

Kun jij de (oude) tekeningen met de kelders van de huidige gebouwen achterhalen bij 5.1.2E of 5.1.2E? In het Idoc is indertijd aangegeven dat er 818 m2 bvo winkelruimte is met idem oppervlakte kelder. Nu is er de hele tijd al onduidelijkheid hoeveel m2 die kelders nu precies zijn. Het laatste wat 5.1.2E indertijd doorgaf ttv de onderzoeken van DHV was 1.393 m2.

En bestaat er een definitie van BVO waaruit we kunnen opmaken of die kelder nu wel of niet tot BVO winkelruimte gerekend mogen worden (misschien ook iets voor 5.1.2E)? – dit is van belang om het rechtensverkreenniveau scherp te krijgen.

Tot nu toe was de redenatie dat de opslagruimte in de bvo's behoort maar niet in de wvo's. De parkeernormen gaan uit van bvo's dus zou de opslag moeten worden meegenomen.

5.1.2E

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

Verzonden: maandag 17 april 2023 09:17

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

Dag,

Wij (5.1.2E en ik) praten donderdag idd verder.

Mijn informatie komt uit bijgevoegde documenten. Vooralsnog zijn die voor mij het uitgangspunt voor het nieuwe programma, met daarbij de wijziging mbt de woningen die 5.1.2E in haar mail toelicht. Dat zijn andere oppervlaktes dan 5.1.2E hieronder schrijft: namelijk 1267,8 m2 BVO supermarkt en 535,3 m2 BVO voor 5 dagwinkels (inclusief opslag). De kelders komen dus niet terug.

5.1.2E heb jij een nieuw, ander staatje met oppervlakten?

Wat het huidige programma betreft zou ik de IDOC willen aanhouden. Daarin wordt gesproken over 818 m2 winkel en 818 m2 opslag. Die kelders zijn m.i. geen BVO winkelruimte.

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 17 april 2023 07:31

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

<5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ik zie dat we donderdag hierover verder praten.

De m2 bvo kelderruimte huidig	1393
Huidige m2 bvo winkels?	
Nieuw situatie 6 dagwinkels	631
Rest ruimte	762

Nieuw supermarkt totaal m2 bvo 1198 – 850 vloeroppervlakte / magazijn = 348 m2 bvo??

Komen de kelders terug?
Of waar is opslag voor de dagwinkels

Van: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 14:18

Aan: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha 5.1.2E [REDACTED]

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 [REDACTED]

Van: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 13:49

Aan: 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>; 5.1.2E [REDACTED] <5.1.2E [REDACTED]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Hoi 5.1.2E [REDACTED] 5.1.2E [REDACTED] en 5.1.2E [REDACTED]

Ik heb de vragen van 5.1.2E [REDACTED] in concept hieronder al beantwoord. @ 5.1.2E [REDACTED] 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 [REDACTED] neergelegd. Ook hier wordt 'creatief' omgegaan met de cijfers. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de huidige functies, volgens 5.1.2E [REDACTED] / 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. Rechtsens verkregen niveau:

5.1.2E geeft aan dat van rechtsens 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 dubbelgerbuik) 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 ²	aantal	area m ²
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	204,5
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 NH.

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@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 doorschermen 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 doorschermen 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, 21 Apr 2023 15:13:13 +0100
To: "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: TB13/4
Attachments: 2023.04.21_006GIN-VO_programma bestaande situatie en oude tekeningen.pdf

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Bijgesloten de tekeningen van de huidige situatie en een staatje van de bvo's waaronder die van de kelders die ik van de architect heb ontvangen. Ik zal navragen hoe het zit met de verhuur van de kelderruimtes.

De tekeningen die wij hebben stuur k, gezien hun werkboek met veel meer info, dan niet op. Ook het stuk met de definitie bvo's is hen bekend.

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E
Verzonden: vrijdag 21 april 2023 12:01
Aan: 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: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Ik heb vanmorgen ook tel contact gehad met 5.1.2E Zij is er ook mee bezig.

Voorstel is dat ik de mail van 5.1.2E met de antwoorden stuur (ik zal de spullen van 5.1.2E ook aanhechten) en voorstel om een uurtje met elkaar om de tafel te gaan om de feiten scherp en het probleem inzichtelijk te krijgen en vandaaruit gezamenlijk verder te gaan. Voor jullie ok?

Ha 5.1.2E

Dank voor de tekeningen en de definitie van bvo en andere m2.

Op pag. 1 staat: 'Het bedrijfsvloer oppervlak is het aan een individuele onderneming verhuurbaar vloeroppervlak'.

Waar het m.i. dan om gaat is of de opslagruimte in de kelders dan aan de winkeliers wordt verhuurt toch?

En waar nu nog een mismatch zit is dat we de opslag van de huidige situatie (kelders) niet in de bvo's meerekenen maar de opslag in de nieuwe situatie wel. Is dit dan juist?

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 21 april 2023 09:16
Aan: 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: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Kleine aanvulling op de mail van 5.1.2E ;

Voor de onderbouwing van de BVO supermarkt en kelder (opslag).

Hier wordt al aangegeven dat de kelders al meer dan 30 jaar door zetting niet in goede technische staat zijn (lekkage). Rapport scenarioanalyse invulling Retail Huizingalaan Utrecht (Bureau Stedelijke Planning).

In het verleden heeft er overigens op nrs 85-89 een SPAR gezeten.

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 20 april 2023 12:44

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: TB13/4

Hoi 5.1.2E

5.1.2E en ik hebben zojuist overlegd over de antwoorden op de mail van 5.1.2E. Meest bepalend is duidelijkheid over het huidige programma en dan met name het oppervlakte BVO winkelruimte in de huidige situatie. Wat ons betreft horen de kelders daar niet bij.

Hieronder met rood onze antwoorden. Stuur jij hem door naar 5.1.2E?

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 BVO 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 BVO, 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. Dat wil zeggen 0,68 ipv 1,2 per 100m2 BVO supermarkt.

NB. Het aantal parkeerplaatsen dat we voor de supermarkt berekenen bepaalt niet de verkeersaantrekkende werking. 5.1.2E het type supermarkt doet dat. Zelfs als we rekenen met 0 parkeerplaatsen voor de supermarkt, dan nog zijn er 50 pp. in de garage én nog tientallen in de openbare ruimte eromheen waar iedereen gebruik van kan maken, óók supermarktbezoekers. 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 zijn ervan uitgegaan dat bij rvn niet wordt gerekend met dubbelgebruik. **Ja, dat is juist.** 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. **Nee, de kelders zijn in deze hoedanigheid (geen daglicht bijvoorbeeld) en omvang (ca. 50% van de winkel) geen onderdeel van het winkeloppervlakte, maar opslag. Dus 818 m2 winkels en 575 m2 opslag. Totaal 1.393 m2. 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.**

RVN is met onze uitgangspunten slechts 46 pp. Dus ca. 15 pp. ten dienste van de buurt die komen te vervallen en gecompenseerd moeten worden. Daarbovenop moeten eventueel nog de parkeerplekken in de bestaande openbare ruimte die komen te vervallen als gevolg van het plan gecompenseerd worden. Tenzij een parkeeronderzoek uitwijst dat er in de bestaande openbare ruimte nog voldoende capaciteit is voor dit ‘verlies’.

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	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

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 in praktijk nooit het geval zijn. Er komen 2x zoveel woningen en een supermarkt bij en 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. We kunnen niet iets door de vingers zien. Dan is niet houdbaar bij eventuele bezwaarmogelijkheden. Kleinere woningen is de oplossing.**

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.**

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 (waar komen ze, wie zijn de doelgroepen, wie doet het beheer, hoe wordt langdurige beschikbaarheid geborgd etc.)**

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

Verzonden: maandag 17 april 2023 09:17

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

Dag,

Wij (5.1.2E en ik) praten donderdag idd verder.

Mijn informatie komt uit bijgevoegde documenten. Vooralsnog zijn die voor mij het uitgangspunt voor het nieuwe programma, met daarbij de wijziging mbt de woningen die 5.1.2E in haar mail toelicht. Dat zijn andere oppervlaktes dan 5.1.2E hieronder schrijft: namelijk 1267,8 m2 BVO supermarkt en 535,3 m2 BVO voor 5 dagwinkels (inclusief opslag). De kelders komen dus niet terug. 5.1.2E heb jij een nieuw, ander staatje met oppervlakten?

Wat het huidige programma betreft zou ik de IDOC willen aanhouden. Daarin wordt gesproken over 818 m2 winkel en 818 m2 opslag. Die kelders zijn m.i. geen BVO winkelruimte.

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 17 april 2023 07:31

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

<5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ik zie dat we donderdag hierover verder praten.

De m2 bvo kelderruimte huidig	1393
Huidige m2 bvo winkels?	
Nieuw situatie 6 dagwinkels	631
Rest ruimte	762

Nieuw supermarkt totaal m2 bvo 1198 – 850 vloeroppervlakte / magazijn = 348 m2 bvo??

Komen de kelders terug?
Of waar is opslag voor de dagwinkels

Van: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 14:18

Aan: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>; 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>; 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Ha 5.1.2E [redacted]

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 [redacted]

Van: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 14 april 2023 13:49

Aan: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>; 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>; 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Jan van Galenstraat: TB13/4

Hoi 5.1.2E [redacted] 5.1.2E [redacted] en 5.1.2E [redacted]

Ik heb de vragen van 5.1.2E [redacted] in concept hieronder al beantwoord. @ 5.1.2E [redacted] 5.1.2E [redacted] 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 [redacted] neergelegd. Ook hier wordt 'creatief' omgegaan met de cijfers. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de huidige functies, volgens 5.1.2E [redacted] / 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. Rechtsens verkregen niveau:

5.1.2E geeft aan dat van rechtsens 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 dubbelgerbuik) 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	1.049,5
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 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:

- Rechtens 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 rechtens 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 @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 doorschermen 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 doorschermen 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, 21 Apr 2023 15:32:25 +0100
To: "5.1.2E" BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; "Info@yellowconcrete.nl" <Info@yellowconcrete.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>
Subject: Jan van Galenstraat: parkeren
Attachments: 230420 (Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma) correctie mail 5.1.2E

Ha 5.1.2E

Zoals vanmorgen telefonisch besproken hierbij in rood de antwoorden van 5.1.2E en 5.1.2E op jouw vragen.

Meest bepalend is duidelijkheid over het huidige programma en dan met name het oppervlakte BVO winkelruimte in de huidige situatie. De ontwerpen heb je ons al gestuurd en ik heb 5.1.2E / 5.1.2E gevraagd welke kelders aan winkeliers worden verhuurd. Met het antwoord hebben we dan de huidige situatie in bvo's helemaal scherp.

Voor de parkeerberekening van het nieuwe programma heeft 5.1.2E de m2 overgenomen zoals door jou aangegeven (zie bijlage). Als dit klopt dan hebben we dat ook scherp.

Hierbij ook een aantal data waarop 5.1.2E en ik beschikbaar zijn om met jou en 5.1.2E om de tafel te gaan om te bespreken hoe we het parkeervraagstuk kunnen oplossen. We stemmen de locatie nog af (afhankelijk van de datum). Als alle agenda's bij zijn kunnen wij op:

3 mei 15.00 – 17.00
4 mei 09.00 – 12.00
5 mei 11.00 – 12.00

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 BVO 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 BVO, 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. Dat wil zeggen 0,68 ipv 1,2 per 100m2 BVO supermarkt.

NB. Het aantal parkeerplaatsen dat we voor de supermarkt berekenen bepaalt niet de verkeersaantrekkende werking. Vooral het type supermarkt doet dat. Zelfs als we rekenen met 0 parkeerplaatsen voor de supermarkt, dan nog zijn er 50 pp. in de garage én nog tientallen

in de openbare ruimte eromheen waar iedereen gebruik van kan maken, óók supermarktbezoekers. Doel is dus een supermarktconcept neer te zetten dat weinig auto's trekt.

2. Rechtsens 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 zijn ervan uitgegaan dat bij rvn niet wordt gerekend met dubbelgebruik. **Ja, dat is juist.** 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. **Nee, de kelders zijn in deze hoedanigheid (geen daglicht bijvoorbeeld) en omvang (ca. 50% van de winkel) geen onderdeel van het winkeloppervlakte, maar opslag. Dus 818 m2 winkels en 575 m2 opslag. Totaal 1.393 m2. 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.**

RVN is met onze uitgangspunten slechts 46 pp. Dus ca. 15 pp. ten dienste van de buurt die komen te vervallen en gecompenseerd moeten worden. Daarbovenop moeten eventueel nog de parkeerplekken in de bestaande openbare ruimte die komen te vervallen als gevolg van het plan gecompenseerd worden. Tenzij een parkeeronderzoek uitwijst dat er in de bestaande openbare ruimte nog voldoende capaciteit is voor dit 'verlies'.

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	1.049,5
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

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 rechteis verkregen niveau, circa 5 a 6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte buiten het plangebied mogen worden toegekend aan de nieuwbouw. **Kan in praktijk nooit het geval zijn. Er komen 2x zoveel woningen en een supermarkt bij en minder parkeerplaatsen.**

- Het streven van de gemeente om het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie te beperken. Ook bezieu 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. We kunnen niet iets door de vingers zien. Dan is niet houdbaar bij eventuele bezwaarmogelijkheden. Kleinere woningen is de oplossing.**

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.**

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 (waar komen ze, wie zijn de doelgroepen, wie doet het beheer, hoe wordt langdurige beschikbaarheid geborgd etc.)**

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Projectmanager

5.1.2E

5.1.2E

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

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 26 Apr 2023 09:44:12 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>
Cc: "5.1.2E" BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; "Info@yellowconcrete.nl" <Info@yellowconcrete.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: Jan van Galenstraat: bezoek kelders winkelruimten

Ha 5.1.2E

I.v.m. het parkeervraagstuk zouden we (mensen van verkeer) graag de kelders onder de winkels eens bekijken. Is dat mogelijk?

We hebben de tekeningen van 5.1.2E al ontvangen maar daaruit is niet goed op te maken of de kelder direct vanuit de winkels zelf kunt bereiken. Ook zijn stahoogte, daglicht, vocht, schimmel, etc. niet te beoordelen.

De info is nodig om het rechtensverkregen niveau goed te kunnen bepalen. Als de kelderruimtes echt bij de winkels horen en worden verhuurd dan kunnen/mogen ze in de bvo's worden meegenomen hetgeen gunstig is voor de nieuwe situatie.

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 | Kerckebosch Groep" <5.1,2E@kerckeboschgroep.nl>
Sent: Wed, 26 Apr 2023 10:41:19 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E BLAUW People driven architecture" <5.1,2E@blauw-architecten.nl>; "Info@yellowconcrete.nl" <Info@yellowconcrete.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Jan van Galenstraat: bezoek kelders winkelruimten

Hoi 5.1,2E

Uiteraard mogen zij de kelders komen bekijken. Laat maar weten wanneer, dan probeer ik daarbij te zijn.

Onder bijna alle winkels zit een volledige kelder. Onder de Huizingalaan 5.1,2E en Jan van Galenstraat 5.1,2E/5.1,2E zitten de bergingen van de woningen.

