbouwing is, dan kunnen wij daarin meegaan. Zonder die onderbouwing wordt het een juridisch onhoudbaar verhaal bij eventuele bezwaren.*

2. Parkeereis: de 67 parkeerplaatsen waar jullie op uitkomen, is dat bruto of netto (= basis parkeereis minus rechtens verkregen niveau)? Is het rechtens verkregen niveau hierin al verdisconteerd? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen houden jullie aan als rechtens verkregen niveau?

Antwoord GU Mobiliteit *Van een rechtens verkregen niveau is hier geen sprake omdat de parkeerplaatsen die horen bij de huidige functies komen te vervallen. Ze komen dus niet ten dienste van de nieuwe ontwikkeling. Het hele blok wordt gesloopt en er komt een nieuw blok voor terug.*

3. Welke mobiliteitsmaatregelen houden jullie aan in de parkeerberekening?

Antwoord GU Mobiliteit *Er is rekening gehouden met inzet van deelmobiliteit (3 deelauto's) en inzet van 22 extra fietsparkeerplaatsen als reductie op de autoparkeereis. Verder is uitgegaan van dubbelgebruik tussen de functies in de ontwikkeling.*

Aanvullend hierop hebben we (Verkeerskundigen Mobiliteit) uitgerekend wat de parkeervraag is van de huidige functies (o.b.v. gegevens wat er in het IDOC staat) en wat er zou gebeuren als je zou rekenen (mits onderbouwing!) met de lagere norm van 0,43.

De berekening, resulteert in 52+3 parkeerplaatsen. Als de parkeervraag 55 is en er komen er 50 in de garage, dan neemt de parkeerdruk als gevolg van het nieuwe programma met 5 toe. Plus daarbij nog de 10 parkeerplaatsen die voorheen ten dienste stonden van de buurt die komen te vervallen.

[illegible]

*Daarbovenop voldoet ook het nieuwbouwprogramma niet: de parkeervraag daarvan is **67 pp**. Als er **50** in de garage komen, dan is dat dus niet genoeg en neemt de parkeerdruk in de openbare ruimte met **17 pp** toe. Zelfs bij kleinere woningen (<55m2) met een lagere norm van zou je uitkomen op **57pp + 2 deelauto's**. Nog altijd te weinig. Daar bovenop komen dan nog de 10 pp. ten dienste van de buurt die gecompenseerd moeten worden. Per saldo neemt de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving als gevolg van het plan toe met **17+10 = 27 pp** (berekening hieronder kleine woningen).*

Met deze conclusie moeten we op dit moment negatief adviseren en geen akkoord op de voorgestelde parkeeroplossing.

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 13 Apr 2023 16:18:36 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren
Attachments: Antwoorden op mail Blauw - onderdeel parkeren - Project Jan van Galenstraat 20230407 NE.pdf, 2021.09.29 - Parkeerberekening extra situaties - van Galenstraat 2.pdf

Ha 5.1.2E

Wil jij nog eens kijken naar dat rechtensverkregen niveau?

En er zijn 38 plekken op het parkeerterrein + 2 plekken voor deelauto's die echt als parkeerplek zijn aangelegd en dat de andere ca. 25 plekken betreft langsparkeren in de Ginnekenlaan op plekken die niet zijn aangelegd.

5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: donderdag 13 april 2023 15:19
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: Info@yellowconcrete.nl; 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Vorige week hebben wij onderstaande email met bijlage van 5.1.2E ontvangen. In deze bijlage is aangegeven dat niet akkoord kan worden gegaan met de voorgestelde parkeeroplossing.

Wij hebben een aantal vragen en opmerkingen bij deze conclusie en de uitgangspunten die zijn gehanteerd:

1. Parkeernormen:

Tijdens het parkeeroverleg op 10 maart heeft 5.1.2E aangegeven mogelijkheden te zien om een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de nieuwe situatie te onderbouwen, gezien zijn ervaringen bij eerdere projecten. Dit tekort wordt voornamelijk veroorzaakt door de (jullie welbekende) discrepantie tussen de m2 eisen die voortkomen uit de randvoorwaarden voor middenhuur en de parkeernorm; vanwege de minimale m2 eisen voor middenhuur hebben wij de kleine woningen (ook de SH) iets groter moeten maken, hierdoor vallen deze woningen niet meer onder de laagste parkeernorm.

Welke onderbouwing kan er vanuit de gemeente komen, om het tekort aan parkeerplaatsen door het vergroten van de kleine woningen te onderbouwen, zoals 5.1.2E eerder aangaf? De kleine woningen vallen juridisch gezien misschien niet meer onder de laagste parkeernorm, waardoor er volgens de parkeernorm meer parkeerplaatsen per woning nodig zijn. Maar omdat de woningen slechts een paar m2 groter worden en er nog steeds sprake is van één slaapkamer per appartement, zal de woning nog steeds op dezelfde manier bewoond worden; d.w.z. door één of hooguit 2 personen, maar nooit een gezin. Er zou dus beargumenteerd kunnen worden dat de werkelijke parkeerbehoefte per woning niet is toegenomen.

Welke parkeernorm past bij een supermarkt als "mandjeswinkel"? Hoe kan worden tegemoetgekomen aan de vraag vanuit de buurt om een verkeersaantrekkende werking te voorkomen, door minder parkeerplaatsen voor de functie supermarkt te maken?

2. Rechtens verkregen niveau:

5.1.2E geeft aan dat van rechtens verkregen niveau (rvn) geen sprake is, omdat de betreffende parkeerplaatsen komen te vervallen. Dit klopt echter niet met de toelichting in het document Parkeernormen fiets en auto: rvn moet wel berekend worden, en verdisconteerd met aantal parkeerplaatsen dat vervalt. Deze werkwijze is eerder ook zo toegepast in de **berekeningen van RHDHV**, die destijds in opdracht van de gemeente zijn uitgevoerd, zie bijlage (dit is één van de documenten van RHDHV; er zijn destijds verschillende documenten opgesteld).

Ook moet er afgestemd worden wat exact wordt aangehouden als programma van de bestaande situatie. Wij komen zelf op meer m2 dan wat eerder door RHDHV is aangehouden, en daarmee ook op een hoger aantal parkeerplaatsen voor rvn. **Wij komen dan uit op 62 parkeerplaatsen voor rvn. Op basis hiervan zijn er dus geen pp op het bestaande**

parkeerterrein die ten dienste van de buurt zijn, maar juist 5 a 6 pp vanuit het bestaande programma die elders in de buurt geprojecteerd zijn en mee mogen tellen voor het nieuwe programma; geen tekort dus maar een teveel! Wij zijn ervan uitgegaan dat bij rvn niet wordt gerekend met dubbelgebruik. En wij hebben ook geen onderscheid gemaakt tussen m2 winkeloppervlak en m2 opslag t.b.v. winkels. Wij hebben alles onder de functie detailhandel geschoven, omdat in de nieuwe situatie ook geen onderscheid wordt gemaakt tussen winkelruimte en opslag; de winkels zullen in de nieuwe situatie hun opslag moeten realiseren op de bg binnen de oppervlakte van de winkelruimte zelf.

Dit verschil van interpretatie van het rvn / "theoretische parkeervraag" verklaart voor een deel het tekort aan parkeerplaatsen dat de gemeente constateert; ook in geval de gemeente uitgaat van een lage parkeernorm voor de kleine appartementen. Dus belangrijk om hier de uitgangspunten voor helder te krijgen.

3. Programma nieuwbouw:

Wij gaan onderzoeken of wij de SH woningen kunnen verkleinen tot 55 m2 BVO, zodat deze officieel onder de laagste parkeernorm kunnen vallen. De SH woningen worden dan kleiner dan 50 m2 GO.

Verder zag ik dat er een fout is geslopen in onze GO/BVO lijst, waardoor het aantal woningen 91 i.p.v. 94.

Het aangepaste (gecorrigeerde) woonprogramma wordt dan zoals hieronder vermeld. Graag jullie parkeerberekeningen opnieuw uitvoeren op basis hiervan.

BVO bruto vloeroppervlak per type			
woningtypologie	m	aantal	area m
Type A1	59,5	50	3.568,0
Type A2	63,9	4	255,4
Type B	89,3	1	89,3
Type C	79,9	4	319,7
Type D	87,5	12	1.049,5
Type E	59,40	5	297,0
Type F	104,1	1	104,1
Type F1	102,4	2	204,8
Type G	112,2	1	112,2
Type H	104,8	1	104,8
Totaal			6.104,9 m²

Aanpassing SH woningen:
40 stuks type A1 worden verkleind tot 55 m2 BVO.
De overige 20 stuks type A1 blijven 59,5 m2 BVO; dit is MH.

Correctie:
type B komt 4x voor

Correctie:
totaal aantal woningen is 94

4. Graag ontvangen wij de achterliggende berekeningen. De uitkomsten zijn niet goed leesbaar in het eerdere document en het is niet te herleiden hoe de uitkomsten tot stand zijn gekomen.

Graag ontvangen wij jullie reactie. Het lijkt ons goed om binnenkort nogmaals een overleg in te plannen over dit onderwerp.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

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

Verzonden: vrijdag 7 april 2023 12:36

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

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Beste 5.1.2E

Hierbij de beantwoording.

Als het niet duidelijk is, vraag ons dan.

Fijne paasdagen en we houden contact.

5.1.2E

5.1.2E

Noordoost

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



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

Verzonden: woensdag 5 april 2023 11:08

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

CC: : 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E @kerckeboschgroep.nl>; 5.1.2E <5.1.2E @utrecht.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E,

Ik had nog geen reactie ontvangen op mijn eerdere emails, en kreeg laatst het bericht dat je met verlof was. Ik kon uit dit bericht niet opmaken wanneer je weer terug zou zijn, dus vandaar dit mailtje.

Mocht je inmiddels weer aan het werk zijn, dan zou ik graag nog een reactie ontvangen. Alvast bedankt!

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

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

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture

Verzonden: vrijdag 24 maart 2023 16:04

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

CC: : 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E,

Naar aanleiding van de eerder door jou gestuurde email (en mijn reactie hierop) had ik nog een aantal vragen. Zie ook email hieronder.

Wij vermoeden dat er geen parkeerdrukmeting nodig is. Het is namelijk nog maar de vraag of wij straks parkeerplaatsen tekort komen (en daardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt).

Dat hangt o.a. af van:

- Rechten verkregen niveau: wat hebben jullie hier nu voor aangehouden? En is het al in jullie parkeerberekening verdisconteerd?
Wij hebben hier zelf ook naar gekeken, en kwamen tot de conclusie dat de parkeervraag van het bestaande programma groter is dan het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt. En dat er daardoor vanuit kan worden gegaan dat, conform rechten verkregen niveau, circa 5 a 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte buiten het plangebied mogen worden toegekend aan de nieuwbouw.
- Het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie te beperken. Ook bezien vanuit de wens van de buurt om het autogebruik te ontmoedigen.
- Hoe wordt vanuit dit perspectief (het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen te beperken) omgegaan met de parkeernorm voor de kleine woningen? In elk geval lijkt het niet fair / logisch om deze woningen geheel onder de hogere parkeernorm te laten vallen.
Als wij de kleine woningen onder de lage parkeernorm laten vallen (zoals altijd het ontwerp uitgangspunt is geweest), dan hebben wij zelfs een overmaat aan parkeerplaatsen in de parkeerbak.
- Hoe wordt vanuit dit perspectief (het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen te beperken) omgegaan met de functie supermarkt, als deze wordt aangemerkt als "mandjeswinkel"?
- Mobiliteitsmaatregelen: met welke mobiliteitsmaatregelen hebben jullie nu gerekend?