Bij de Jan van Galenstraat zit een kelder van 40 m², dit omdat er later een stuk van 25 m² is aangebouwd.

Voorbeeld, de Jan van Galenstraat 5.1,2E heeft een restaurant/shisha lounge gezeten, de kelder was daar volledig afgebouwd en in gebruik, dat is goed te zien.

Voorbeeld, de Jan van Galenstraat 5.1,2E zat voorheen de kapper, in de kelder hadden ze een administratieve ruimte en een deel verhuurd aan een schoonheidsspecialist.

Voorbeeld, de Jan van Galenstraat 5.1,2E-5.1,2E zit al jaren een fietsenwinkel, vroeger stond de kelder vol met koopwaar, tegenwoordig met de elektrische fietsen is er minder op voorraad.

Straat	Huisnr.	Toevoegsel	Postcode	Plaats	Type	Betreft	BVO Winkel	BVO Kelder
Huizingalaan	5.1,2E		3572 LM	UTRECHT	W	DPG Distributie	30	
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Bloembinderij de Korenschoof	68	
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Bloembinderij de Korenschoof		
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Bernardus Baldus	80	80
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Tweewielers van Meerten	240	240
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Tweewielers van Meerten		
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Tweewielers van Meerten		
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Ad Hoc	80	80
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Tabakszaak Vroon	80	80
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Winkel Dichtbij	80	80
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Mangi Amore	80	80
Jan van Galenstraat			3572 LD	UTRECHT	W	Unipart	65	40
							803	680

Met vriendelijke groet,

5.1,2E



Kerckebosch Groep B.V.
Arnhemse Bovenweg 35
3708 AA Zeist

T 5.1.2E

De informatie verzonden met dit emailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Afzender staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden email, noch voor tijdige ontvangst daarvan. Afzender aanvaardt niet aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook voortvloeiende uit het gebruik van elektronische berichten. The information contained in this communication is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and others authorized to receive it. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. Sender is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt. Please note that the confidentiality of e-mail communication is not warranted.

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

Verzonden: woensdag 26 april 2023 10:44

Aan: 5.1.2E | Kerckebosch Groep <5.1.2E@kerckeboschgroep.nl>

CC: 5.1.2E BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>; Info@yellowconcrete.nl; 5.1.2E

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

Onderwerp: Jan van Galenstraat: bezoek kelders winkelruimten

Ha 5.1.2E

I.v.m. het parkeervraagstuk zouden we (mensen van verkeer) graag de kelders onder de winkels eens bekijken. Is dat mogelijk?

We hebben de tekeningen van 5.1.2E al ontvangen maar daaruit is niet goed op te maken of de kelder direct vanuit de winkels zelf kunt bereiken. Ook zijn stahoogte, daglicht, vocht, schimmel, etc. niet te beoordelen.

De info is nodig om het rechtensverkregen niveau goed te kunnen bepalen. Als de kelderruimtes echt bij de winkels horen en worden verhuurd dan kunnen/mogen ze in de bvo's worden meegenomen hetgeen gunstig is voor de nieuwe situatie.

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: Mon, 15 May 2023 17:59:31 +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>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: RVN Jan van Galenstraat
Attachments: Knipsel.PNG

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Bijgesloten de eerste prent die landschapontwerper 5.1.2E heeft gemaakt voor gedachtevorming met de buurt over mogelijkheden voor de inrichting van de openbare ruimte. 5.1.2E heeft overleg gehad met 5.1.2E en de ontwerper van de fietsroute om tot de prent te komen.

Het is allemaal best krap. Extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten gunste van de buurt aan de zijde van het speeltuintje in het groen zal niet veel enthousiaste reactie vanuit de buurt geven. Weet ook niet wat 5.1.2E en 5.1.2E er van vinden.

Laten we even afwachten tot 5.1.2E met het juiste programma doorkomt en dan ook met 5.1.2E en 5.1.2E om de tafel gaan om te bespreken hoe we met het parkeren en de inrichting van de openbare ruimte moeten/kunnen/zullen omgaan.

Ha 5.1.2E en 5.1.2E

Ik haak jullie even aan op de discussie over het aantal parkeerplekken in de bak. Dat lijkt de goede kant op te gaan maar nu moeten we wellicht iets met extra parkeren op maaiveld (als we de ruimte hebben).

Mvg,

5.1.2E

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

Verzonden: zaterdag 13 mei 2023 14:48

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: RVN Jan van Galenstraat

Dag 5.1.2E 5.1.2E en 5.1.2E

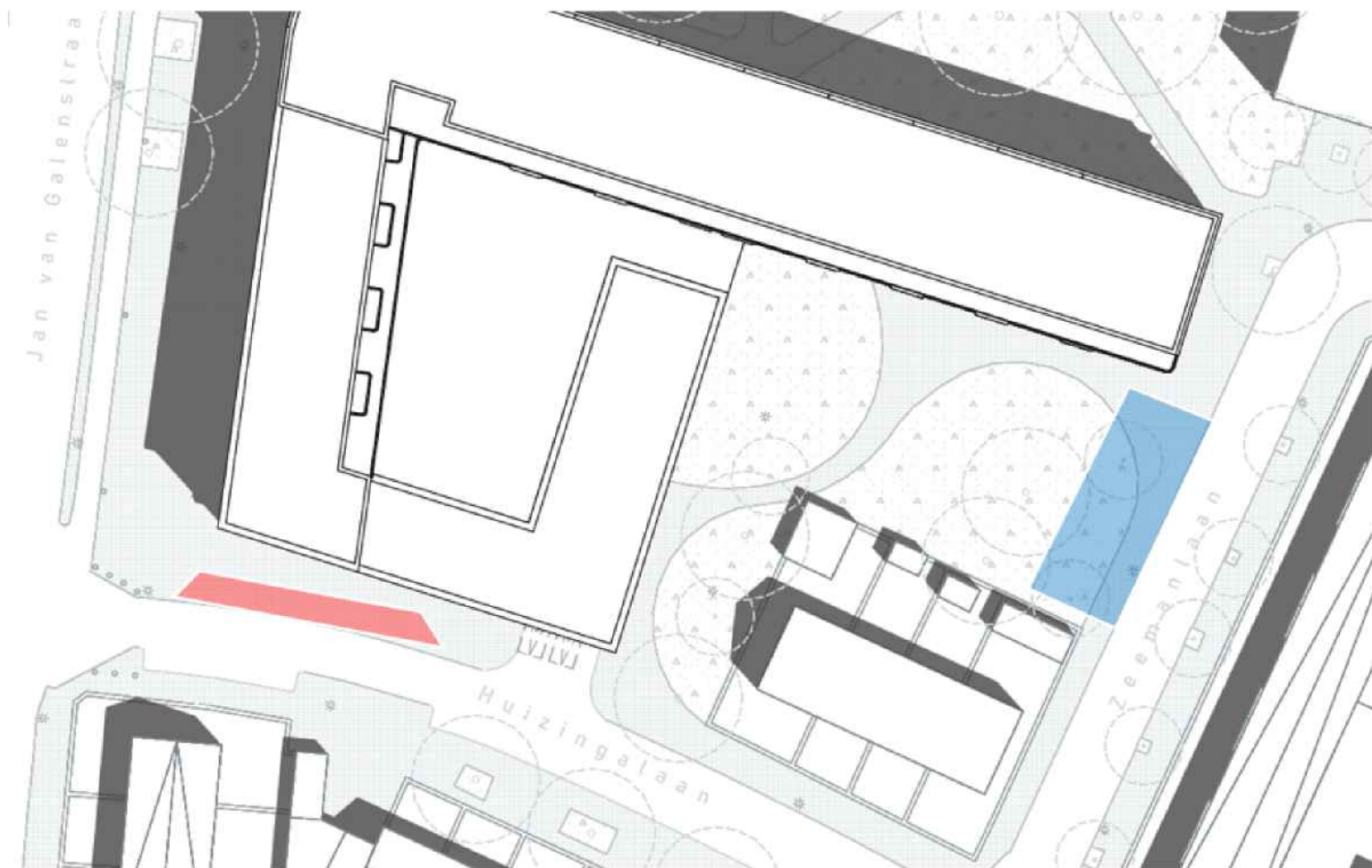
Afgelopen vrijdag is de casus parkeren Jan van Galenstraat nogmaals besproken in het parkeerteam. Met daarin ook onze jurist 5.1.2E 5.1.2E Hij zit er erg juridisch in en kijkt naar de houdbaarheid van de casus bij een eventueel rechtszaak. Zijn advies is om toch de lijn te volgen dat de opslag, en dus de kelders, volledig horen bij het BVO winkel. En dus bij het te berekenen rechtensverkregen niveau (RVN). Dat is juridisch gezien beter en makkelijker uitlegbaar aan de rechtbank dan de 2% regeling.

Op basis van het mij bekende huidige programma (40 woningen, 818 m2 winkel en 575 m2 opslag) kom ik op een RVN van 58 parkeerplaatsen. Op het parkeerterrein zijn 40 pp. en eromheen 16, maakt totaal 56 parkeerplaatsen. Dat betekent dat het RVN zelfs 2 plekken hoger is dan het aantal plekken dat komt te vervallen. *NB. Ik wacht nog op het exacte huidige programma via 5.1.2E want ook daar zijn meerdere versies van.*

Strikt juridisch gezien geen probleem dus. Advies van 5.1.2E is om nu de uitkomsten van het parkeeronderzoek af te wachten. Daar komt vermoedelijk uit dat het druk is. En om vervolgens, in het kader van 'goede ruimtelijke ordening', 2 zaken voor te stellen:

1. De ontwikkeling gaat de 2 plekken vanuit het RVN niet inzetten/opeisen
2. De ontwikkeling gaat op zoek naar extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten gunste van de buurt (en mij betreft dan niet de strook aan de voorzijde van de winkels). Bijvoorbeeld in de rode en blauwe gebieden hieronder. Dat moet sowieso aangezien we plekken nodig hebben voor de bestaande deelautoplek en de plekken bij de laadpaal. Maar ook voor nieuwe miva-plekken nabij het gezondheidscentrum.

Tot slot nog een praktische vraag die mogelijk van invloed is op het parkeren: Wat is de beoogde plek van de afvalcontainers?



Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Tue, 16 May 2023 08:44:32 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Cc: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: RE: nieuw programma Jan van Galen

Ha [REDACTED]

Moeten we nogmaals checken maar [REDACTED] heeft dit eerder al gedaan. Er is heel veel fietsparkeren in de kelder en op straat zou het moeten passen (vorige keer met [REDACTED] bekeken) maar er moeten nu extra plekken bij omdat we een mandjes supermarkt gaan doen (is/was de gedachte). Hoeveel dit er dan moeten zijn is nog onduidelijk.

Ik denk eerst maar eens de check hoeveel fietsparkeren we nu hebben in de kelder.

@ [REDACTED] wil jij deze weer oppakken met [REDACTED] ?

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Verzonden: maandag 15 mei 2023 21:04
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: nieuw programma Jan van Galen

Dag [REDACTED]

De focus ligt nu erg op het autoparkeren. Echter, er zijn ook honderden fietsparkeerplaatsen nodig voor bewoners, werknemers en bezoekers.

In hoeverre wordt dat een probleem denk je?

bewoners	293,00
bezoekers woningen	27,75
werknemers functies	3,21
bezoekers functies	95,03
extra stallingen tbv reductie	22
TOTAAL	440,99

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E

Verzonden: maandag 15 mei 2023 20:59

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

Onderwerp: RE: nieuw programma Jan van Galen

Hoi 5.1.2E

Dank voor je reactie. Op basis van deze input kom ik vooralsnog op bijgevoegde parkeereis:

- Variant 1, met 40 woningen kleiner dan 55m2 en 20 van 59,5 m2 = 42 +3 deelauto's = 45 pp.
- Variant 2, met alle 60 woningen van 59,5 m2 = 49 +3 deelauto's = 52 pp.

Graag ook je aandacht voor de forse aantallen fietsparkeerplaatsen. In hoeverre is daarin voorzien?

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

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 16:40

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

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

Onderwerp: RE: nieuw programma Jan van Galen

Dag 5.1,2E

Dat klopt. Het overzicht van 15-3-2023 is de laatste versie, waarbij de opmerkingen in rood dus nog moeten worden meegenomen.

Voor de SH woningen zou het goed zijn om 2 scenario's aan te houden:

1. De (40) SH woningen worden verkleind tot 55m2 BVO en vallen onder de laagste parkeernorm.
2. De SH woningen blijven 59,5m2 BVO en vallen onder de iets hogere parkeernorm. De SH woningen en de MH woningen kunnen dan één en hetzelfde type blijven, wat voordelen kan hebben voor de bouwstructuur en uitvoering. Bovendien kan het zo zijn, dat wij met een lagere parkeernorm voor de supermarkt parkeerplaatsen "overhouden" in de parkeerkelder; die kunnen dan weer ten goede komen aan de woningen. Dit was in beginsel niet het uitgangspunt (toen wij een paar jaar geleden met het project zijn gestart), maar de overige uitgangspunten (zoals het type supermarkt en de bijbehorende norm) zijn inmiddels ook gewijzigd.

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: dinsdag 9 mei 2023 17:02
Aan: 5.1,2E | BLAUW People driven architecture <5.1,2E@blauw-architecten.nl>
CC: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>
Onderwerp: nieuw programma Jan van Galen

Dag 5.1,2E

Kun jij bevestigen dat het programma uit de bijlage het juiste en actuele programma is?
Inclusief jouw opmerkingen hierop uit jouw mail d.d. 13 april zoals hieronder:

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	1.049.5
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

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



From: "5.1.2E | BLAUW People driven architecture" <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Sent: Tue, 16 May 2023 13:08:52 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: bestaand programma Jan van Galen
Attachments: 2023.04.21_006GIN-VO_programma bestaande situatie en oude tekeningen.pdf

Dag 5.1.2E

Ik heb het met 5.1.2E kortgesloten. Graag de m2 BVO aanhouden, die gebaseerd zijn op de oude bouwtekeningen conform de pdf.

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

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 <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 9 mei 2023 17:02

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

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

Onderwerp: bestaand programma Jan van Galen

Dag 5.1.2E

Voor wat betreft het bestaande programma heb ik meerdere gegevens ontvangen.
Kun jij aangeven, al dan niet na overleg met 5.1.2E wat nu de juiste is?

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



From: "[REDACTED]"
Sent: Tue, 16 May 2023 15:26:28 +0100
To: "[REDACTED]" | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>
Cc: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: RE: nieuw programma Jan van Galen
Attachments: RE: bestaand programma Jan van Galen, 230516 (Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma).xlsx

Dag [REDACTED]

Op basis van jouw opgave van het bestaand programma (zie mail in de bijlage) heb ik ook het tabblad 'Autoparkeren HUIDIG' (=RVN) aangepast. Het RVN bedraagt derhalve 62 pp.
De overige tabbladen zijn ongewijzigd ten opzichte van onderstaande mail.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] [REDACTED]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 15 mei 2023 20:59
Aan: [REDACTED] | BLAUW People driven architecture <[REDACTED]@blauw-architecten.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: nieuw programma Jan van Galen

Hoi [REDACTED]

Dank voor je reactie. Op basis van deze input kom ik vooralsnog op bijgevoegde parkeereis:

- Variant 1, met 40 woningen kleiner dan 55m2 en 20 van 59,5 m2 = 42 +3 deelauto's = 45 pp.
- Variant 2, met alle 60 woningen van 59,5 m2 = 49 +3 deelauto's = 52 pp.

Graag ook je aandacht voor de forse aantallen fietsparkeerplaatsen. In hoeverre is daarin voorzien?

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

Verzonden: vrijdag 12 mei 2023 16:40

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

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

Onderwerp: RE: nieuw programma Jan van Galen

Dag 5.1.2E

Dat klopt. Het overzicht van 15-3-2023 is de laatste versie, waarbij de opmerkingen in rood dus nog moeten worden meegenomen.

Voor de SH woningen zou het goed zijn om 2 scenario's aan te houden:

1. De (40) SH woningen worden verkleind tot 55m2 BVO en vallen onder de laagste parkeernorm.
2. De SH woningen blijven 59,5m2 BVO en vallen onder de iets hogere parkeernorm. De SH woningen en de MH woningen kunnen dan één en hetzelfde type blijven, wat voordelen kan hebben voor de bouwstructuur en uitvoering. Bovendien kan het zo zijn, dat wij met een lagere parkeernorm voor de supermarkt parkeerplaatsen "overhouden" in de parkeerkelder; die kunnen dan weer ten goede komen aan de woningen. Dit was in beginsel niet het uitgangspunt (toen wij een paar jaar geleden met het project zijn gestart), maar de overige uitgangspunten (zoals het type supermarkt en de bijbehorende norm) zijn inmiddels ook gewijzigd.

Hartelijke groet,

5.1.2E

BLAUW

People driven architecture

Tweede Daalsedijk 6a

3551 EJ Utrecht

tel: 5.1.2E

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: dinsdag 9 mei 2023 17:02

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

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

Onderwerp: nieuw programma Jan van Galen

Dag 5.1.2E

Kun jij bevestigen dat het programma uit de bijlage het juiste en actuele programma is?
Inclusief jouw opmerkingen hierop uit jouw mail d.d. 13 april zoals hieronder:

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	1.049,5
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 NH.

Correctie:
type B komt 4x voor

Correctie:
totaal aantal woningen is 94

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



Om inzicht te krijgen in de effecten van de parkeeroplossingen heb ik enkele varianten doorgerekend. De varianten zijn:

1. *Variant 'Motie Parkeerrecht'*: hierin volgen we de motie waarbij uitsluitend bewoners en hun bezoekers in de garage staan. Uitgangspunt bij deze variant is dat bewoners géén eigen pp. kunnen huren/kopen, uitsluitend een parkeerrecht. Eventueel dubbelgebruik met bezoek.
2. *Variant 'Motie Verhuur'*: ook hier volgen we de motie, en staan er uitsluitend bewoners en hun bezoekers in de garage. Uitgangspunt in deze variant is dat (sommige) bewoners wél een eigen pp. kunnen huren, wat de businesscase aantrekkelijker maakt.
3. *Variant 'Vaste Gebruikers'*: bewoners en werknemers in de garage, via parkeerrechten. Alle bezoekers op straat.
4. *Variant 'Conform parkeerbeleid'*: alle gebruikers van de nieuwe ontwikkeling staat in de garage, conform het parkeerbeleid.

Binnen deze varianten zijn ook weer varianten te bedenken. Bijvoorbeeld plekken op adres verhuren in de variant 'vaste gebruikers'. Uiteindelijk is het aan de ontwikkelaar om te komen met een passend mobiliteitsbeheerplan dat de gemeente vervolgens toetst.

Bespreekpunten:

- Waar komen de deelauto's? mijn visie is dat deze in de garage moeten komen. Alleen dan staan ze ten dienste van de nieuwe bewoners en is de reductie te verantwoorden. De bestaande deelauto wordt immers al naar de openbare ruimte verplaatst, waar de druk hoog is.
- De bestaande deelauto + de oplaadpunt + miva plekken moeten al naar de openbare ruimte
- Fietsparkeren: voldoende kwantiteit en kwaliteit. In ieder geval de bewoners op eigen terrein.

1. Variant 'Motie Parkeerrecht'

Garage:

- Parkeereis bewoners 94 woningen is 40 pp. Na reductie deelmobiliteit (-8 pp.) en fiets (=6 pp.) nog 26 pp.
- Parkeereis bezoekers 94 woningen is 19 pp. Na reductie fiets (-3 pp.) nog 16 pp.
- Totaal 42 pp. + 2 deelauto's = 44 pp. en 19 extra fietsparkeerplaatsen.
- Dit past in de garage. Je houdt zelfs nog 6 plekken over.
- Makkelijkst is om een bezoekersdeel (minimaal 16 pp.) en een bewonersdeel (minimaal 26 pp.) te maken. Ook ivm politiekeurmerk, veiligheid e.d.
- Andere optie is om op alle plekken dubbelgebruik toe te staan. In dat geval is het aantal van 42+2 te reduceren naar 36 +2 pp. en heb je dus 12 plekken over.

Openbare ruimte:

- Parkeereis werknemers 5, geen reductie.
- Parkeereis bezoekers 22, na reductie fiets (-4 pp.) nog 18 pp.
- Totaal 23 pp.
- Dat is via dubbelgebruik te reduceren naar 18 pp. (zaterdagmiddag)
- Die parkeren dan op straat.

Conclusie:

- Ruim voldoende plek in de garage
- Keuze maken voor invulling bezoekersparkeren
- 18 pp. extra in de openbare ruimte
- + 2 nieuwe deelauto's

- + 1 bestaande deelauto
- + 2 pp. bij de bestaande laadpaal
- Totaal **23** extra pp. in openbare ruimte agv plan

2. Variant 'Motie Verhuur'

Garage:

- Uitgangspunt bij de berekening is dat de 21 vrije sector huurwoningen verplicht 1 pp. afnemen. Hun parkeereis bewoners is dus 1. Parkeereis zou dan 21 pp. zijn. Uitgangspunt is dat zij geen gebruik maken van de deelmobiliteit en van fietsreductie.
- Voor de bewoners overige huurwoningen en alle bezoekers tezamen + plus de deelmobiliteit blijven er dan nog 29 pp. over.
- Parkeereis overige 73 woningen is 25 pp. Na reductie deelmobiliteit (-4 pp.) en fiets (-4 pp.) nog 17 pp.
- Parkeereis bezoekers alle 94 woningen is 19 pp. Na reductie fiets (-3 pp.) nog 16 pp.
- Totaal 33pp. maar indien dubbelgebruik 29 pp. (zaterdagavond).
- Totaal dus 21 + 29 + 1 =51 pp.
- Dat zou dus net niet passen. Je kunt dus niet 21 pp. op adres verhuren.

Openbare ruimte:

- Gelijk aan variant 'parkeerrecht'

Conclusie:

- Tekort plekken in de garage bij verhuur 21 pp. op adres. Verhuur 20 kan wel.
- Voor resterende plekken is parkeerbeheer nodig tbv regulering bewoners/bezoekers.
- 18 pp. extra in de openbare ruimte
- + 1 nieuwe deelauto's
- + 1 bestaande deelauto
- + 2 pp. bij de bestaande laadpaal
- Totaal **22** extra pp. in openbare ruimte agv plan

3. Variant 'Vaste gebruikers'

Garage:

- Parkeereis bewoners 94 woningen is 40 pp. Na reductie deelmobiliteit (-8 pp.) en fiets (-6 pp.) nog 26 pp.
- Parkeereis werknemers voorzieningen is 5 pp. Na reductie fiets (-1 pp.) nog 4 pp.
- Totaal 29 pp. + 2 deelauto's = 31 pp.
- Dit past in de garage. Je houdt zelfs nog 19 plekken over.

Openbare ruimte:

- Parkeereis bezoekers woningen is 19 na reductie fiets (-2 pp.) nog 17 pp.
- Parkeereis bezoekers voorzieningen is 22 na reductie fiets (-4 pp.) nog 18 pp.
- Totaal 41 pp., na reductie 35 pp.
- Dat is via dubbelgebruik te reduceren naar 26 pp. (zaterdagmiddag)

Conclusie:

- Ruim overschot in de garage.
- 26 auto's extra in de openbare ruimte
- + 2 nieuwe deelauto's
- + 1 bestaande deelauto
- + 2 pp. bij de bestaande laadpaal
- Totaal **31** extra pp. in openbare ruimte agv plan

• **Variant 'Conform parkeerbeleid'**

Garage:

- Parkeereis bewoners 94 woningen is 40 pp. Na reductie deelmobiliteit (-12 pp.) en fiets (-9 pp.) nog 19 pp.
- Parkeereis werknemers voorzieningen is 5 pp. Geen reductie.
- Parkeereis bezoekers 94 woningen is 19 pp. Geen reductie
- Parkeereis bezoekers voorzieningen is 5 pp. Na reductie fiets (-1 pp.) nog 4 pp.
- Parkeereis werknemers voorzieningen is 22 pp. Na reductie fiets (-4 pp.) nog 18 pp.
- Parkeereis bezoekers 94 woningen is 5 pp. Na reductie fiets (-1 pp.) nog 4 pp.
- Totaal 60 pp. + 3 deelauto's = 63 pp.
- Dat past niet in de garage, tenzij je dubbelgebruik toepast.
- In dat geval daalt de parkeereis naar $42+3 = 45$ (koopavond).

Openbare ruimte:

- Alle nieuwe gebruikers parkeren in de garage
- Enige dat erbij komt is 1 bestaande deelauto + 2 pp. bij de bestaande laadpaal

Conclusie:

- Beperkt overschot in de garage, mits dubbelgebruik (dus geen verhuur aan adres)
- Totaal **3** extra pp. in openbare ruimte agv plan

From: "5.1,2E"
Sent: Fri, 14 Jul 2023 10:38:01 +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: varianten parkeren Jan van Galenstraat
Attachments: 230714 (Variant parkeerbalans Jan van Galenstraat).docx, 230714 (Parkeerbalans Jan van Galenstraat nieuwe programma).xlsx

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

Om inzicht te krijgen in de effecten van de parkeeroplossingen heb ik enkele varianten doorgerekend. Zie bijlage voor de conclusies en de achterliggende berekeningen. Conclusie die ik momenteel trek is dat alle varianten waarbij bezoekers in de openbare ruimte staan, en dus motie, geen optie zijn. Alleen variant 4 is m.i. acceptabel.

Let op! Voordat deze met 5.1,2E gedeeld worden graag eerst scherp beoordelen of wat ik schrijf klopt.

De varianten zijn:

1. *Variant 'Motie Parkeerrecht'*: hierin volgen we de motie waarbij uitsluitend bewoners en hun bezoekers in de garage staan. Uitgangspunt bij deze variant is dat bewoners géén eigen pp. kunnen huren/kopen, uitsluitend een parkeerrecht. Eventueel dubbelgebruik met bezoek.
 2. *Variant 'Motie Verhuur'*: ook hier volgen we de motie, en staan er uitsluitend bewoners en hun bezoekers in de garage. Uitgangspunt in deze variant is dat (sommige) bewoners wél een eigen pp. kunnen huren, wat de businesscase aantrekkelijker maakt.
 3. *Variant 'Vaste Gebruikers'*: bewoners en werknemers in de garage, via parkeerrechten. Alle bezoekers op straat.
 4. *Variant 'Conform parkeerbeleid'*: alle gebruikers van de nieuwe ontwikkeling staat in de garage, conform het parkeerbeleid.
- Binnen deze varianten zijn ook weer varianten te bedenken. Bijvoorbeeld plekken op adres verhuren in de variant 'vaste gebruikers'. Uiteindelijk is het aan de ontwikkelaar om te komen met een passend mobiliteitsbeheerplan dat de gemeente vervolgens toetst.

Bespreekpunten:

- Waar komen de deelauto's? mijn visie is dat deze in de garage moeten komen. Alleen dan staan ze ten dienste van de nieuwe bewoners en is de reductie te verantwoorden. De bestaande deelauto wordt immers al naar de openbare ruimte verplaatst, waar de druk hoog is.
- De bestaande deelauto + de oplaadpunt + miva plekken moeten al naar de openbare ruimte
- Fietsparkeren: voldoende kwantiteit en kwaliteit. In ieder geval de bewoners op eigen terrein.

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





project: Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
projectnummer: 006GIN
opdrachtgever: Kerckebosch Groep
fase: VO



document: Programma: functies, aantallen en oppervlaktes
documentnummer: 801
datum: 20-9-2022
versie: 1 - concept

PROGRAMMA									
wonen GBO / BVO* (indicatief)									
categorie BVO* (m2)				<55m2 **		55-80m2		80-130m2	
categorie GBO (m2)				<50m2		50-75m2		75-100m2	
				GBO	BVO*	GBO	BVO*	GBO	BVO*
Type A1	sector	aantal kamers	Aantal	50,0	59,5				
Type A2	sociale huur	2	36	49,9	63,2				
Type A3	middenhuur	2	24	50,0	59,5				
Type B	vrije sector	3	4					74,9	90,9
Type C	middenhuur	2	4			60,9	72,6		
Type D	vrije sector	3	12					75,4	87,5
Type E	middenhuur	2	5	50,0	59,4				
Type F	vrije sector	4	3					84,3	99,9
Type G	vrije sector	4	1					96,2	112,2
Type H	vrije sector	4	1					87,9	103,3
Totaal aantal woningen									
Totaal GBO wonen (m2)									

*) Dit is BVO "achter de voordeur", zonder gemeenschappelijke verkeersuinten en stallingsruimten
**) NB: type A1, A3 en E zijn (iets) groter dan 55m2 BVO. Dit hangt samen met het minimale GO voor middenhuur woningen van 50m2. Voor de parkeerbalans moeten deze woningen echter wel onder deze categorie vallen!