Pas als er duidelijkheid is over deze onderdelen kan worden bepaald of er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen in de nieuwe situatie, en of een parkeerdrukmeting nodig is.

Wij horen het graag.

Hartelijke groet,

5.1.2E



People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

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

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture

Verzonden: vrijdag 17 maart 2023 12:26

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

CC: : 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E,

Hierbij nog een paar vragen n.a.v. je email. Ook om te bepalen of een parkeerdrukmeting wel nodig is.

1. Parkeereis: welke parkeernorm is nu door jullie aangehouden voor de kleine appartementen van 50m2 GO? Is dat 0,43 of 0,67? Tijdens het overleg, dat wij vorige week hadden, begreep ik van 5.1.2E dat hij toch mogelijkheden zag om - in geval van een tekort aan parkeerplaatsen - te beargumenteren dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de woningen maar net iets groter zijn dan 55m2 BVO. Dat deze woningen iets groter zijn dan 55m2 BVO, heeft te maken met de eisen voor middenhuur, die voorschrijven dat een woningen minimaal 50m2 moet zijn om te worden aangemerkt als middenhuur. 5.1.2E gaf vorige week aan dat het bij 2 andere projecten gelukt was om dit verschil te beargumenteren.
2. Parkeereis: de 67 parkeerplaatsen waar jullie op uitkomen, is dat bruto of netto (= basisparkeereis minus rechtens verkregen niveau)? Is het rechtens verkregen niveau hierin al verdisconteerd? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen houden jullie aan als rechtens verkregen niveau?
3. Welke mobiliteitsmaatregelen houden jullie aan in de parkeerberekening?

Graag je reactie! Alvast bedankt.

Hartelijke groet,

5.1.2E



People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

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

Disclaimer:

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

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

Verzonden: vrijdag 17 maart 2023 11:39

Aan: [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>; YellowConcrete <Info@yellowconcrete.nl>

CC: : [REDACTED] | Kerckebosch Groep <[REDACTED]@kerckeboschgroep.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Beste allen,

Ik heb drukke weken met veel projecten, dan weet je dat mijn antwoord iets langer op zich moet laten wachten, maar ik ben achter de schermen wel druk bezig met het narekenen etc.

We hebben al snel wat nagerekend met de input van jou en het overleg van 9 maart bij jullie. Hier ga ik volgende week mee verder. Voor nu het volgende:

1. De parkeereis van het nieuwe programma is 67 parkeerplaatsen (pp).
2. Als er 50 in de garage komen, dan is dat dus niet genoeg en neemt de parkeerdruk op straat 17 pp. toe. Tegelijkertijd verdwijnen er 57 openbare parkeerplekken.
3. Een parkeerdrukonderzoek is hiervoor noodzakelijk. Aantonen of er in de openbare ruimte voldoende plek is om het tekort van 17 pp. op te vangen + het deel van het parkeerterrein dat opgeheven wordt waar nu de buurt parkeert.

Punt 3 hierboven is voor YellowConcrete Info@yellowconcrete.nl; sorry ik ben je naam kwijt.

Opdracht aan YellowConcrete is: 1. een parkeerdrukmeting uit te voeren en 2. parkeerplaatsentelling in het projectgebied / inrichtingsplan. Ik kan je niet iet adviseren qua verkeersbureaus, maar een aantal kan ik je meegeven: Datacount, Bureau de Groot Volker, Goudappel etc.

Zie tabel meetmomenten parkeerdruk [Document Utrecht - Module Aanpak betaald parkeren.pdf - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

De nacht van maandag op dinsdag
tussen 01.00 en 04.00 uur

De meting van dinsdagnacht geeft de meest representatieve indruk van
parkeeroverlast veroorzaakt door bewoners omdat dan nagenoeg iedereen
thuis is en er geen andere parkeerders zijn.

Dinsdag
tussen 10.00 en 13.00 uur

De meting van dinsdag overdag geeft inzicht in de parkeeroverlast
veroorzaakt door forensen/werknemers.

Zaterdag
tussen 12.00 en 15.00 uur, **met als extra toevoeging de avond en nacht.**

De meting op zaterdagmiddag geeft inzicht in de eventuele parkeeroverlast
veroorzaakt door winkelend publiek. Over het algemeen is zaterdag de
drukste dag met winkelend publiek.

Tot zover. Fijn weekend gewenst.

[REDACTED]

[REDACTED]

Noordoost

[REDACTED]

5.1.2E

5.1.2E

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

maandag tot vrijdag



Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture 5.1.2E @blauw-architecten.nl>

Verzonden: donderdag 16 maart 2023 10:55

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

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

CC: 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E @kerckeboschgroep.nl>; YellowConcrete 5.1.2E @yellowconcrete.nl>

Onderwerp: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Dag 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

Hierbij de laatste stand van zaken van het VO van het plan voor de Jan van Galenstraat. Er zit ook een overzicht van GO en BVO bij, zodat jullie hiermee verder kunnen wat betreft parkeren.

Als jullie een stap verder zijn met de parkeerberekeningen, dan horen wij het uiteraard graag.

Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het ook graag.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E [blauw-architecten.nl](https://www.blauw-architecten.nl)

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 14 Apr 2023 09:51:03 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4
Attachments: FW: Jan van Galenstraat: svz VO tbv parkeren

Hoi 5.1.2E

Is het wel verstandig om al te reageren op de mail van 5.1.2E? Aangezien er nog steeds wijzigingen zijn?

5.1.2E
5.1.2E

Noordoost

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
maandag tot vrijdag



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 14 april 2023 09:51
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha allemaal,

De TB gisteravond ging goed. Voor alle woordvoerders (behalve CDA) was het zeer verhelderend.

In een klein uurtje hebben 5.1.2E en 5.1.2E toegelicht hoe het financieel en stedenbouwkundig in elkaar zit, waarom het project nu is zoals we het hebben en wat er financieel en stedenbouwkundig gebeurt als de supermarkt er niet komt. Ook de initiatiefnemer heeft een korte toelichting gegeven met o.a. het antwoord dat het blijft zoals het nu is als de raad een keuze maakt waar hij niet achter staat (o.a. renoveren). 5.1.2E heeft hier en daar gesauveerd.

GL liet doorschemeren dat het plan zoals het nu is ook een optie voor hen is. Groen is belangrijk voor hen en met een kleinere supermarkt (850 m2 wvo) past een ontsluiting logistiek aan de Huizingalaan verkeerstechnisch ook.

D66 gaf aan dat de buurtvereniging n.a.v. de TB weer aan het mailen was gegaan. Hij vroeg om wat reflectie op het proces. Mijn indruk was dat het een opzetje met 5.1.2E was om de andere woordvoerders hier in mee te nemen en te laten doorschemeren dat het nu een beetje teveel begint te worden met de vereniging.

11 mei het vervolg

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 14 Apr 2023 13:02:39 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: rechtensverkregen niveau Jan van Galenstraat

Dat laatste dus niet.

Zie die uitspraak die ik vandaag stuurde. Je mag er bij berekening van RVN vanuit gaan dat men ooit het maximum aan parkeerplaatsen heeft aangelegd, dus zonder gebruik te maken van dubbelgebruik.

We corrigeren inderdaad het RVN met plekken die als gevolg van de ontwikkeling verdwijnen... Als daarmee het RVN "weg" is dan redeneer je voor het plan alleen vanuit de nieuwe situatie: wanneer zijn er voldoende plekken aangelegd om een goede situatie te realiseren.

Het verschijnsel dat er ook nog iets verandert wanneer je openbare plekken inruilt voor particuliere plekken zit niet standaard in onze berekeningen... en is dus geen specifieke factor in onze beleidsregels, maar werkt vooral door op (on) mogelijkheden voor dubbelgebruik.

Als we niet meteen bij de gebiedsontwikkeling minder parkeren op straat etc... zouden eisen.

Dan zou de situatie zijn dat hij een hoog RVN heeft (dat in eerste instantie wordt toegerekend aan bezoekers) en dat hij dan nog enkele plekken voor bewoners moet aanleggen.

Ik begreep dat jij aangegeven had om eerst eens de parkeerdruk nu te bepalen. Wanneer die lager is dan 90 % dan zou je hier, met een verwijzing naar ons artikel 19 "gebiedsbenadering" wellicht een maatwerkbenadering kunnen maken waarbij je de woningbouw niet helemaal verantwoordelijk maakt voor het verdwijnen van de openbare parkeerplaatsen... waardoor er nog wel RVN te verrekenen is.

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 14 april 2023 13:30
Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: rechtensverkregen niveau Jan van Galenstraat

Hoi 5.1,2E

Er is wat ruis over het wel of niet meenemen van het rechtensverkregen niveau bij de Jan van Galenstraat.

Hier worden 5 winkels + 40 woningen gesloopt en vervangen door 94 nieuwe woningen + supermarkt en 5 winkels. En het openbare parkeerterrein van ca. 60 pp. wordt vervangen door een niet openbare garage.

Ik zeg: RVN verrekenen is niet van toepassing omdat hier een hele nieuwe ontwikkeling komt en omdat het RVN van de huidige functies lager is dan de 60 pp. die komen te vervallen. Je kunt het RVN wel uitrekenen, maar dan alleen om te weten hoeveel extra parkeerplaatsen je moet compenseren vanwege het vervallen van het openbare parkeerterrein. Daar maakt de buurt nu ook gebruik van, en dat kan straks niet meer. Die plekken moeten gecompenseerd worden. Maar voor de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling doet het niet ter zake.

Verder is het toch zo dat je bij het berekenen van het RVN wél moet uitgaan van dubbelgebruik. Dat doen we bij de nieuwe programma, dat vrijwel gelijk is qua functies, immers ook. Toch?

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E



From: "5.1,2E"
Sent: Fri, 14 Apr 2023 13:53:26 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Dag allen,

Ik kijk hier volgende week verder naar.

Het huidige programma is hierin nogal bepalend. Ik kan niet met droge ogen uitleggen dat er nu 1.393 m2 detailhandel is, en de winkeliers zullen dat denk ik met mij eens zijn.

Heb wel net met 5.1,2E gesproken: bij het berekenen van het RVN hoef je geen dubbelgebruik toe te passen. Zie de recente uitspraak RvS over de Omloop. Echter, als je het parkeerterrein opheft dat meer pp. omvat dan het RVN van de nieuwe ontwikkeling, en waar de buurt nu dus gebruik van maakt, dan moet je die wel compenseren. Tenzij een parkeeronderzoek aantoont dat er sprake is van voldoende ruimte in de openbare ruimte, maar dat kan ik mij niet voorstellen. Ik denk eerder het tegendeel, en dat uit die telling blijkt dat de buurt meer dan 10 plekken van het parkeerterrein gebruikt.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 14:18

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E

<5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha 5.1,2E

Met het maatwerk (en programma dat wij nu gebruiken) dan totaal de parkeereis van 49 + die 10 in de openbare ruimte die gecompenseerd moeten worden?

Via het maatwerk supermarkt kunnen we de parkeernorm voor de kleinste woningen dan juridisch goed houden en ook de oppervlakte die wonen graag ziet (50 m2 go waarvoor ca. 55 m2 bvo voor nodig is).