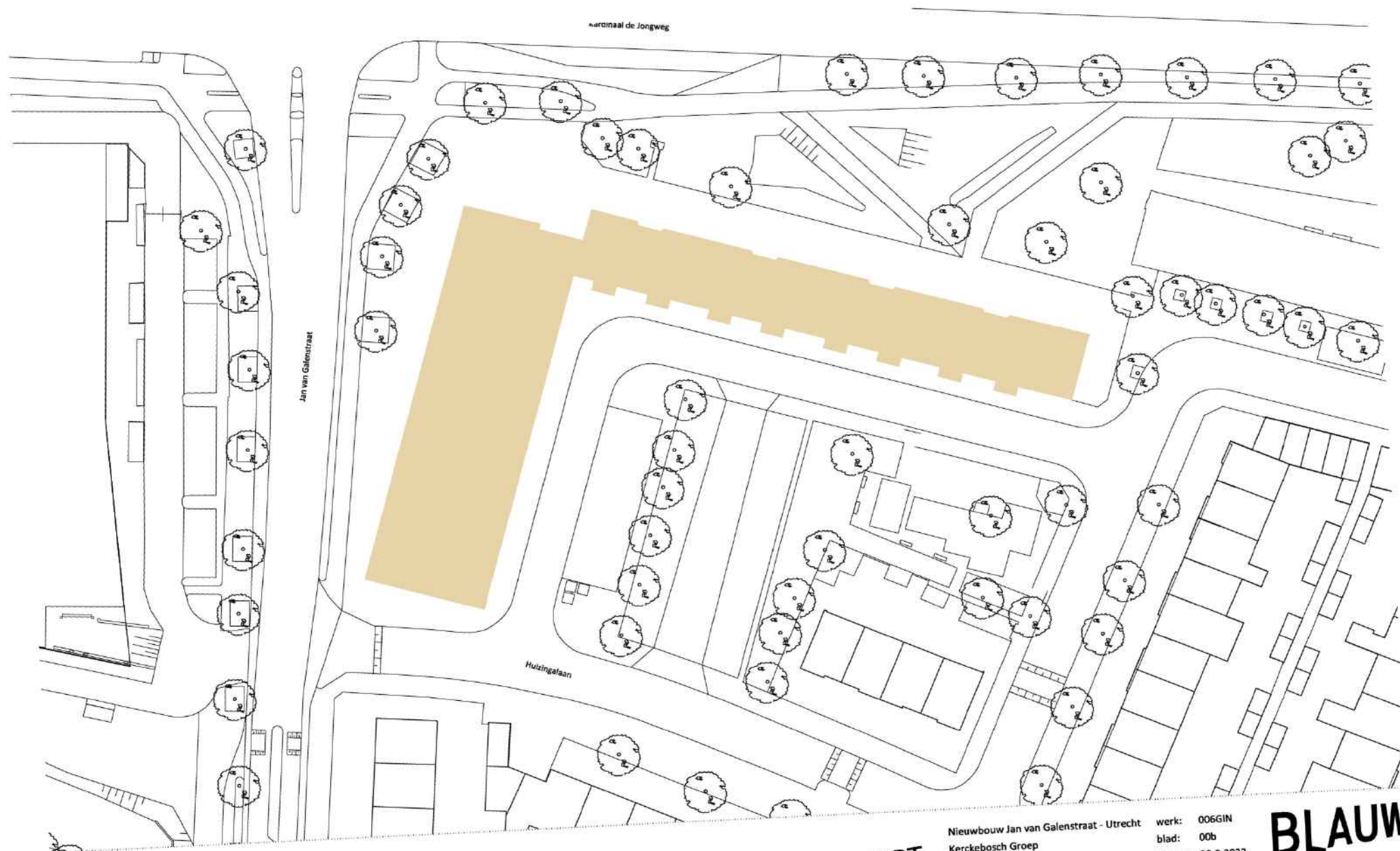
WONEN PER CATEGORIE TBV PARKEERBALANS	
	Aantal
Woningen <55 m2 *	69
Woningen 55-80 m2	4
Woningen 80-130 m2	21

*) NB: type A1, A3 en E zijn (iets) groter dan 55m2 BVO. Dit hangt samen met het minimale GO voor middenhuur woningen van 50m2. Voor de parkeerbalans moeten deze woningen echter wel onder deze categorie vallen!

WONEN PER HUURSECTOR		
	Aantal	Percentage
Sociale huur	40	42,6%
Middenhuur	33	35,1%
Vrije sector	21	22,3%

overige functies BVO (indicatief)				
functie	winkels		zorg	
	detailhandel	supermarkt	arts/therapeut	aantal kamers
supermarkt**		1198,30		
dagwinkel 1	85,60			
dagwinkel 2	77,70			
dagwinkel 3	111,50			
dagwinkel 4	99,30			
dagwinkel 5	87,10			
dagwinkel 6	170,00			
gezondheidscentrum			652,80	12,00
Totaal BVO* per type	631,20	1198,30	652,80	
Totaal BVO overige functies (m2)				2482

*) NB: in dit model zijn de overige functies aangemerkt als functie detailhandel, met bijbehorend parkeerkengetal.
Andere functies hebben andere parkeerkengetallen.
**) BVO supermarkt is exclusief inpandig laden&lossen

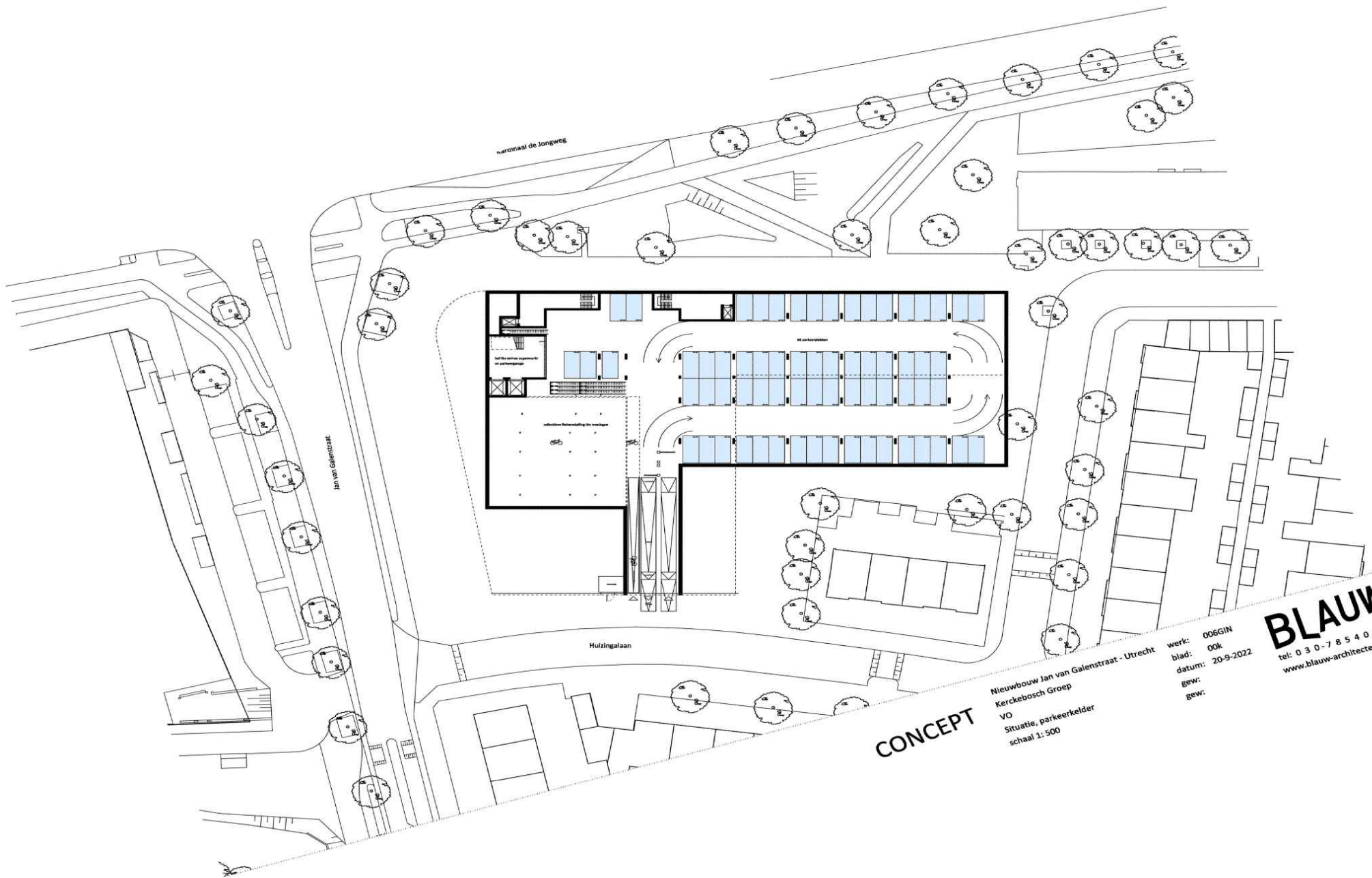


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
 Kerkebosch Groep
 VO
 Bestaande situatie
 schaal 1: 500

werk: 006GIN
 blad: 00b
 datum: 20-9-2022
 gew:
 gew:

BLAUW
 tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

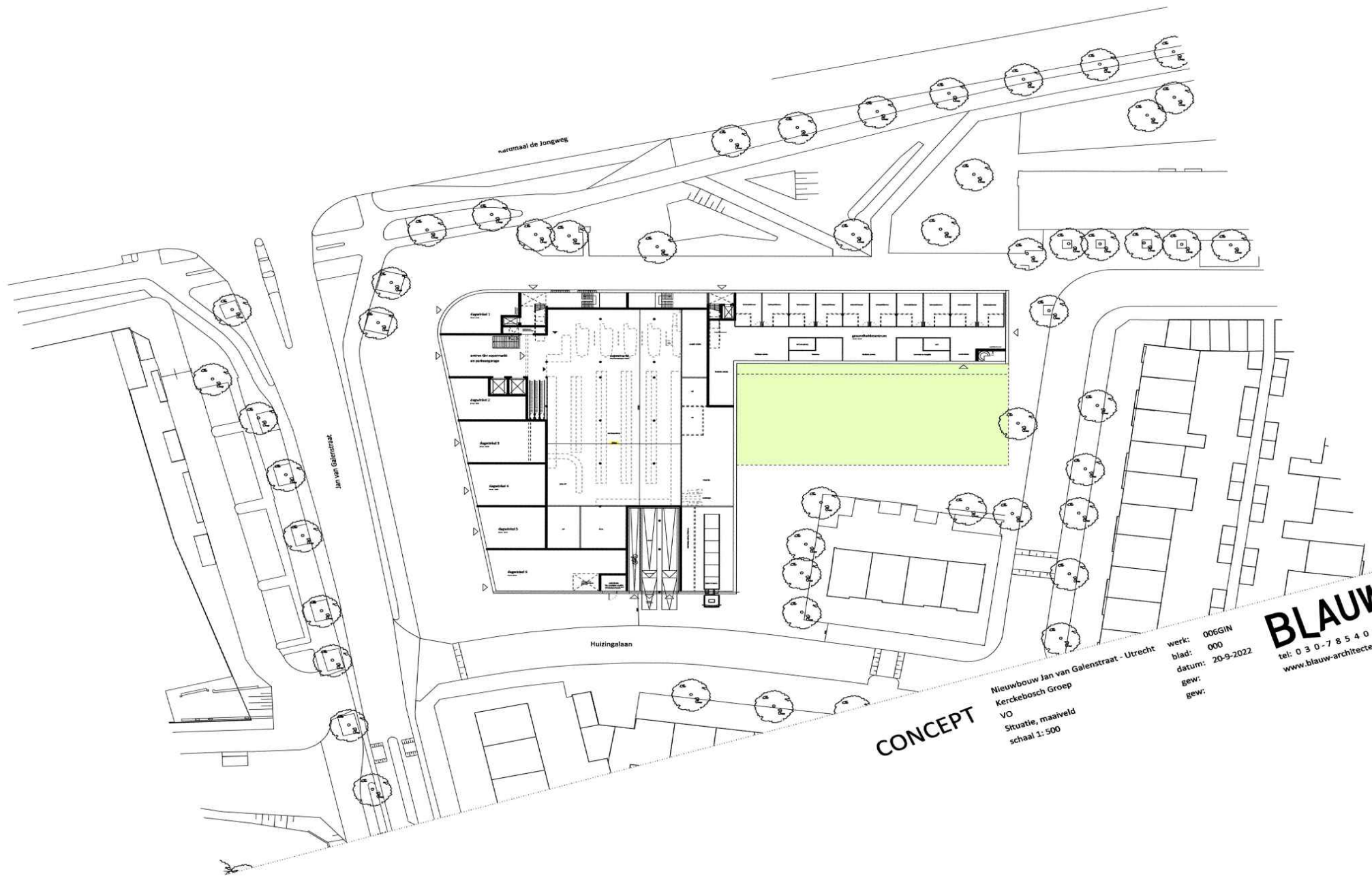


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, parkeerkelder
schaal 1:500

werk: 006GIN
blad: 00k
datum: 20-9-2022
gew:

BLAUW
tel: 030-7854029
www.blauw-architecten.nl

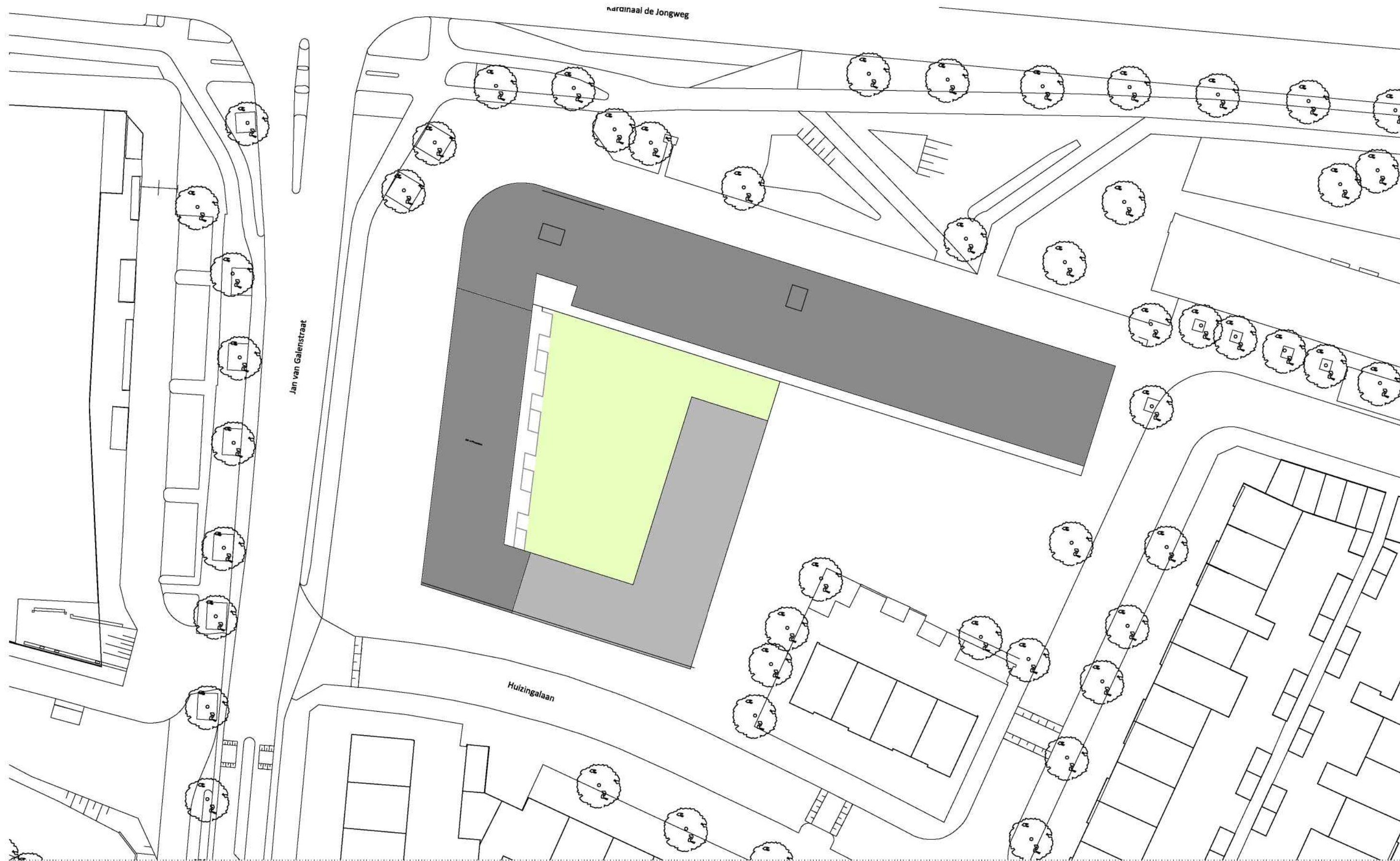


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, maaiveld
schaal 1:500

werk: 006GIN
blad: 000
datum: 20-9-2022
gew:

BLAUW
tel: 030-7854029
www.blauw-architecten.nl

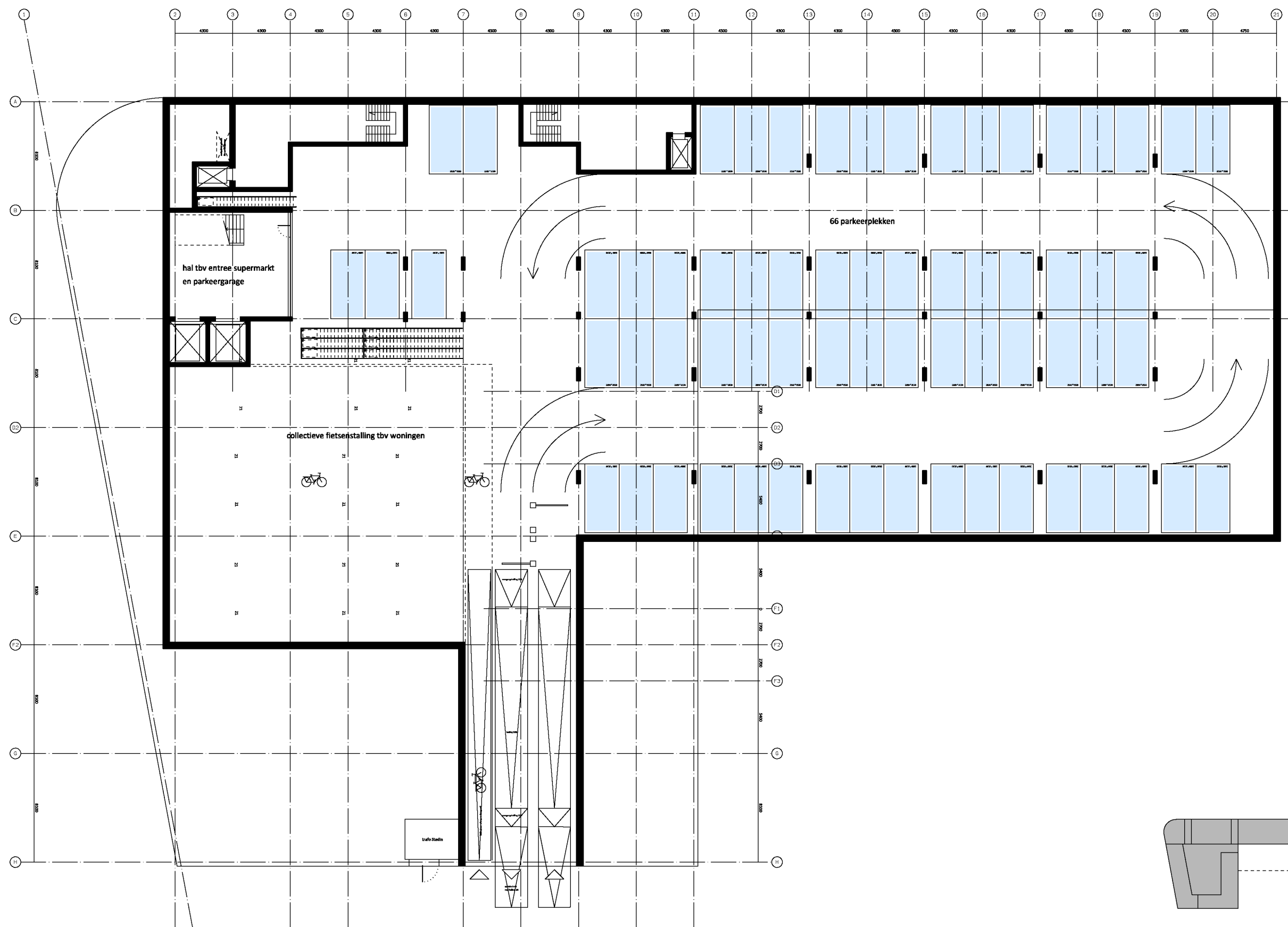


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Situatie, dakaanzicht
schaal 1: 500

werk: 006GIN
blad: 002
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

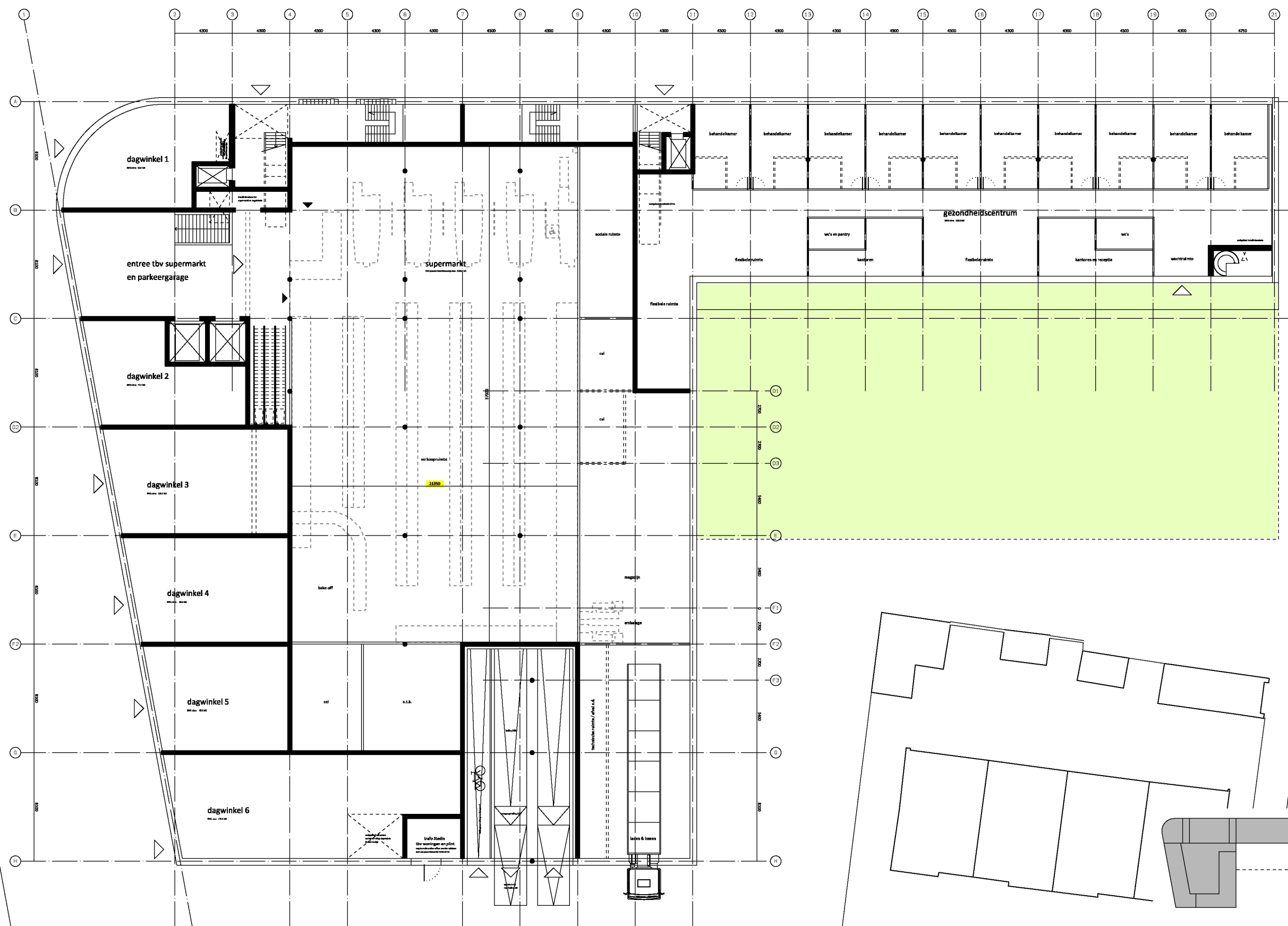


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond parkeerkelder
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 10k
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

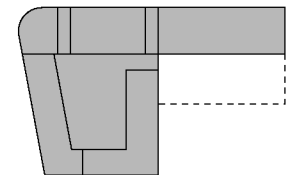


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
 Kerckebosch Groep
 VO
 Plattegrond begane grond
 schaal 1: 300

werk: 006GIN
 blad: 100
 datum: 20-9-2022
 gew:
 gew:

BLAUW
 tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
 www.blauw-architecten.nl

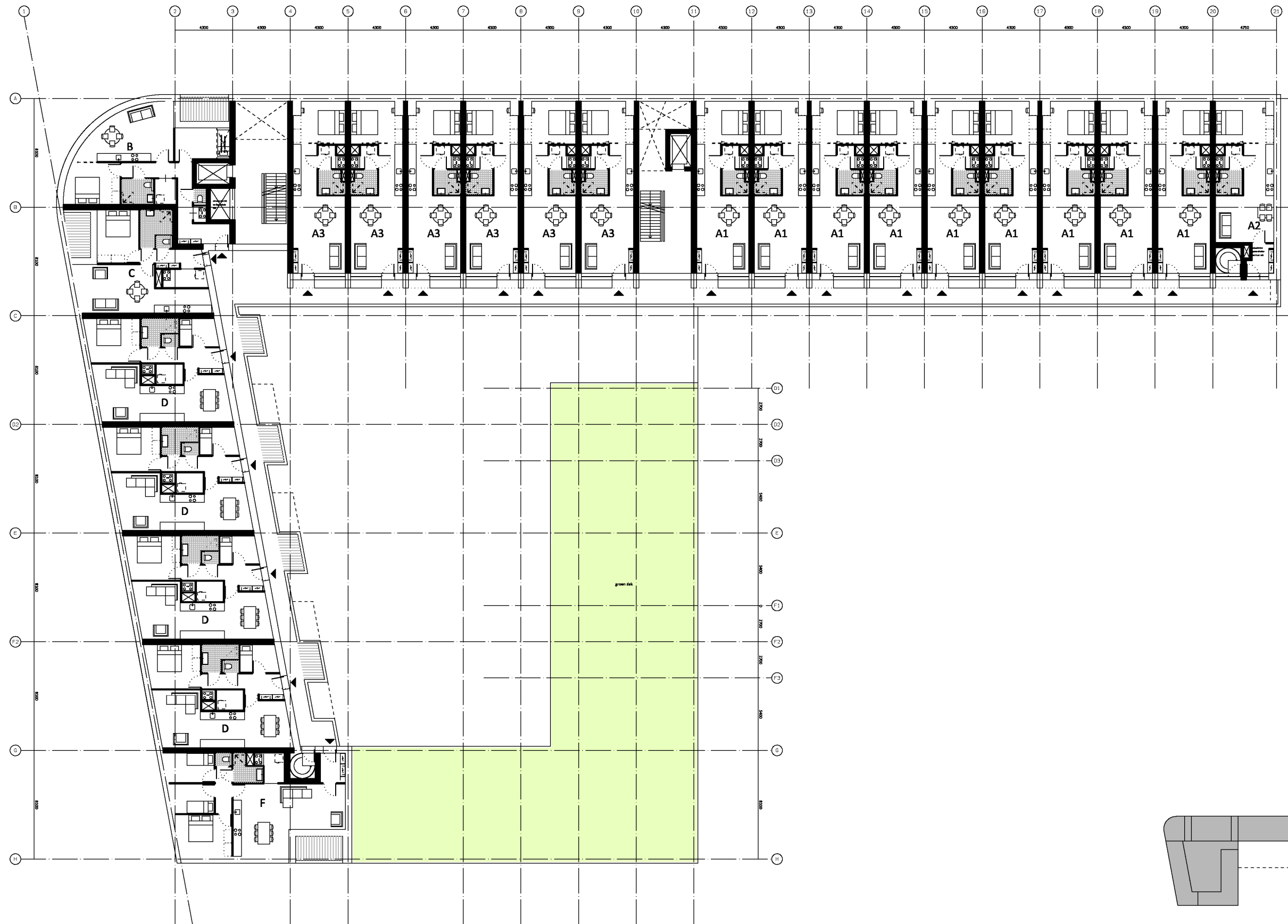


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 1e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 101
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

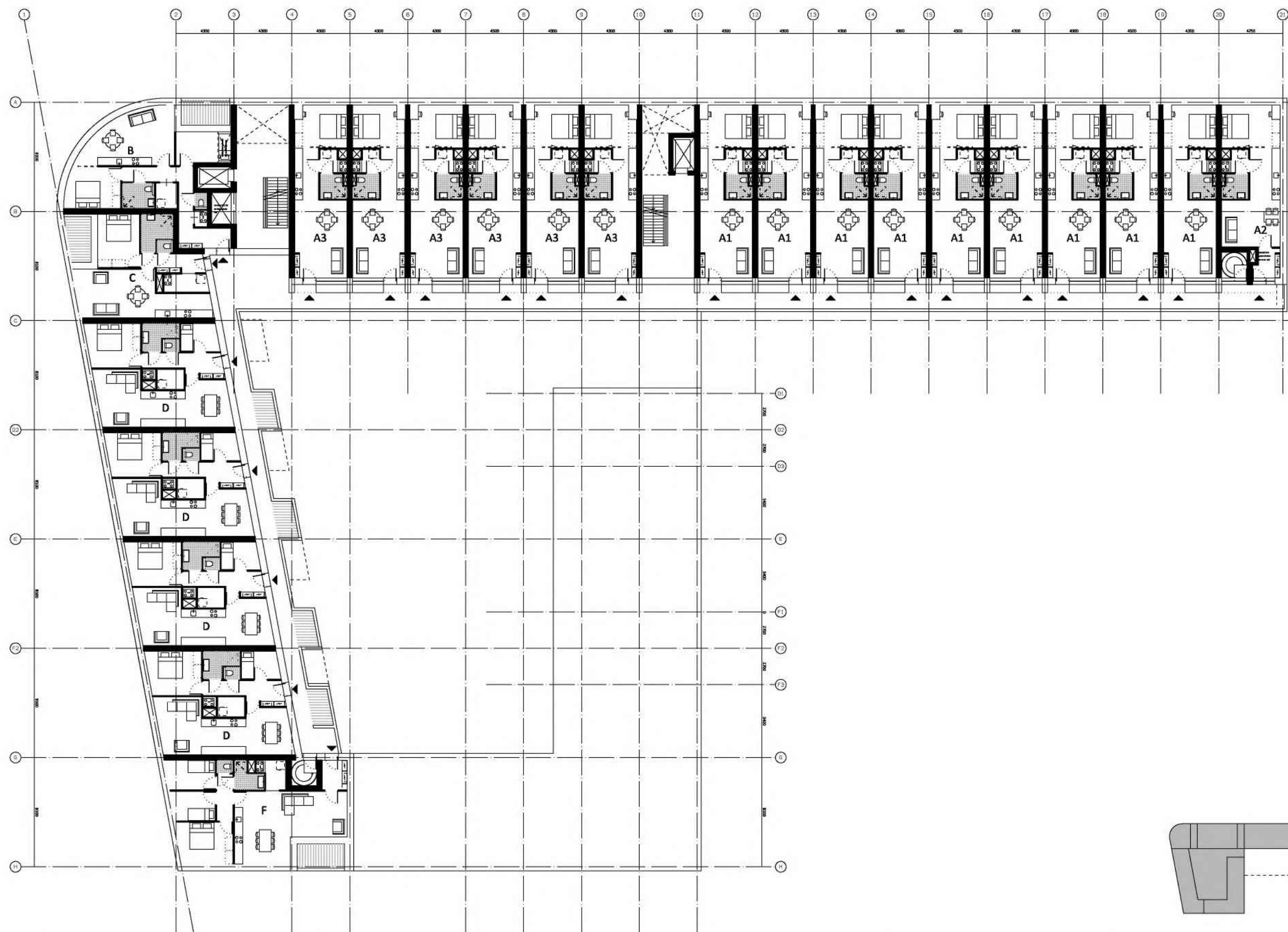


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 2e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 102
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