Onder de huidige winkels bevinden zich kelders die de huidige winkeliers voor opslag gebruiken. Daar komt die 1.393 m2 bvo vandaan. Er komt een supermarkt van 1.198 m2 bvo voor terug en 6 dagwinkels met totaal 631 m2 bvo. Hierin zit de opslagruimte ook in. Zit hier dan de mismatch in de benadering van het rvn?

De supermarkt heeft straks ca. 850 wvo (werkvloerverkoopoppervlak).

5.1,2E

Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 13:49

Aan: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E

<5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

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

Ik heb de vragen van 5.1,2E in concept hieronder al beantwoord. @5.1,2E Voor volgende week heb ik iets ingepland om het hierover te hebben.

Van belang is duidelijkheid over het huidige programma. Daarover verschillen de meningen en ik denk dat er wat gegoocheld wordt met cijfers. Dat er in de huidige situatie 1.393 m2 BVO winkels zijn, kan nooit het geval zijn. De oppervlakte van de begane grond waar de winkels zich bevinden is maar ca. 800m2. Volgens mij moet het huidige oppervlakte winkels in de buurt liggen van het toekomstige oppervlakte. Immers, die winkels blijven min of meer bestaan, maar dan in een nieuw gebouw.

Verder denk ik dat de wijze waarop ik voorstel om te gaan met het RVN juist is en dus nadelig voor het plan. Dat heb ik nog even bij 5.1,2E neergelegd. Ook hier wordt 'creatief' omgegaan met de cijfers. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de huidige functies, volgens 5.1,2E / Royal Haskoning een parkeereis hebben van 57, en de nieuwe functies (ruim 2x zoveel woningen en een supermarkt en gezondheidcentrum extra!) maar van ca. 50. Daar hoeft je geen parkeerexpert voor te zijn om te begrijpen dat dat niet klopt.

Hieronder met rood mijn conceptantwoorden.

1. Parkeernormen:

Tijdens het parkeeroverleg op 10 maart heeft 5.1,2E aangegeven mogelijkheden te zien om een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de nieuwe situatie te onderbouwen, gezien zijn ervaringen bij eerdere projecten. Dit tekort wordt voornamelijk veroorzaakt door de (jullie welbekende) discrepantie tussen de m2 eisen die voortkomen uit de randvoorwaarden voor middenhuur en de parkeernorm; vanwege de minimale m2 eisen voor middenhuur hebben wij de kleine woningen (ook de SH) iets groter moeten maken, hierdoor vallen deze woningen niet meer onder de laagste parkeernorm.

Welke onderbouwing kan er vanuit de gemeente komen, om het tekort aan parkeerplaatsen door het vergroten van de kleine woningen te onderbouwen, zoals 5.1,2E eerder aangaf? De kleine woningen vallen juridisch gezien misschien niet meer onder de laagste parkeernorm, waardoor er volgens de parkeernorm meer parkeerplaatsen per woning nodig zijn. Maar omdat de woningen slechts een paar m2 groter worden en er nog steeds sprake is van één slaapkamer per appartement, zal de woning nog steeds op dezelfde manier bewoond worden; d.w.z. door één of hooguit 2 personen, maar nooit een gezin. Er zou dus beargumenteerd kunnen worden dat de werkelijke parkeerbehoefte per woning niet is toegenomen.

Antwoord GU Mobiliteit: De parkeernormen van de gemeente Utrecht zijn ons juridisch toetsingskader en zijn leidend. Daarin is de norm van een woning >55m2 in zone B is 0,67pp/woning. Dat is hier ook gebruikt voor de kleinste woningen. Alleen als aantoonbaar is dat de oppervlakte van de woningen <55m2, dan mag de bijbehorende lagere norm van 0,43 gebruikt worden. Dus als er een onderbouwing is, dan kunnen wij daarin meegaan. Zonder die onderbouwing wordt het een juridisch onhoudbaar verhaal bij eventuele bezwaren. Afwijking is niet mogelijk.

Welke parkeernorm past bij een supermarkt als “mandjeswinkel”? Hoe kan worden tegemoetgekomen aan de vraag vanuit de buurt om een verkeersaantrekkende werking te voorkomen, door minder parkeerplaatsen voor de functie supermarkt te maken?

Antwoord GU Mobiliteit: Er is geen norm voor een mandjessupermarkt. Dat is maatwerk. Om daarvoor in aanmerking te komen, stellen wij de volgende eisen voor:

- Geen winkelwagens mee naar buiten

- Geen regeling als het '1^e uur gratis parkeren voor klanten' aanbieden

Als daaraan voldaan wordt, kan ik mij voorstellen dat we de norm van A-zone hanteren ipv plaats van de norm die hoort bij een B-zone (optie A). Dat wil zeggen 0,68 ipv 1,2 per 100m² BVO supermarkt. Daarmee kom je uit op afgerond 9 ipv 15 parkeerplaatsen (nog zonder dubbelgebruik). Nog lager kan ik mij ook nog wel iets bij voorstellen. Echter, dat levert vrijwel niets op. Via dubbelgebruik gaat de parkeervraag van de supermarkt immers vrijwel volledig op in het aanbod. Stel dat je de norm van zone A toepast, dan is de parkeereis na alle reductiemogelijkheden op het maatgevende moment 46+3 deelauto's = 49 pp.

NB. Het aantal parkeerplaatsen dat we voor de supermarkt berekenen bepaalt niet de verkeersaantrekkende werking. Het type supermarkt doet dat. Stel dat we 0 parkeerplaatsen voor de supermarkt aanleggen, dan zijn er nog voldoende pp. in de garage én in de openbare ruimte voor klanten om daar hun auto te parkeren. Doel is dus een supermarktconcept neer te zetten dat weinig auto's trekt.

2. Rechtens verkregen niveau:

5.1.2E geeft aan dat van rechtens verkregen niveau (rvn) geen sprake is, omdat de betreffende parkeerplaatsen komen te vervallen. Dit klopt echter niet met de toelichting in het document Parkeernormen fiets en auto: rvn moet wel berekend worden, en verdisconteerd met aantal parkeerplaatsen dat vervalt. Deze werkwijze is eerder ook zo toegepast in de berekeningen van RHDHV, die destijds in opdracht van de gemeente zijn uitgevoerd, zie bijlage (dit is één van de documenten van RHDHV; er zijn destijds verschillende documenten opgesteld).

Ook moet er afgestemd worden wat exact wordt aangehouden als programma van de bestaande situatie. Wij komen zelf op meer m² dan wat eerder door RHDHV is aangehouden, en daarmee ook op een hoger aantal parkeerplaatsen voor rvn. **Wij komen dan uit op 62 parkeerplaatsen voor rvn. Op basis hiervan zijn er dus geen pp op het bestaande parkeerterrein die ten dienste van de buurt zijn, maar juist 5 a 6 pp vanuit het bestaande programma die elders in de buurt geprojecteerd zijn en mee mogen tellen voor het nieuwe programma; geen tekort dus maar een teveel!**

Het is inderdaad belangrijk om het eens te zijn over het huidige, maar ook het nieuwe programma. Wij komen namelijk op weer ander programma dan jullie.

Wij zijn ervan uitgegaan dat bij rvn niet wordt gerekend met dubbelgebruik. **Ten onrechte.** En wij hebben ook geen onderscheid gemaakt tussen m² winkeloppervlak en m² opslag t.b.v. winkels. Wij hebben alles onder de functie detailhandel geschoven, omdat in de nieuwe situatie ook geen onderscheid wordt gemaakt tussen winkelruimte en opslag; de winkels zullen in de nieuwe situatie hun opslag moeten realiseren op de bg binnen de oppervlakte van de winkelruimte zelf. **Gaat het winkeloppervlak dan ook daadwerkelijk van 1.393 m² naar 535,5 m²? Dat kan ik mij niet voorstellen. Alleen dan ga ik daarin mee. Anders niet. Dit verschil van interpretatie van het rvn / "theoretische parkeervraag" verklaart voor een deel het tekort aan parkeerplaatsen dat de gemeente constateert; ook in geval de gemeente uitgaat van een lage parkeernorm voor de kleine appartementen. Dus belangrijk om hier de uitgangspunten voor helder te krijgen. Eens. Huidige winkels hebben geen 1.393m² oppervlakte. Het hele pand is maar ca. 800m²!**

RVN is met onze uitgangspunten (en met dubbelgebruik) slechts 36 pp. Dus ca. 30 pp. ten dienste van de buurt die komen te vervallen en gecompenseerd moeten worden.

3. Programma nieuwbouw:

Wij gaan onderzoeken of wij de SH woningen kunnen verkleinen tot 55 m² BVO, zodat deze officieel onder de laagste parkeernorm kunnen vallen. De SH woningen worden dan kleiner dan 50 m² GO.

Verder zag ik dat er een fout is geslopen in onze GO/BVO lijst, waardoor het aantal woningen 91 i.p.v. 94.

Het aangepaste (gecorrigeerde) woonprogramma wordt dan zoals hieronder vermeld. Graag jullie parkeerberekeningen opnieuw uitvoeren op basis hiervan.

BVO bruto vloeroppervlak per type			
woningtypologie	m	aantal	area m
Type A1	59,5	60	3.568,0
Type A2	63,9	4	255,4
Type B	89,3	1	89,3
Type C	79,9	4	319,7
Type D	87,5	12	1.048,5
Type E	59,40	5	297,0
Type F	104,1	1	104,1
Type F1	102,4	2	204,8
Type G	112,2	1	112,2
Type H	104,8	1	104,8
Totaal			6.104,9 m ²

Aanpassing SH woningen:
40 stuks type A1 worden verkleind tot 55 m² BVO.
De overige 20 stuks type A1 blijven 59,5 m² BVO; dit is MH.

Correctie:
type B komt 4x voor

Correctie:
totaal aantal woningen is 94

Ok. Zonder maatwerk kom ik, bij het mij bekende programma, uit op een parkeereis van $48+3$ deelauto's = 51. Met maatwerk voor de supermarkt 'zone A' op $42+3$ pp = 45 pp.

4. **Graag ontvangen wij de achterliggende berekeningen.** De uitkomsten zijn niet goed leesbaar in het eerdere document en het is niet te herleiden hoe de uitkomsten tot stand zijn gekomen.

Zie bijlage

Wij vermoeden dat er geen parkeerdrukmeting nodig is. Het is namelijk nog maar de vraag of wij straks parkeerplaatsen tekort komen (en daardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt).