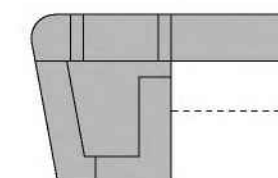
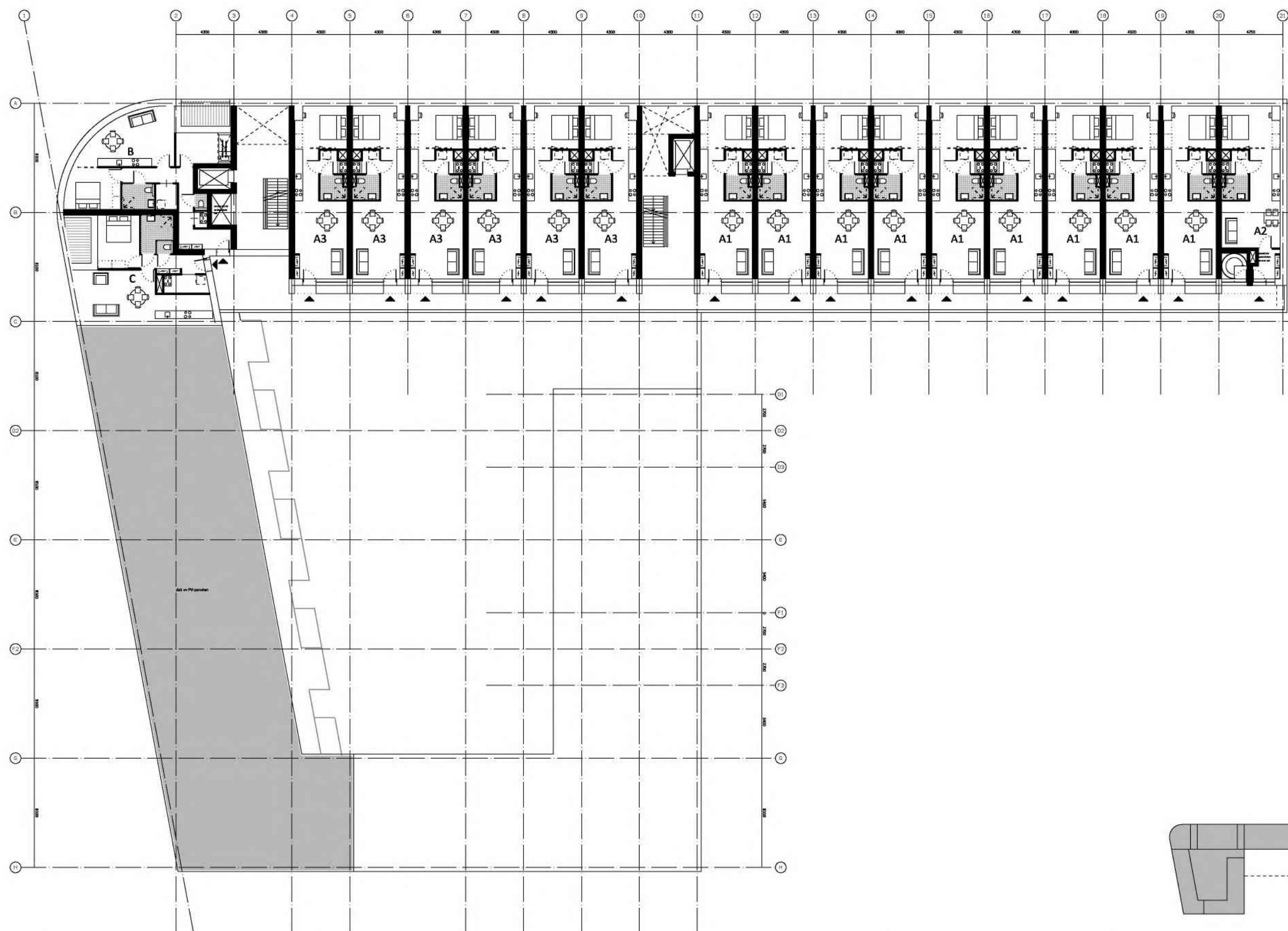


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 3e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 103
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

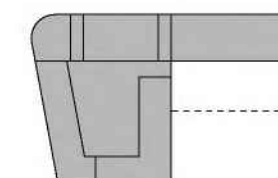
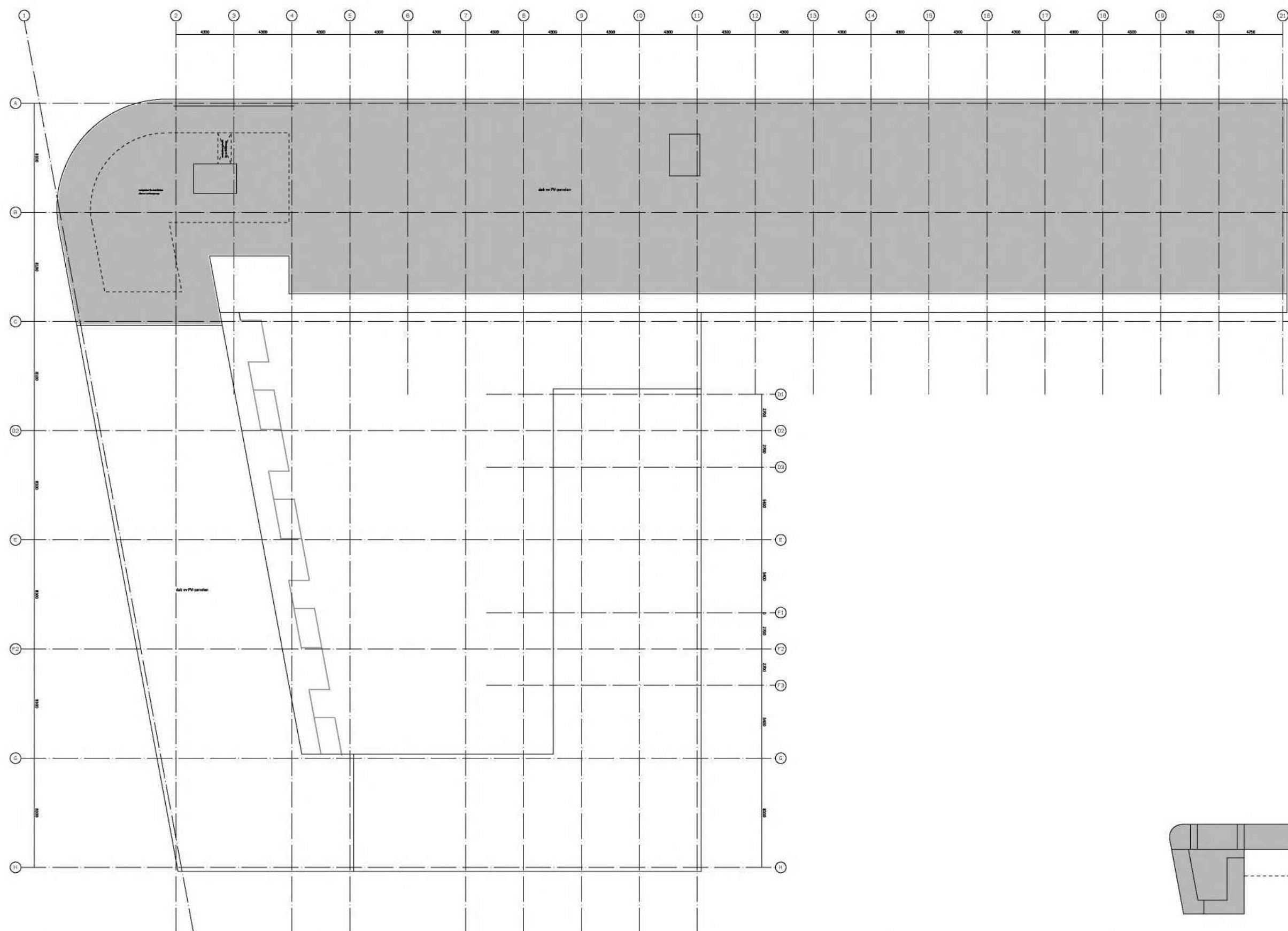


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond 4e verdieping
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 104
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

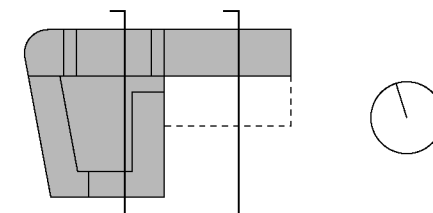
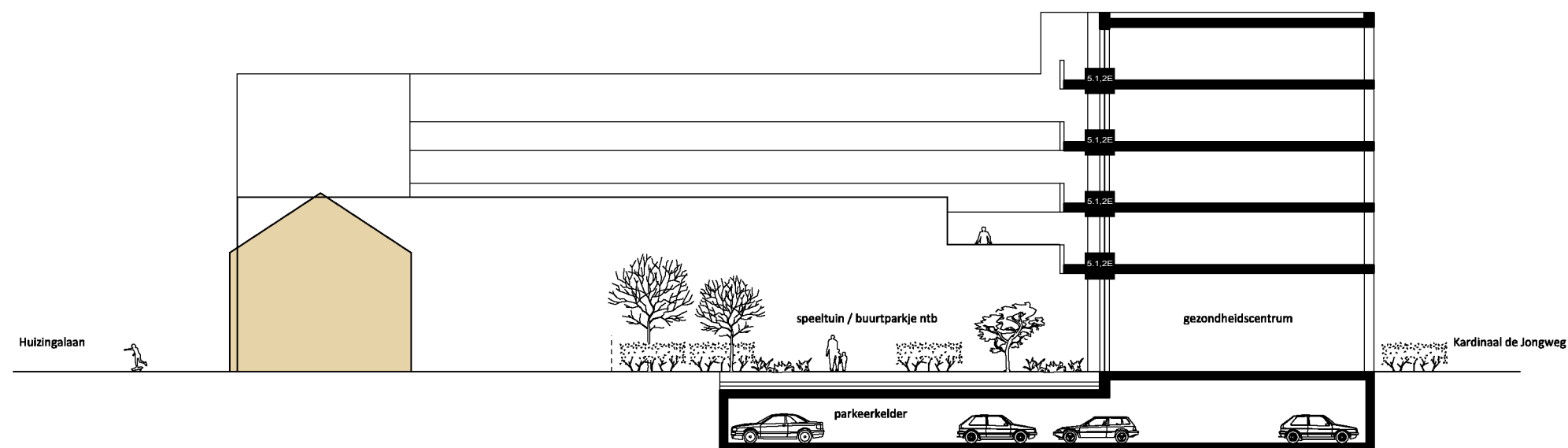
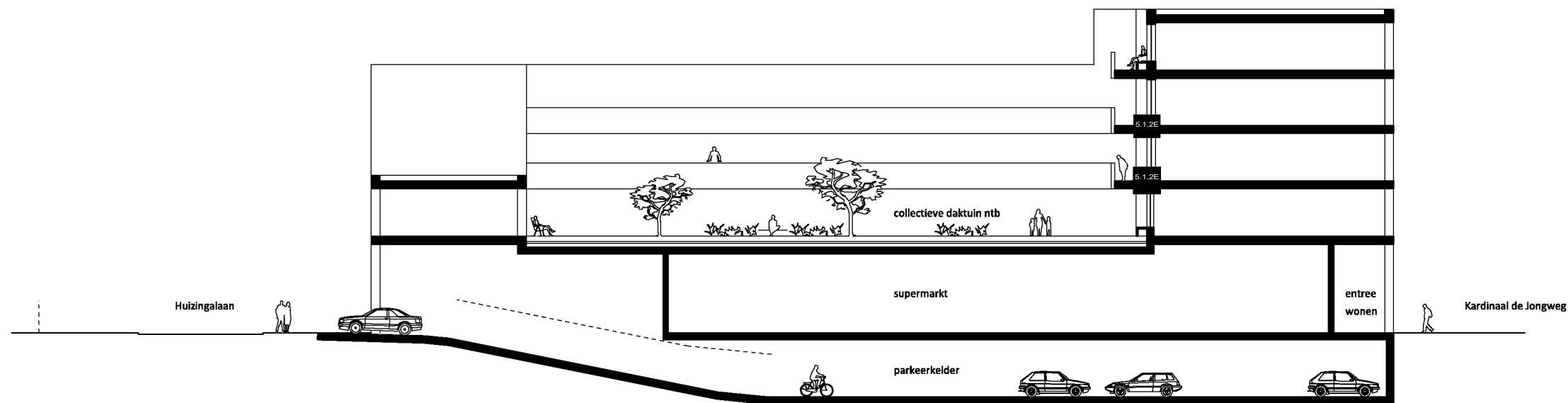


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond dak
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 105
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