Dat hangt o.a. af van:

- **Rechtsens verkregen niveau:** wat hebben jullie hier nu voor aangehouden? En is het al in jullie parkeerberekening verdisconteerd? Wij hebben hier zelf ook naar gekeken, en kwamen tot de conclusie dat de parkeervraag van het bestaande programma groter is dan het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt. **Is niet zo!** En dat er daardoor vanuit kan worden gegaan dat, conform rechtsens verkregen niveau, circa 5 a 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte buiten het plangebied mogen worden toegekend aan de nieuwbouw. **Kan toch nooit. Er komen 2x zoveel woningen en een supermarkt bij! Veel meer functies op veel minder parkeerplaatsen.**
- Het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie te beperken. Ook gezien vanuit de wens van de buurt om het autogebruik te ontmoedigen. **Eens, daar zijn ons lage gemeentelijke normen en reductiemogelijkheden ook op opgesteld.**
- Hoe wordt vanuit dit perspectief (het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen te beperken) omgegaan met de parkeernorm voor de kleine woningen? In elk geval lijkt het niet fair / logisch om deze woningen geheel onder de hogere parkeernorm te laten vallen. **Regels zijn regels. Bouw maar kleinere woningen.**
Als wij de kleine woningen onder de lage parkeernorm laten vallen (zoals altijd het ontwerp uitgangspunt is geweest), dan hebben wij zelfs een overmaat aan parkeerplaatsen in de parkeerbak. **Klopt, zie berekening. Bij 60 grotere woningen (55-80m²) is de parkeereis $48+3 = 51$ pp.**
- Hoe wordt vanuit dit perspectief (het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen te beperken) omgegaan met de functie supermarkt, als deze wordt aangemerkt als "mandjeswinkel"? **Zie boven**
- **Mobiliteitsmaatregelen: met welke mobiliteitsmaatregelen hebben jullie nu gerekend? Deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen --> Ontwikkelaar moet hiervoor een Mobiliteitsbeheerplan opstellen**

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



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

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 10:51

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

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Hoi 5.1.2E

Is het wel verstandig om al te reageren op de mail van 5.1.2E? Aangezien er nog steeds wijzigingen zijn?

5.1.2E
5.1.2E

Noordoost

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stedenbouw en Mobiliteit
maandag tot vrijdag



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

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 09:51

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

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha allemaal,

De TB gisteravond ging goed. Voor alle woordvoerders (behalve CDA) was het zeer verhelderend.

In een klein uurtje hebben 5.1.2E en 5.1.2E toegelicht hoe het financieel en stedenbouwkundig in elkaar zit, waarom het project nu is zoals we het hebben en wat er financieel en stedenbouwkundig gebeurt als de supermarkt er niet komt. Ook de initiatiefnemer heeft een korte toelichting gegeven met o.a. het antwoord dat het blijft zoals het nu is als de raad een keuze maakt waar hij niet achter staat (o.a. renoveren). 5.1.2E heeft hier en daar gesauveerd.

GL liet doorschemeren dat het plan zoals het nu is ook een optie voor hen is. Groen is belangrijk voor hen en met een kleinere supermarkt (850 m2 wvo) past een ontsluiting logistiek aan de Huizingalaan verkeerstechnisch ook.

D66 gaf aan dat de buurtvereniging n.a.v. de TB weer aan het mailen was gegaan. Hij vroeg om wat reflectie op het proces. Mijn indruk was dat het een opzetje met 5.1.2E was om de andere woordvoerders hier in mee te nemen en te laten doorschemeren dat het nu een beetje teveel begint te worden met de vereniging.

11 mei het vervolg

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Over de noodzaak tot sloop

Renovatie van het woonblok aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan is geen optie. De panden, gebouwd in 1964, zijn verouderd en toe aan vervanging. De eigenaar van de woningen aan de Jan van Galenstraat/Van Ginnekenlaan/Huizingalaan heeft twee scenario's onderzocht: een grondige renovatie en sloop/nieuwbouw. Bij het vergelijkbare woonblok aan de Zeemanlaan is toentertijd de keus gemaakt voor renovatie. Dit blok was in betere staat en een belangrijk verschil is dat daar ruimte was voor het plaatsen van noodzakelijke individuele CV-installaties. Deze ruimte is er bij het woonblok aan de Jan van

Galenstraat/Van Ginnekenlaan niet. In het onderzoek kwam tevens naar voren dat de **kelders** onder de Jan Van Galenstraat door zettingen in slechte staat verkeren met o.a. lekkages als gevolg. Omdat de **kelder** de fundering van het erboven gelegen pand vormt vertonen de gebouwen ook zettingsschade. Dit probleem doet zich al meer dan 30 jaar voor. Om de problemen te verhelpen is meerdere malen geïnjecteerd met mortels. Helaas bleek maar tijdelijk de problemen te verhelpen. De eerdere pogingen om de problemen te verhelpen hebben niet gewerkt. Hieruit concluderen we dat sloop/nieuwbouw de beste mogelijkheid biedt voor het structureel oplossen van de problemen. Wat ook belangrijke overwegingen zijn geweest voor de eigenaar om nu te kiezen voor sloop/nieuwbouw is het levensloopgeschikt (liften) kunnen maken van de nieuwbouwwoningen en dat de woningen kunnen voldoen aan de huidige duurzaamheidseisen.

Sociaal plan

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

Communicatie met de huurders

In de week van 1 juni 2021 heeft initiatiefnemer een brief gestuurd aan de huurders met een vast contract en aan de huurders van de winkelruimtes. De huurders met een tijdelijk contract zijn reeds eerder al geïnformeerd. In de brief wordt informatie gegeven over de stand van zaken voor wat betreft de planvorming, urgentieverlening, verhuiskostenvergoeding, terugkeergarantie en de mogelijkheid om een onderhoudsinspectie uit te laten voeren. De verhuurder zal tot aan de sloop de noodzakelijke reparaties laten uitvoeren. Eén bewoner heeft een onderhoudsinspectie aangevraagd.

Ad B - Supermarkt

Politiek punt:

- Verdichting. Zowel PvdA als CDA vinden dat de leefbaarheid onder druk komt te staan vanwege alle verdichtingsopgaven. Met name de toename van verkeer en het aantal bewoners en bezoekers in de buurten stellen zij ter discussie.

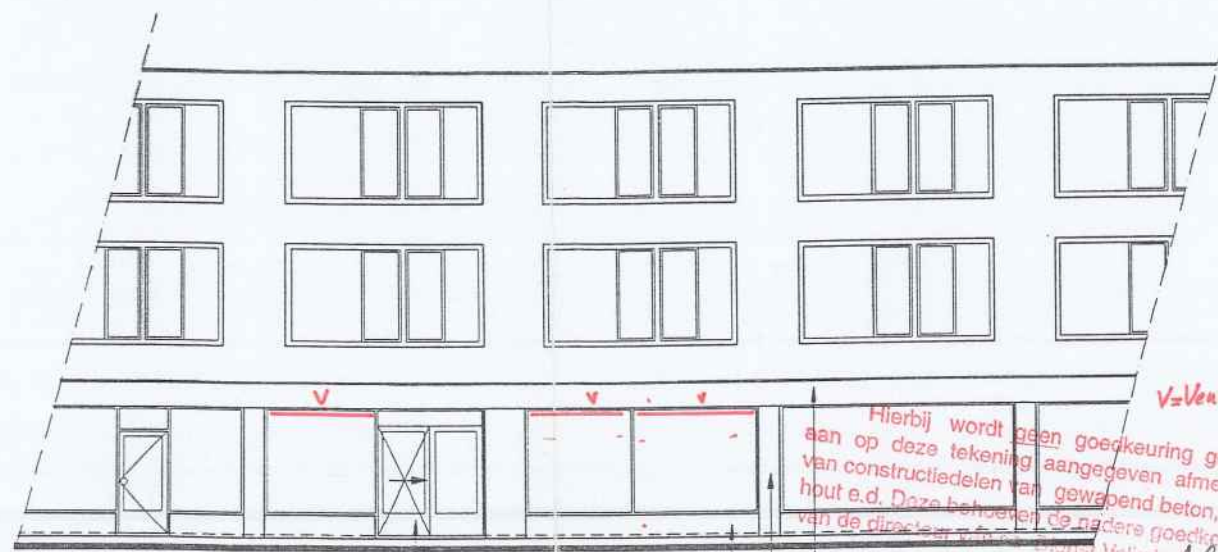
Om de winkelstrip te behouden voor de hoofdwinkelstructuur (RSU 2040) is in het intentiedocument het richtinggevend programma een supermarkt van 1.800 m² bvo (bruto vloeroppervlak) in het discount segment opgenomen. Voor de supermarkt is de Lidl in beeld. Aan de oostkant van de stad zijn er relatief weinig discounters en een discounter wordt door de gemeente en initiatiefnemer als waardevolle toevoeging gezien. De eerdere Spar van ongeveer 400 m² heeft het niet gered vanwege te lage omzetten.

Waarom een supermarkt?

Voor het stadsbrede behoud van vitale winkelgebieden en een fijnmazig niveau van voorzieningen in een groeiende stad is in de RSU 2040 de hoofdwinkelstructuur vastgesteld.

Als winkelstrip met een aantrekkingskracht op wijk- en buurtniveau maakt de Jan van Galenstraat - met de verwachting dat er zich een supermarkt vestigt - deel uit van deze hoofdwinkelstructuur. De komst van een supermarkt is enerzijds een randvoorwaarde om de winkelstrip Jan van Galenstraat voor de toekomst te kunnen behouden. Zonder supermarkt ontbreekt een trekker voor de dagelijkse boodschappen en is er voor de andere winkels aan deze strip onvoldoende economisch perspectief.

Daarnaast komt uit marktonderzoek naar voren dat in het totale verzorgingsgebied van de Jan van Galenstraat (primair + secundair) de supermarkt-dichtheid per inwoner laag is. Waar het gemiddelde ligt op 0.27m² per inwoner is de dichtheid in dit verzorgingsgebied 0.15m² per inwoner. Het toevoegen van een supermarkt in dit gebied is om deze reden zeer wenselijk voor een fijnmazig voorzieningenniveau. De herontwikkeling van de winkelstrip Jan van Galenstraat biedt nu de mogelijkheid een supermarkt in het gebied toe te voegen.



V=Ventilatie

Hierbij wordt geen goedkeuring gehecht aan op deze tekening aangegeven afmetingen van constructiedelen van gewapend beton, staal, hout e.d. Deze behoeven de nadere goedkeuring van de directie van de Dienst Volkshuisvesting Utrecht. WELVANDSCOMMISSIE BETWAAR

89

87

85.1.2E

NIEUWE SITUATIE

automatische deur

trespa

* mits plint en lijfel is bestaande lieren en materialen.

WIJZIGINGEN EN DOORHALINGEN DOOR 5.1.2E

RENVOOI

ONDERDEEL

kozijnen
plint
boelbaard, lijfel

MATERIAAL

bestaand
trespa
trespa
RAL 9010 (blauw)
RAL 9010 (blauw)
RAL 1021 (geel)

NOORD

SITUATIE

gemeente Utrecht
sectie L nr. 592 (ged.)

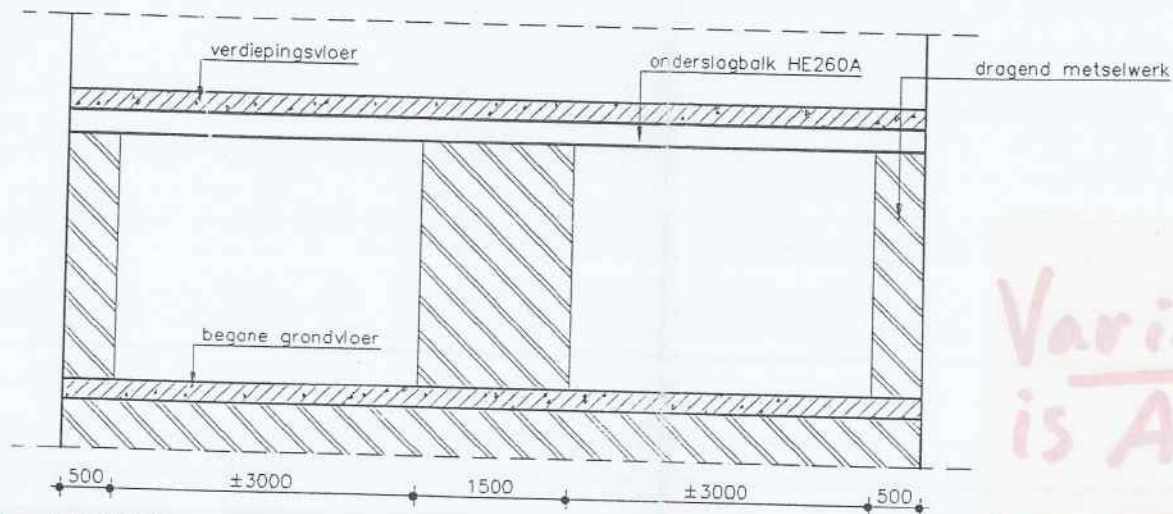


alplan b.v.