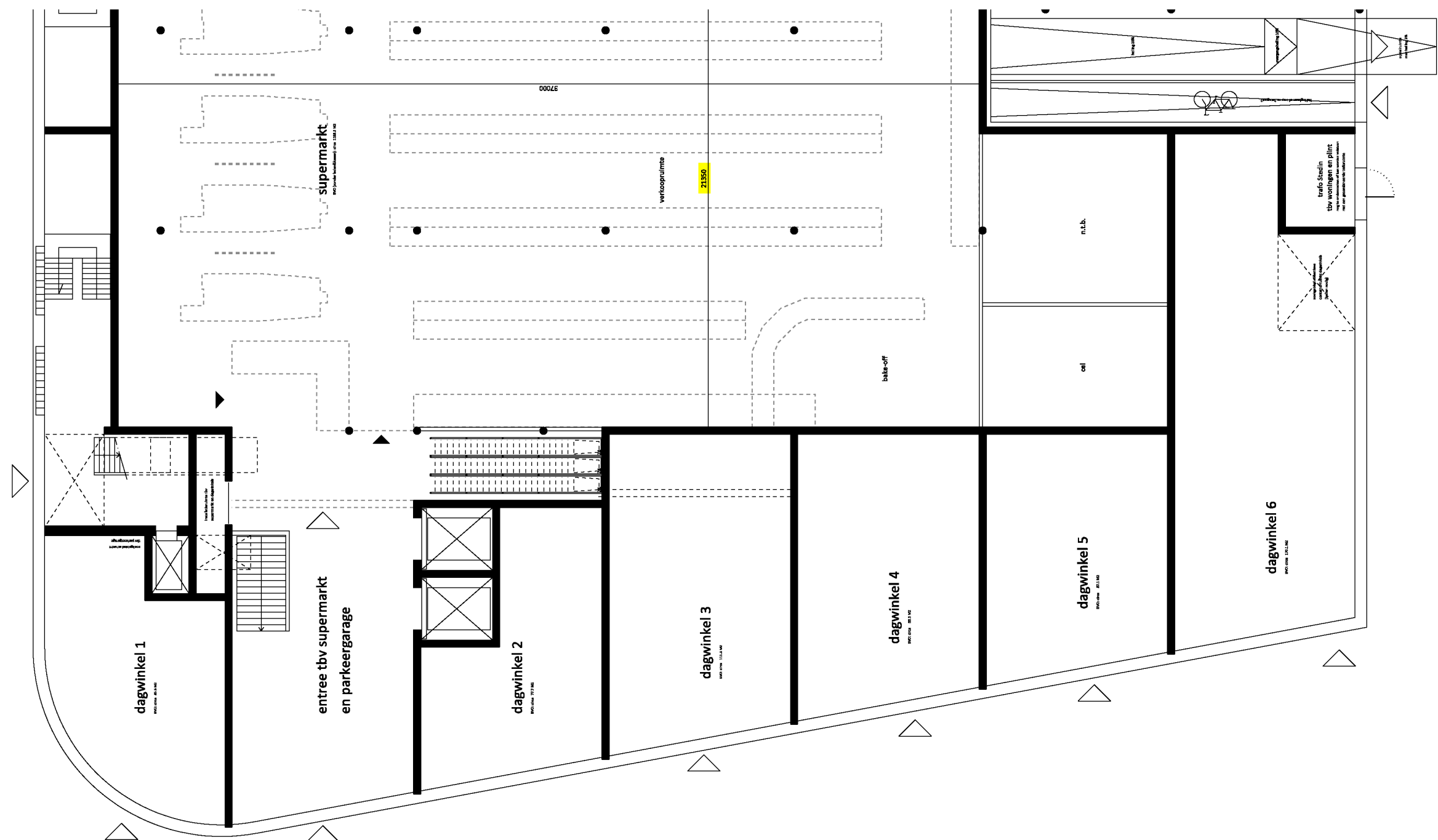


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Doorsnede AA en BB
schaal 1: 300

werk: 006GIN
blad: 301
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

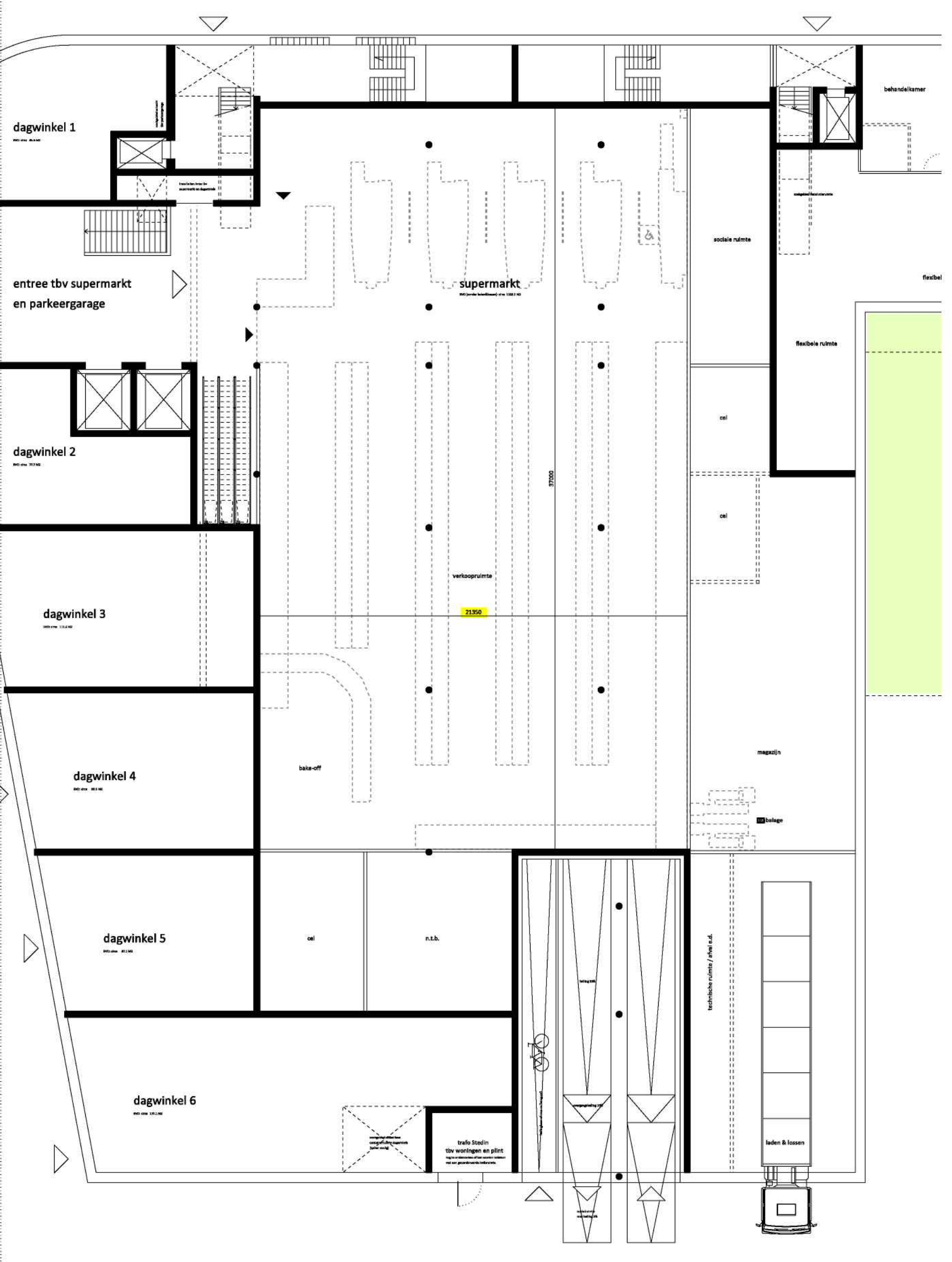


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment dagwinkels
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 501
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

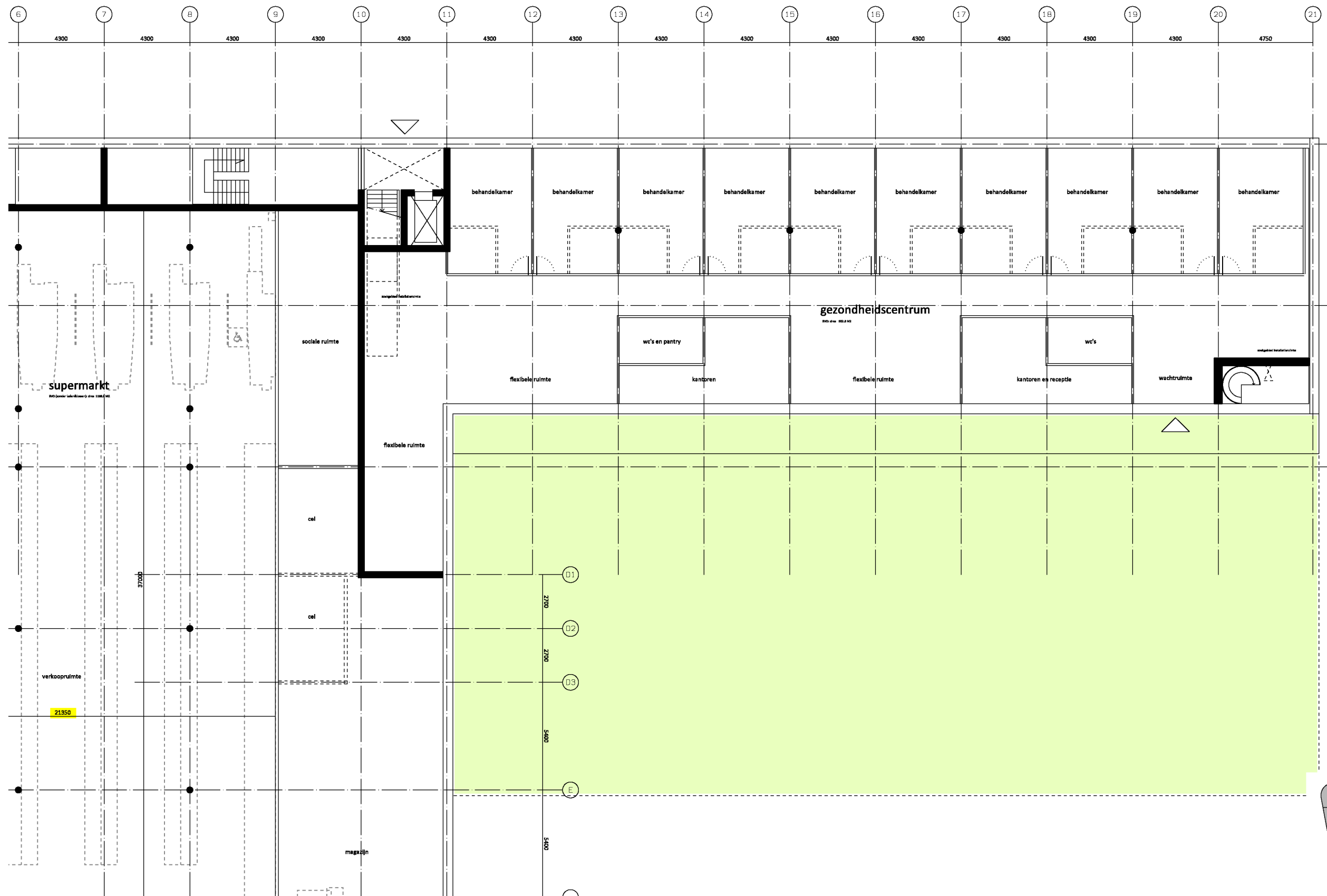


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment supermarkt
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 502
datum: 20-9-2022
gew: 006GIN

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

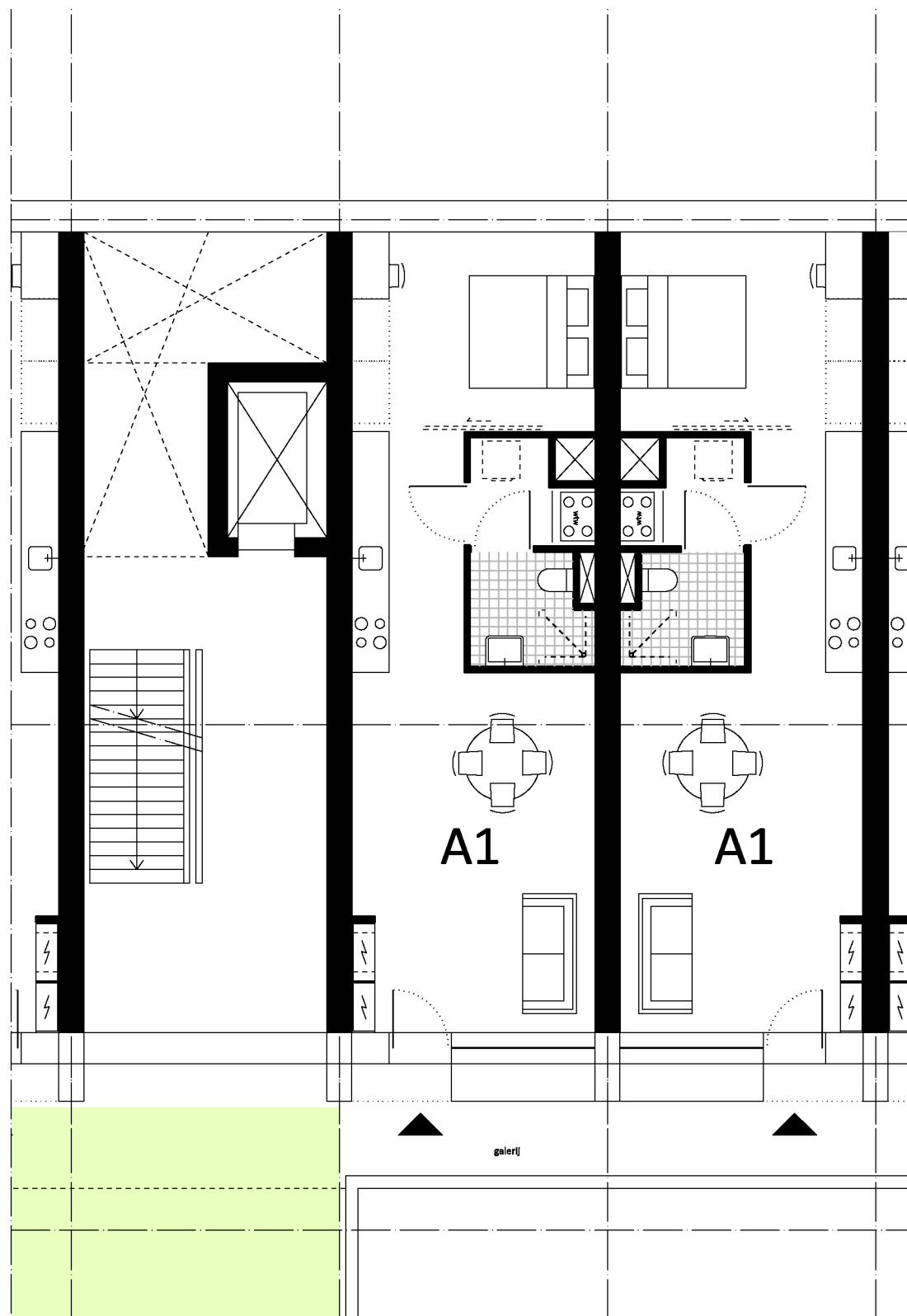


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond fragment gezondheidscentrum
schaal 1: 200

werk: 006GIN
blad: 503
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



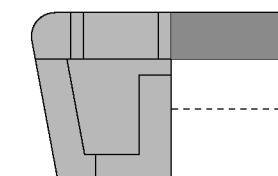
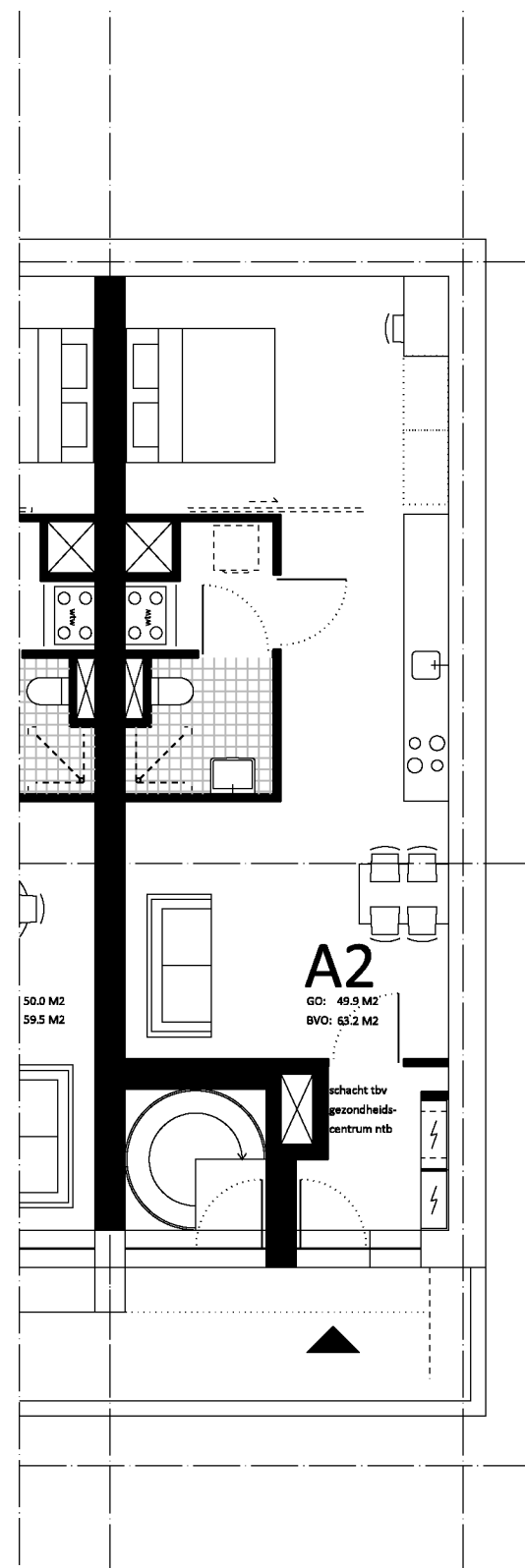
Toelichting:

Type A1, A2 en A3 zijn maximaal 50 m2 GO en hebben geen eigen buitenruimte.