5.1.2E
projectontwikkeling
uur

22-11-94 hanten.

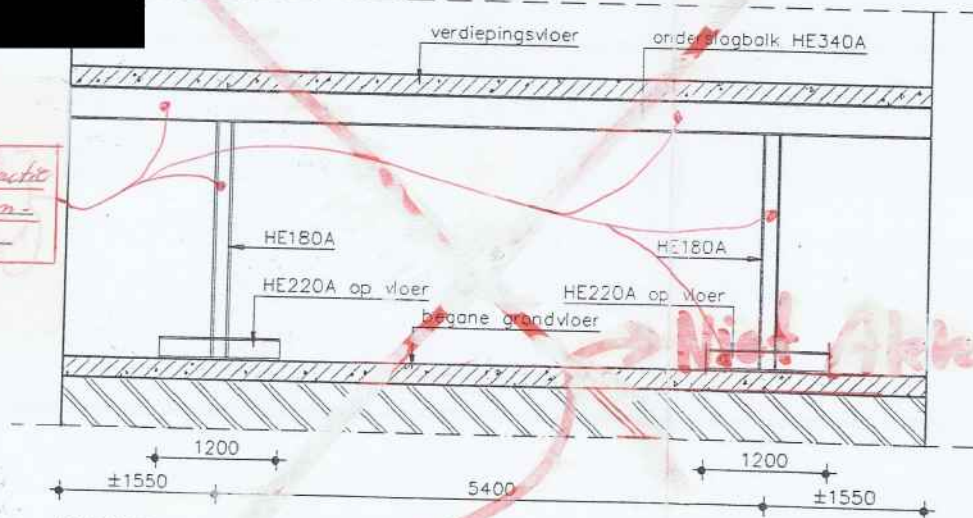
werk	Aanpassing winkelpuien te Utrecht Jan van Galenstraat 85, 87, 89	gew.	datum	werkn.
onderdeel	Nieuwe gevel	school	1:100	U9557
Ingenieursburo Bartels bv	Brigittenstraat 24 3512 KM UTRECHT tel. 030-331223 fax. 030-341774	formaat	A3	bladno.
		datum	11-11-1994	2
		getekend	5.1.2E	



VARIANT 1

WIJZIGINGEN EN DOORHALINGEN
DOOR MIJ GEZIEN EN GOEDGEKEURD.
UTRECHT
De eigenaar
De gemeente

5.1.2E



VARIANT 2

Variant
is Akkoord

Hierbij wordt geen goedkeuring gehecht
aan op deze tekening aangegeven afmetingen
van constructiedelen van gewapend beton, staal,
hout e.d. Deze behoeven de nadere goedkeuring
van de directeur van de Dienst Volkshuisvesting.



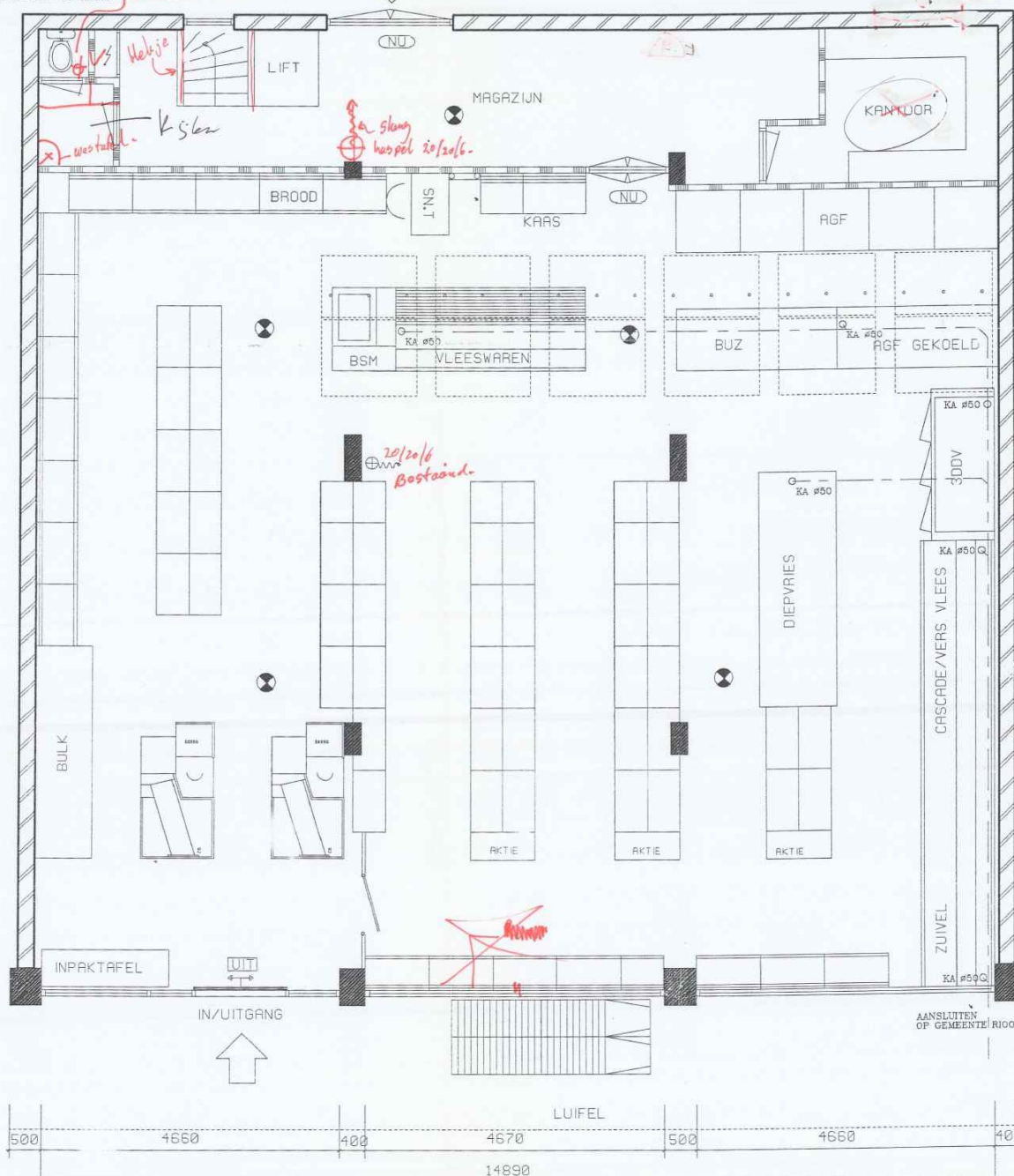
Gelate stalen draagconstructie
90 min brandwerend om-
kleden

alplan b.v.
Bu 5.1.2E ontwikkeling
en
22-11-84 Heerlen

werk	Aanpassing winkelpuien te Utrecht Jan van Galenstraat 85, 87, 89			gew.	datum	werkn.
onderdeel	Konstruktievarianten					5.1.2E
	Ingenieursburo Bartels bv			schaal	1:50	
	Brigittenstraat 24 3512 KM UTRECHT tel. 030-331223 fax. 030-341774			formaat	A3	
				datum	11-11-1994	bladno.
				getekend	5.1.2E	

WC AFZUIGING
DMV MECHANISCHE VENTILATIE

AANVOER GOEDEREN



Hierbij wordt geen aanspraak gemaakt op deze tekening als bouwplan of als constructieplan. De tekening is uitsluitend bestemd voor de informatie van de eigenaar. De eigenaar aanvaardt de aansprakelijkheid voor de juistheid van de gegevens en de afmetingen van de constructie. De tekening is uitsluitend bestemd voor de informatie van de eigenaar. De eigenaar aanvaardt de aansprakelijkheid voor de juistheid van de gegevens en de afmetingen van de constructie.

WIJZIGINGEN EN DOORVALINGEN
DOOR MIJ GEZIEN EN GOEDGEKEURD.

UTRECHT 5.1.2E

De eigenaar

De gemachtigde

RENVOL

○ KA KONDENSATIEVOER #50

⊕ BAKKINGSPROEF

⊖ NOODUITGANG

⊕ NOODVERLICHTING UIT

⊖ NOODVERLICHTING 1LUX

SPAR D.V.
5.1.2E
22-11-94 Houten

UNIGRO

Meidoornkade 14, 3992 AE Houten Postbus 230, 3990 GA Houten Tel. 03403 - 93434 Fax 03403 - 79700

SPAR

PROJECT : VAN BENTUM
J. VAN BALENSTRAT 85-89
UTRECHT
ONDERHOEF : PLATTEGROND NIEUWE TOESTAND

VVO : 194
BVO : 232
MAG : 25-KEUDEL
BCC : 25-KEUDEL
KWB : 66
GET : 5.1.2E
DATUM : 02-11-1994
SCHAAAL : 1:50
GEW : 1:50
5.1.2E

DEFINITIES OPPERVlakTEN WINKELS EN COMMERCIELE VOORZIENINGEN

In Nederland worden verschillende termen gebruikt om bepaalde oppervlakten te benoemen. Enkele van deze termen zijn bruto vloeroppervlak, verhuurbaar vloeroppervlak, winkelvloeroppervlak en winkelgebruiksoppervlak.

Bruto vloeroppervlak of bebouwd oppervlak

Het bruto vloeroppervlak of bebouwd oppervlak van een ruimte of een groep van ruimten is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Meten vindt plaats op basis van NEN 2580.

Bij het omrekenen van bruto vloeroppervlak naar het bedrijfsvloeroppervlak (bedrijfsvloeroppervlak zijnde de inpandige ruimte) of winkelgebruiksoppervlak, is te rekenen met de formule bedrijfsvloeroppervlakte + toeslag. Voor winkels, horeca, dienstverlening en sociaal culturele voorziening bedraagt deze toeslag 10%, echter pas nadat het definitief ontwerp is vastgesteld kan dit percentage exact worden bepaald.

Bedrijfsvloeroppervlakte of winkelgebruiksoppervlak (wgo)¹

Het bedrijfsvloeroppervlak of winkelgebruiksvloeroppervlak omvat alle inpandige ruimte die voor de individuele bedrijfsuitvoering benodigd is. Het betreft dus de ruimte die voor het publiek toegankelijk is alsmede de ruimte die alleen voor het personeel te bereiken is.

Het bedrijfsvloeroppervlak betreft het interne oppervlak, dus exclusief de ruimte voor constructieve elementen, zoals buitenmuren of dragende scheidingswanden.

Het bedrijfsvloeroppervlak wordt zowel voor winkels als voor overige commerciële voorzieningen, zoals horeca, dienstverlening en ambachten gebruikt. Het winkelverkoopvloeroppervlak (wvo) geldt, zoals duidelijk moge zijn, alleen voor winkels.

Het bedrijfsvloeroppervlak is het aan een individuele onderneming verhuurbaar vloeroppervlak. Hierbij gaat het dus niet om ruimte die collectief gebruikt wordt (bezoekerspassage, expeditie ruimte, afvalopslag, etc.) of die voor andere activiteiten of ruimten die noodzakelijke zijn in een complex c.q. winkelcentrum (zoals brandgangen, ruimten voor nutsvoorzieningen, stijgpunten t.b.v. woningen of parkeergarage, etc.).

¹ Voor 'winkelgebruiksoppervlakte' werd tot nu toe het begrip 'winkelbedrijfsvloeroppervlakte' (BVO) gebruikt. De laatstgenoemde afkorting wordt vooral door projectontwikkelaars gehanteerd en zij bedoelen dan de 'brutovloeroppervlakte'. Het gaat dan, kort gezegd, om de winkelgebruiksoppervlakte inclusief de ruimten die de buitenmuren in beslag nemen. Omdat het vanuit het oogpunt van de detaillist alleen gaat om de te gebruiken binnenruimte, dus exclusief de ruimte die buitenmuren of dragende scheidingswanden innemen, is gekozen voor een nieuwe term. Omdat de inhoud hiervan direct aansluit op het begrip 'gebruiksoppervlakte' zoals dat volgens NEN 2580 is gedefinieerd, is met betrekking tot winkels het begrip 'winkelgebruiksoppervlakte' (WGO) ingevoerd.

Winkelverkoopvloeroppervlak (wvo)

Voorheen werd voor het begrip 'winkelverkoopvloeroppervlakte' (wvo) de term 'verkoopvloeroppervlakte' (vvo) gebruikt. Omdat voornamelijk makelaars de laatstgenoemde afkorting ook gebruiken voor 'verhuurbare vloeroppervlakte' en de hiermee bedoelde oppervlakte juist sterk overeenkomt met de winkelgebruiksoppervlakte, is teneinde verwarring uit te bannen voor de term 'winkelvloeroppervlakte' met de afkorting wvo gekozen.

De in de winkel voorkomende oppervlakte is bedoeld voor uitstalling en verkoop van detailhandelsartikelen. Dit is in het algemeen de (inpandige) voor het publiek zichtbare en toegankelijke vloeroppervlakte, inclusief die van eventueel voorkomende etalage, vitrine, tochtsluis, toonbank- en kassarimte (inclusief de loopruimte voor het personeel daarachter) alsmede de oppervlakte ten behoeve van schappen, paskamers, winkelwagens en lege dozen. In voorkomende gevallen wordt ook de voor het publiek toegankelijke entresol (met voor klanten voldoende hoogte) tot de wvo gerekend.

Op het winkelverkoopvloeroppervlak vindt de daadwerkelijke 'verkoop' aan de klant plaats. Onder dit oppervlak vallen (dus) niet de uitsluitend voor het personeel bedoelde ruimten, zoals de ruimten voor bedrijfskantoor, portiek, ambacht, reparatie, opslag, magazijn, sanitair en distributieruimten ten behoeve van de verwerking van bestellingen.

Binnen de distributieplanologie wordt deze definitie voor het winkelvloeroppervlak gehanteerd om de distributieve ruimte te benaderen en eventuele effecten op de detailhandelsverzorgingsstructuur inzichtelijk te maken.

Voorheen werd binnen de distributieplanologie de term verkoopvloeroppervlak gebruikt, afgekort vvo. Aangezien deze afkorting door makelaars gebruikt wordt voor verhuurbare vloeroppervlak is nu gekozen voor de term winkelvloeroppervlak, afgekort wvo.

Bruto Vloeroppervlak (100%)		
Bedrijfsvloeroppervlak / Winkelgebruiksoppervlak (90%)		Buitenmuren, etc. (10%)
Winkelverkoopoppervlak	Niet-winkelruimte (20%)	Buitenmuren, etc. (10%)

Praktijkvoorbeelden

Zoals eerder beschreven verschilt de verhouding wvo/wgo nogal tussen de verschillende branches. Grotendeels wordt uitgegaan van een verhouding van ongeveer 80%. Dat wil zeggen dat wvo 80% bedraagt van wgo (wvo van 100 m² is 80% van wgo van 125 m²) Voor de verhouding is geen algemene richtlijn te geven. Dit hangt namelijk direct samen met gebouwopzet en is dus projectafhankelijk. Verder maakt het ook uit welke functies of branches in het gebouw gevestigd worden.

Bij winkels in de non-food sector omvat de winkelvloeroppervlakte gemiddeld ca. 80% van de bedrijfsvloeroppervlakte, voor winkels in de food-sector is dit gemiddeld 75%. Deze verhouding is echter sterk afhankelijk van de branche, zoals navolgende tabel weergeeft.

Aandeel wvo (m²) in wgo (m²)

%	Branches
69 – 72	Slager/poelier, schoeisel, wit-/bruingoed, fietsen.
73 – 76	Bakker, juwelier, opticien, woningtextiel.
77 – 80	Kleding, algemene textiel, huishoudelijke art., kantoorboekhandel, drogisterij-/parfumerieart., dibevo, bloemen/planten, verlichting.
81 – 84	Supermarkt >1000m ² , speelgoed, woninginrichting, d-h-z.
85 – 88	Sportart., boekhandel, meubelen, foto-art.
>88	CD's

Bron: Winkelvoorzieningen op waarde geschat, Bolt 2003.

Ook per soort winkel of onderneming kunnen er grote verschillen optreden. Bepaalde grootschalige winkels, zoals bouwmarkten hebben vaak veel voorraad in de winkel waardoor de verhouding vaak naar 90% gaat. Sommige mega-electrozaken hebben juist veel voorraad buiten de winkel waardoor een aandeel van 65% normaal is. Deze zaken hebben ook veel personeel in dienst waarvoor ook ruimtes nodig zijn die het percentage naar beneden brengt.

In bijgevoegd overzicht zijn de percentages voor een viertal supermarkten en enkele winkelcentra opgenomen. In het overzicht wordt de verhouding aangegeven tussen wvo/bvo en wvo/wgo.

Supermarkten	wvo (in m ²)	bvo (in m ²) ¹	wgo (in m ²) ²	wvo/bvo	wvo/wgo
Aldi – Workum	790	1.025	932	77%	85%
Poiesz – Workum	1.150	1.360	1.236	85%	93%
Aldi – Rosmalen	915	1.473	1.339	62%	68%
Jumbo – Rosmalen	1.305	1.678	1.525	78%	86%
Totaal	4.160	5.536	5.032		
Relatie	100	133	121		

¹ bvo = bruto vloeroppervlak.

² wgo = winkelgebruiksoppervlak, bvo = wgo + 10%

Winkelcentra	wvo (in m ²)	bvo (in m ²) ¹	wgo (in m ²) ²	wvo/bvo	wvo/wgo
Winkelcentrum Woensel – Eindhoven	28.076	33.500	30.455	84%	92%
Helft Heuvelpassage – Den Bosch	12.702	17.000	15.455	75%	82%
Rompert – Den Bosch	7.161	9.500	8.636	75%	83%
Emmapassage – Tilburg	4.581	5.350	4.864	86%	94%
Brusselse Poort – Maastricht	13.263	18.500	16.818	72%	79%
Totaal	65.783	83.850	76.228		
Relatie	100	128	116		

¹ bvo = bruto vloeroppervlak

² wgo = winkelgebruiksoppervlak, bvo = wgo + 10%

Winkelcentra	wvo (in m ²)	bvo (in m ²) ¹	wgo (in m ²) ²	wvo/bvo	wvo/wgo
Urban Entertainment Center – Schiedam					
• Grootschalige units	6.710	12.500	11.000	54%	61%
• Kleinschalige units	4.800	6.900	6.000	70%	80%
Totaal	11.510	19.400	17.000		
Relatie	100	168	148		

¹ bvo = bruto vloeroppervlak

² wgo = winkelgebruiksoppervlak, Grootschalig bvo = wgo + 13,6% Kleinschalig bvo = wgo + 15,0%

Duidelijk wordt dat er per voorbeeld weer andere waardes naar voren komen. Bij de supermarkten zijn er 2 die uitkomen rond de door Bolt aangegeven waardes terwijl de andere er ver onder of boven zitten.

Ook bij de winkelcentra zijn verschillen waarneembaar al hangt daar het verschil ook samen met de hoeveelheid horeca en overige diensten die zich in het winkelcentrum bevinden. Deze worden namelijk niet meegeteld in de hoeveelheid wvo. Bij de keuze voor deze centra is wel rekening gehouden met de aanwezigheid van horeca. Getracht is het aantal horecagelegenheden zo laag mogelijk te houden.

In het voorbeeld van Schiedam² komt naar voren dat ook de toeslag die wordt berekend tussen wgo en bvo kan verschillen. Standaard wordt uitgegaan van 10% maar in het voorbeeld van Schiedam komt het neer op 13 á 15%.

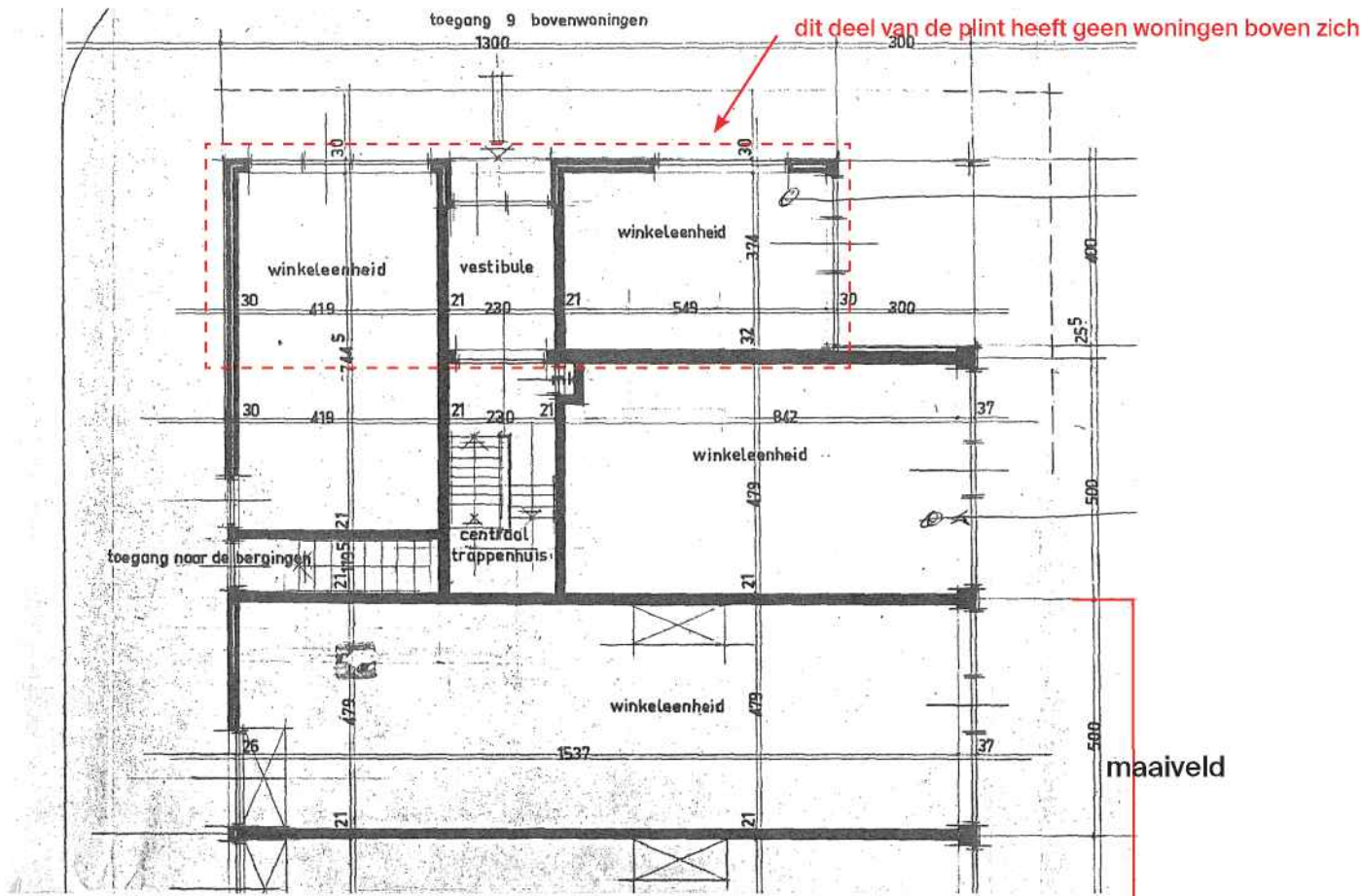
BRO

12 november 2007

203X00393.042921_2

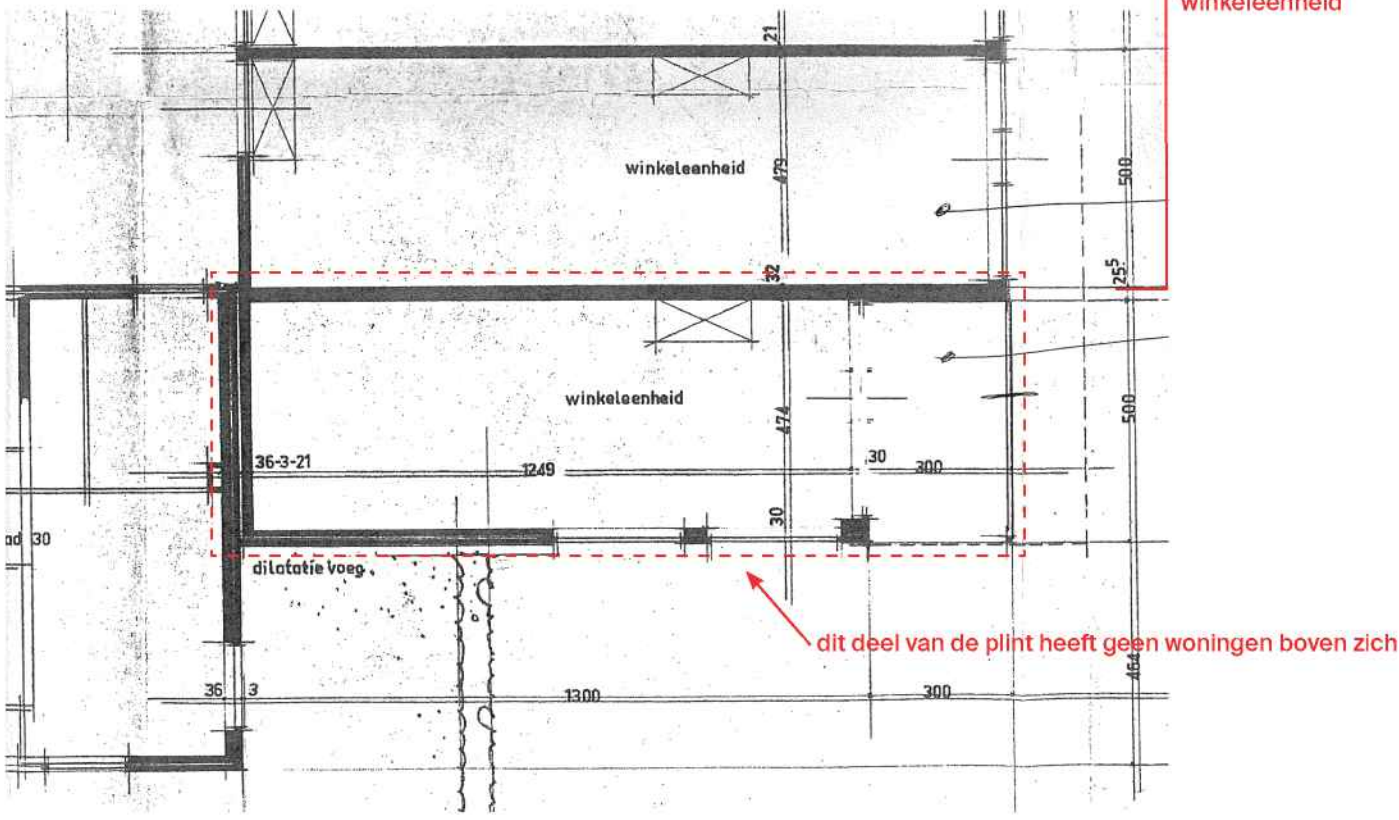
² Ecorys, Eindrapport DPO Urban Entertainment Center Schieveste, februari 2006

WINKELS BESTAAND

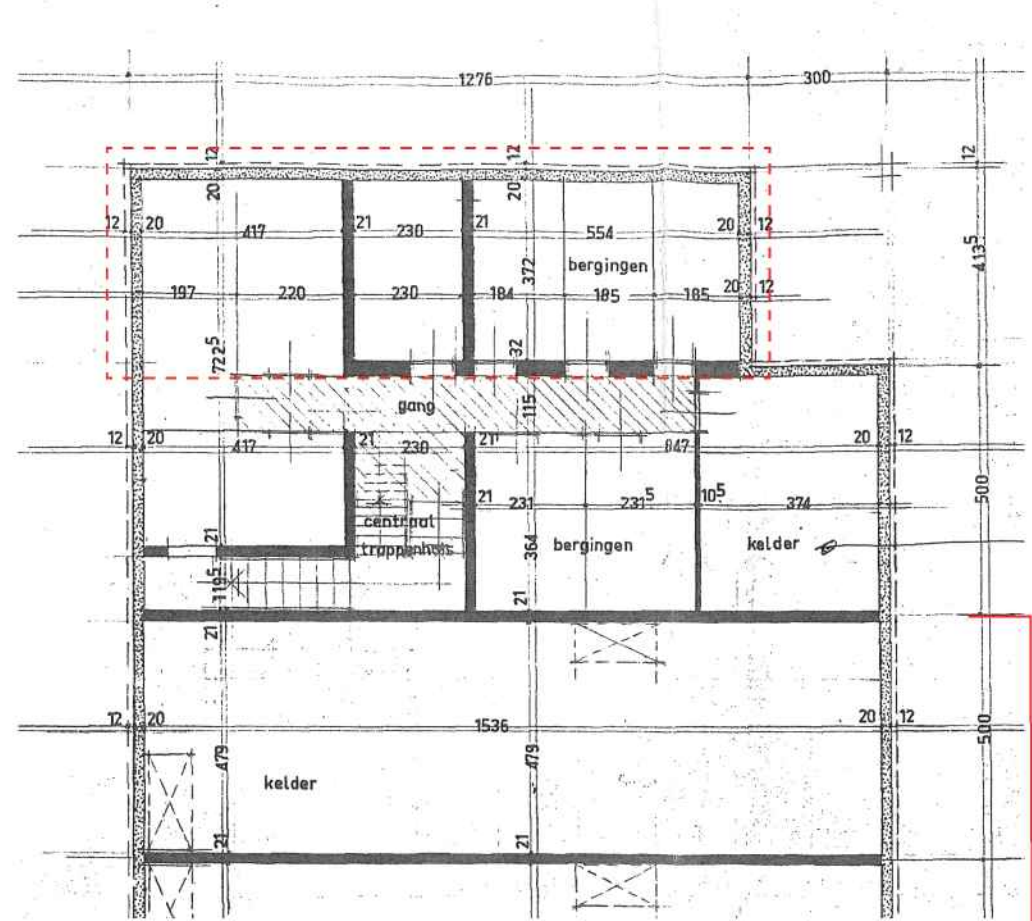


maaiveld

8x "standaard" winkelenheid

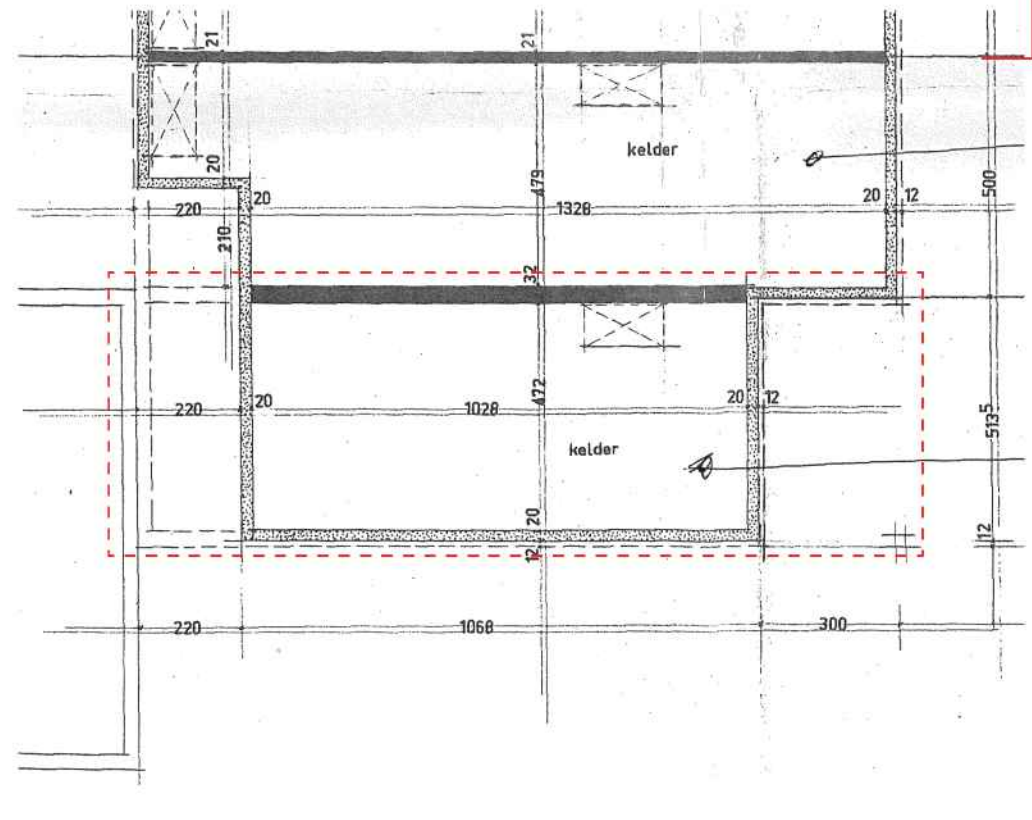


maaiveld



kelder

7x "standaard" keldereenheid



WONINGEN BESTAAND - KARDINAAL DE JONGWEG



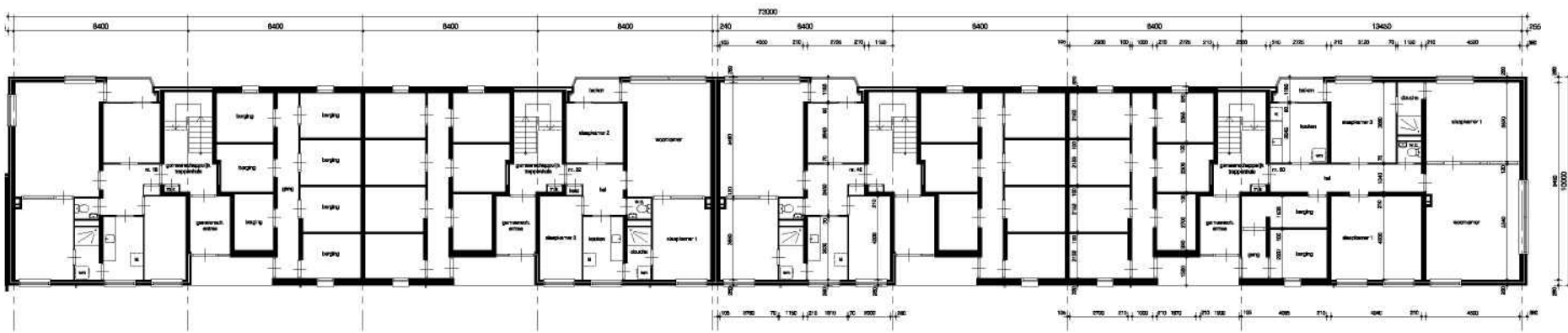
3E VERDIEPING



2E VERDIEPING

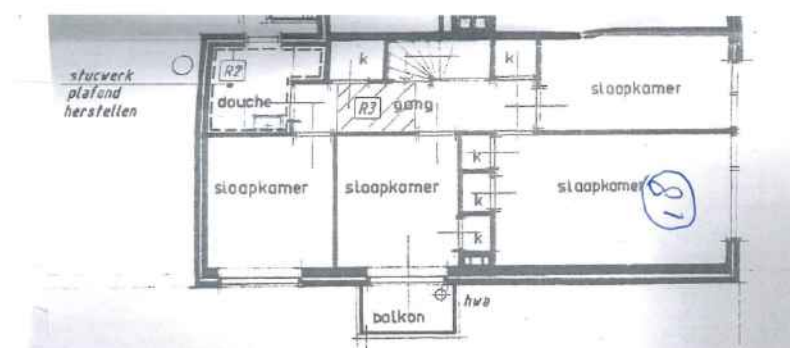
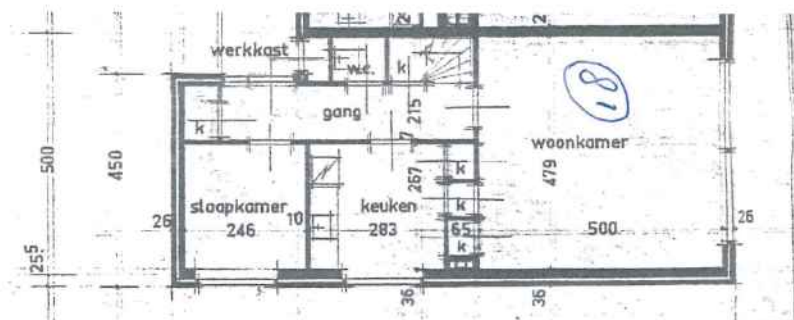
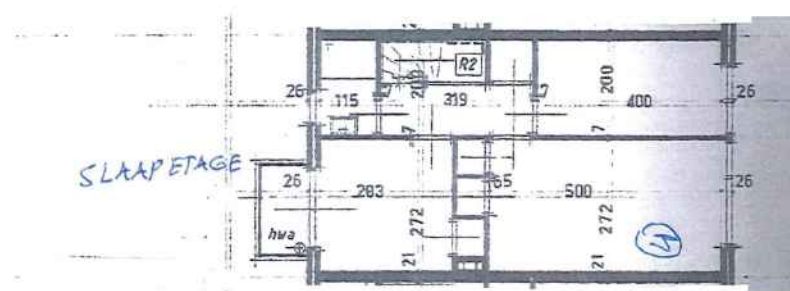
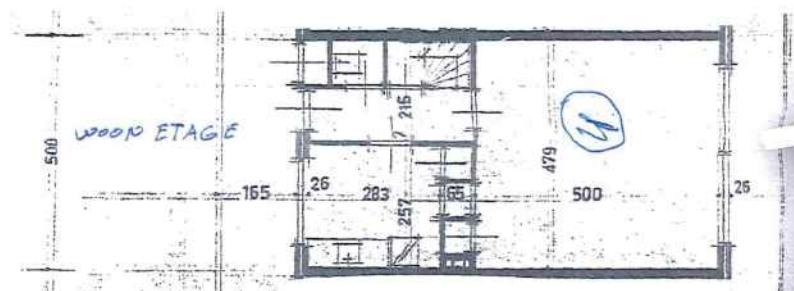
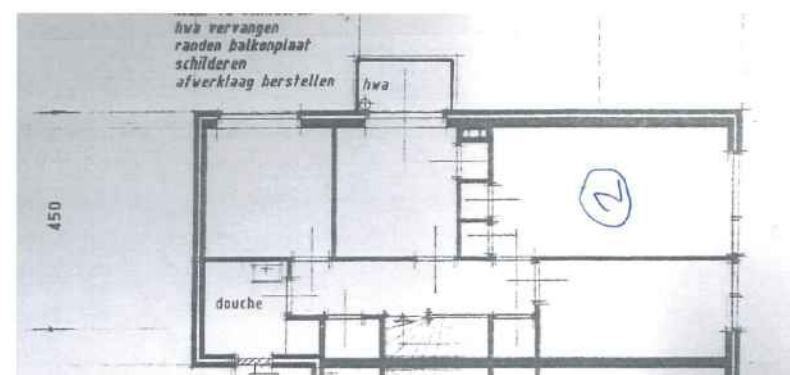
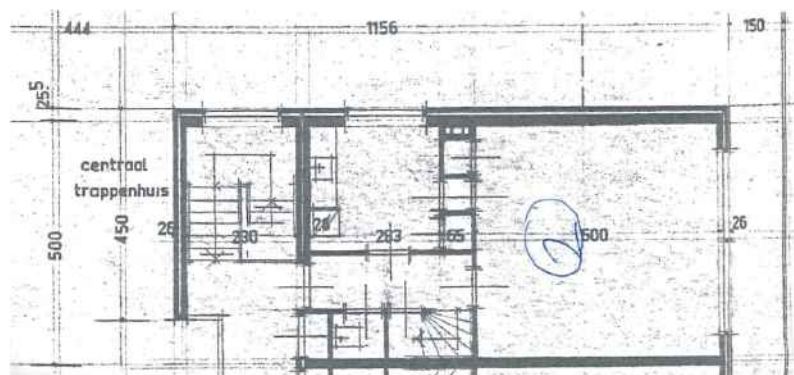


1E VERDIEPING





WONINGEN BESTAAND - JAN VAN GALENSTRAAT
MAISONNETTES ONTSLOTEN MET PORTIEK



PROGRAMMA BESTAAND

WINKELS		
BLOK JAN VAN GALENSTRAAT	aantal	BVO*
<i>Begane grond</i>		
winkeleenheid Huiz.	1	36,07
winkeleenheid hoek Huiz.	1	24,76
winkeleenheid klein JvG	1	45,9
winkeleenheid JvG	8	80
winkeleenheid hoek KdJ	1	83,2
<i>Kelder</i>		
keldereenheid klein JvG	1	19,95
keldereenheid JvG	7	78,8
keldereenheid JvG hoek	1	74,21
keldereenheid hoek KdJ	1	55,54
BVO winkeleenheden		829,93
BVO kelders bij winkeleenheden		701,3
BVO winkels totaal		1531,23

*) BVO is indicatief, a.d.h.v. bestaande plattegronden

WONEN					
	categorie BVO tbv parkeernorm** (m2)			<55m2	
	categorie GO*** (m2)			<50m2	
	type	aantal kmrs	aantal	GO***	BVO***
BLOK JAN VAN GALENSTRAAT					
<i>1e + 2e verdieping</i>					
hoek Huiz.	maiss.	5	1		
tussenwoning	maiss.	4	7		
hoek KdJ	maiss.	6	1		
BLOK KARDINAAL DE JONGWEG					
<i>Begane grond</i>					
appartement 1	app.	4	3		
appartement 5 (hoek Zee.)	app.	4	1		
<i>1e verdieping</i>					
appartement 1	app.	4	6		
appartement 2	app.	3	1		
appartement 3 (eenzijdig)	app.	2	1	42,6	48,4
appartement 4 (hoek Zee.)	app.	3	1		
<i>2e verdieping</i>					
appartement 1	app.	4	6		
appartement 2	app.	3	1		
appartement 3 (eenzijdig)	app.	2	1	42,6	48,4
appartement 4 (hoek Zee.)	app.	3	1		
<i>3e verdieping</i>					
appartement 1	app.	4	6		
appartement 2	app.	3	1		
appartement 3 (eenzijdig)	app.	2	1	42,6	48,4
appartement 4 (hoek Zee.)	app.	3	1		

Totaal aantal woningen 40

**) Dit is BVO "achter de voordeur", zonder gemeenschappelijke verkeersruimten en externe bergingen (in plint of kelder).
***) BVO en GO zijn indicatief, a.d.h.v. bestaande plattegronden.

From: "5.1.2E | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Sent: Fri, 21 Apr 2023 14:56:24 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "Info@yellowconcrete.nl" <Info@yellowconcrete.nl>; "5.1.2E | Kerckebosch Groep" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: parkeren
Attachments: 2023.04.21_006GIN-VO_programma bestaande situatie en oude tekeningen.pdf

Dag 5.1.2E

N.a.v. je email en ons telefoongesprek vanmorgen, hierbij de oude tekeningen van de bestaande gebouwen en een overzicht van de BVO's die wij hieruit hebben afgeleid. Dit zijn net wat andere m2 dan de eerdere aanname (uit Idoc?).

Het lijkt ons ook een goed idee om – zoals vanmorgen besproken – binnenkort om te tafel te gaan, om alle uitgangspunten en oplossingen m.b.t. het parkeren samen te bespreken. Dit kan bij ons op kantoor, als jullie dit prettig vinden (of bij jullie kan natuurlijk ook). Stuur jij 5.1.2E en mij een aantal voorstellen?

Fijn weekend alvast!

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

www.blauw-architecten.nl

5.1.2E @blauw-architecten.nl

P please consider the environment before printing this e-mail

Disclaimer:

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

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

Verzonden: maandag 17 april 2023 10:16

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

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

Onderwerp: FW: Jan van Galenstraat: parkeren

Ha 5.1.2E

Het is zoals aangegeven in de documenten van 5.1.2E. Zo hebben we het programma dan scherp. Kelders voor de winkels komen niet terug en in de bvo's nieuwe winkelruimte zit ook de opslag meegenomen.

Ha 5.1.2E