Deze woningen zijn aangewezen op de collectieve daktuin.

De galerij wordt breder uitgevoerd en bij elke woning voorzien van een geïntegreerd zitelement.

Dit element creëert privacy naar de woning toe en geeft te mogelijkheid om op de galerij in de zon te zitten.

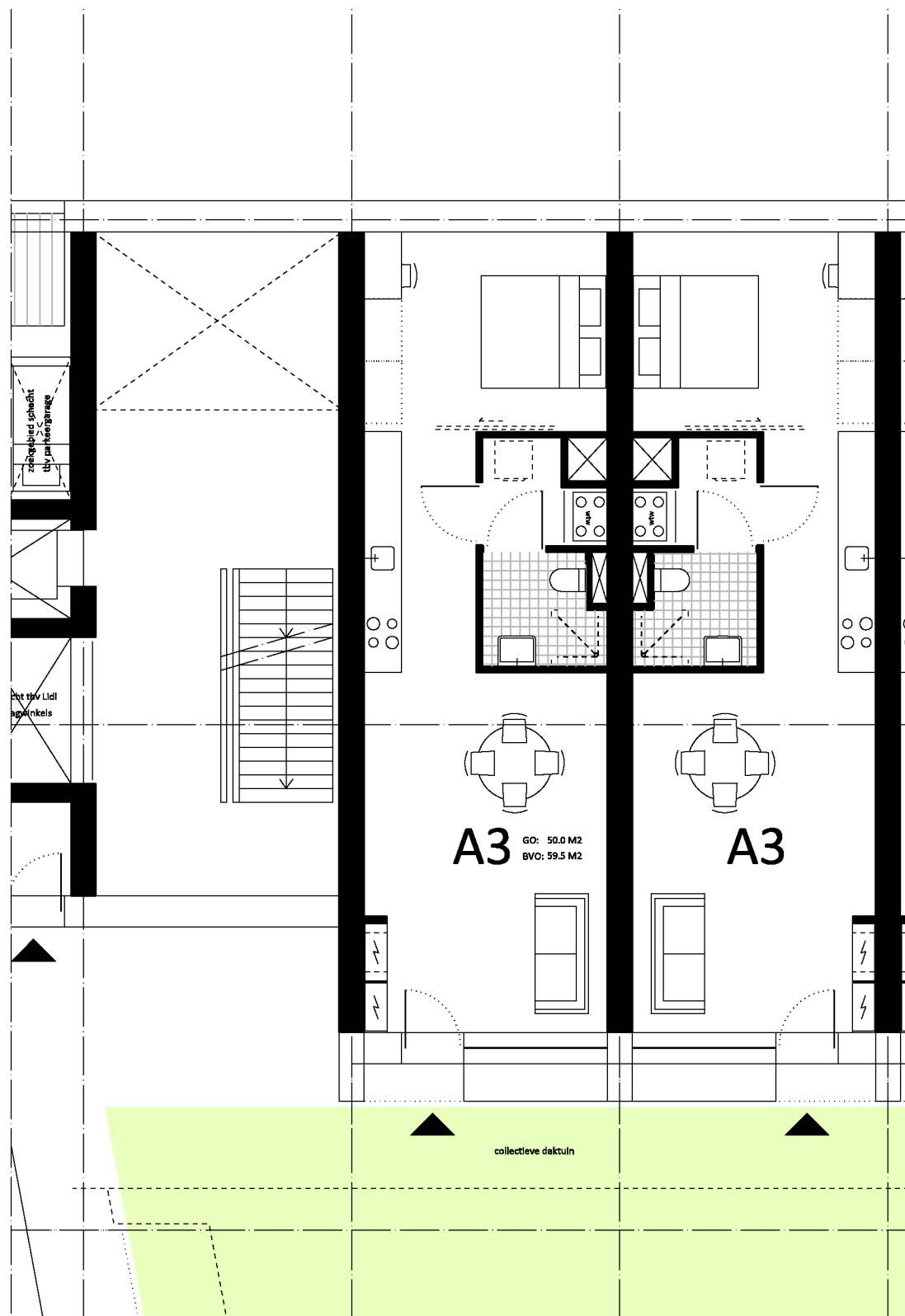


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype A1 en A3
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 511
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



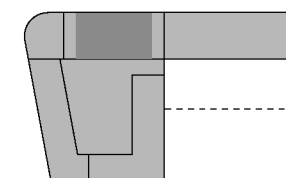
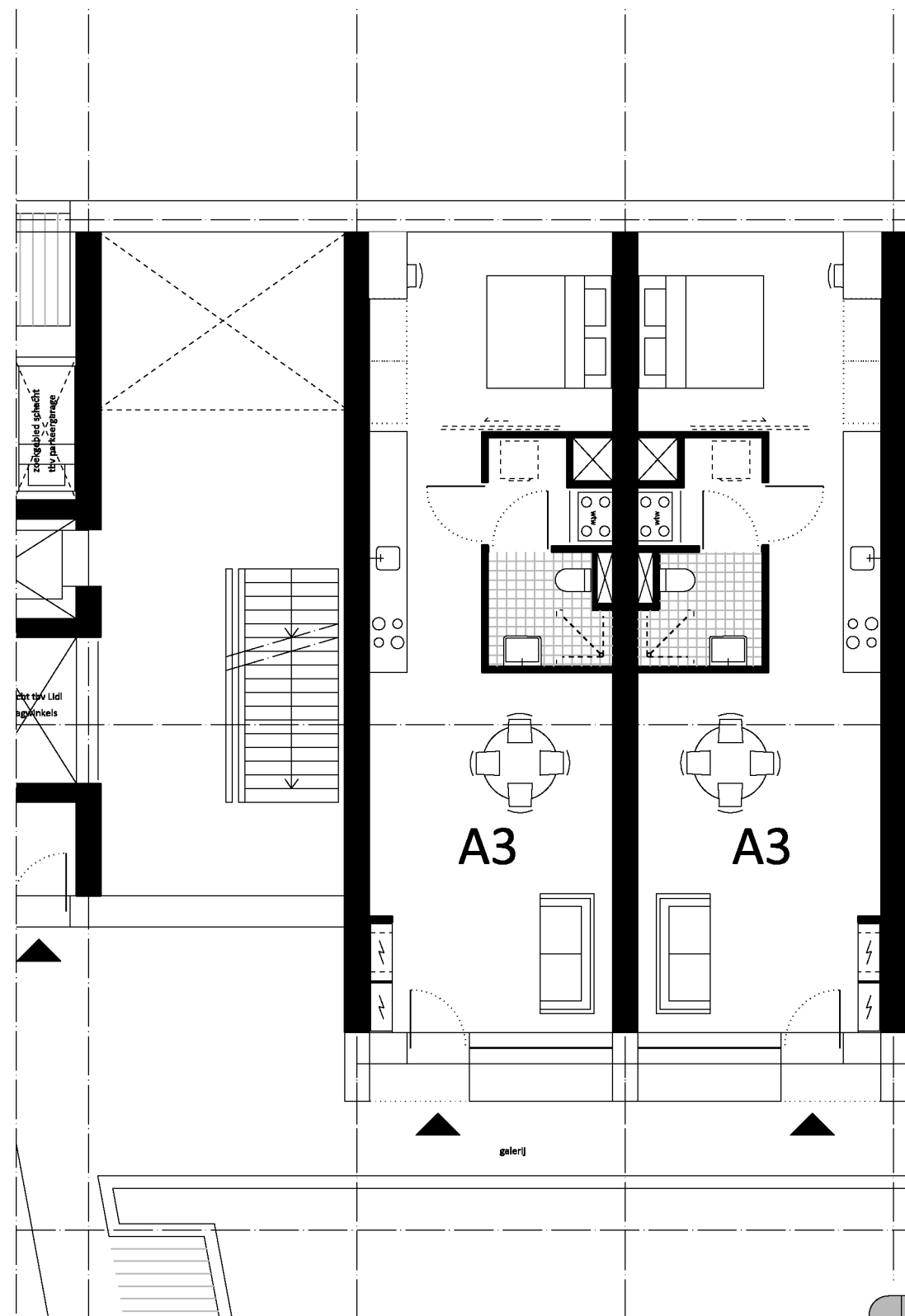
Toelichting:

Type A1, A2 en A3 zijn maximaal 50 m2 GO en hebben geen eigen buitenruimte.

Deze woningen zijn aangewezen op de collectieve daktuin.

De galerij wordt breder uitgevoerd en bij elke woning voorzien van een geïntegreerd zitelement.

Dit element creëert privacy naar de woning toe en geeft te mogelijkheid om op de galerij in de zon te zitten.

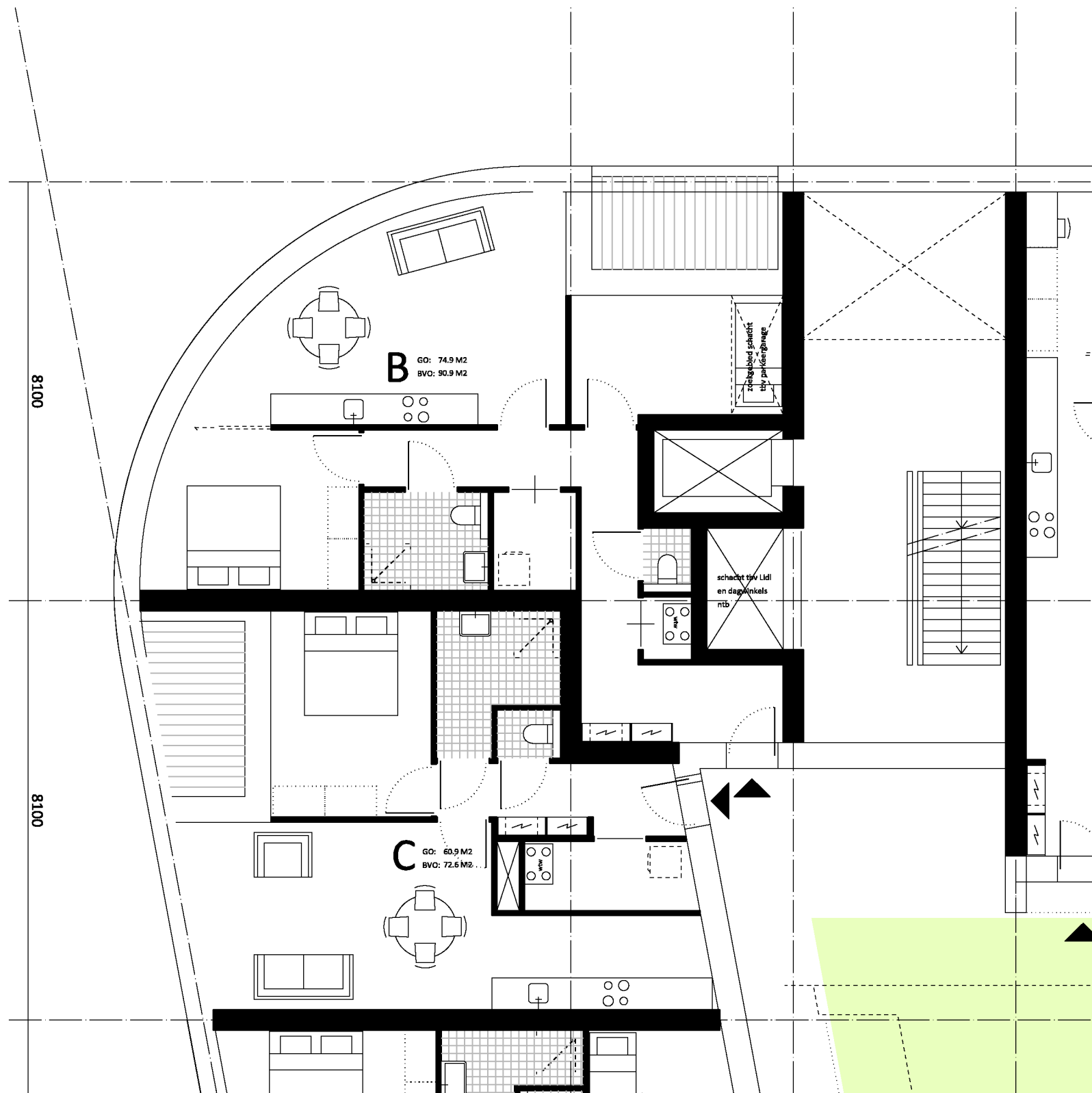


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype A2
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 512
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

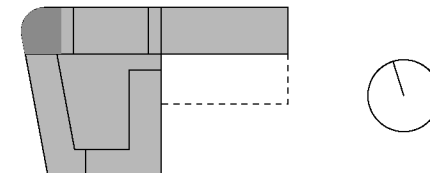
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type B en C zijn beide georiënteerd op de geluidsbelaste Kardinaal de Jongweg en/of Jan van Galenstraat.

Door de woningen te voorzien van een loggia met geluidwerende beglazing wordt een geluidluwe gevel gemaakt, waaraan een deel van de verblijfsruimtes liggen.

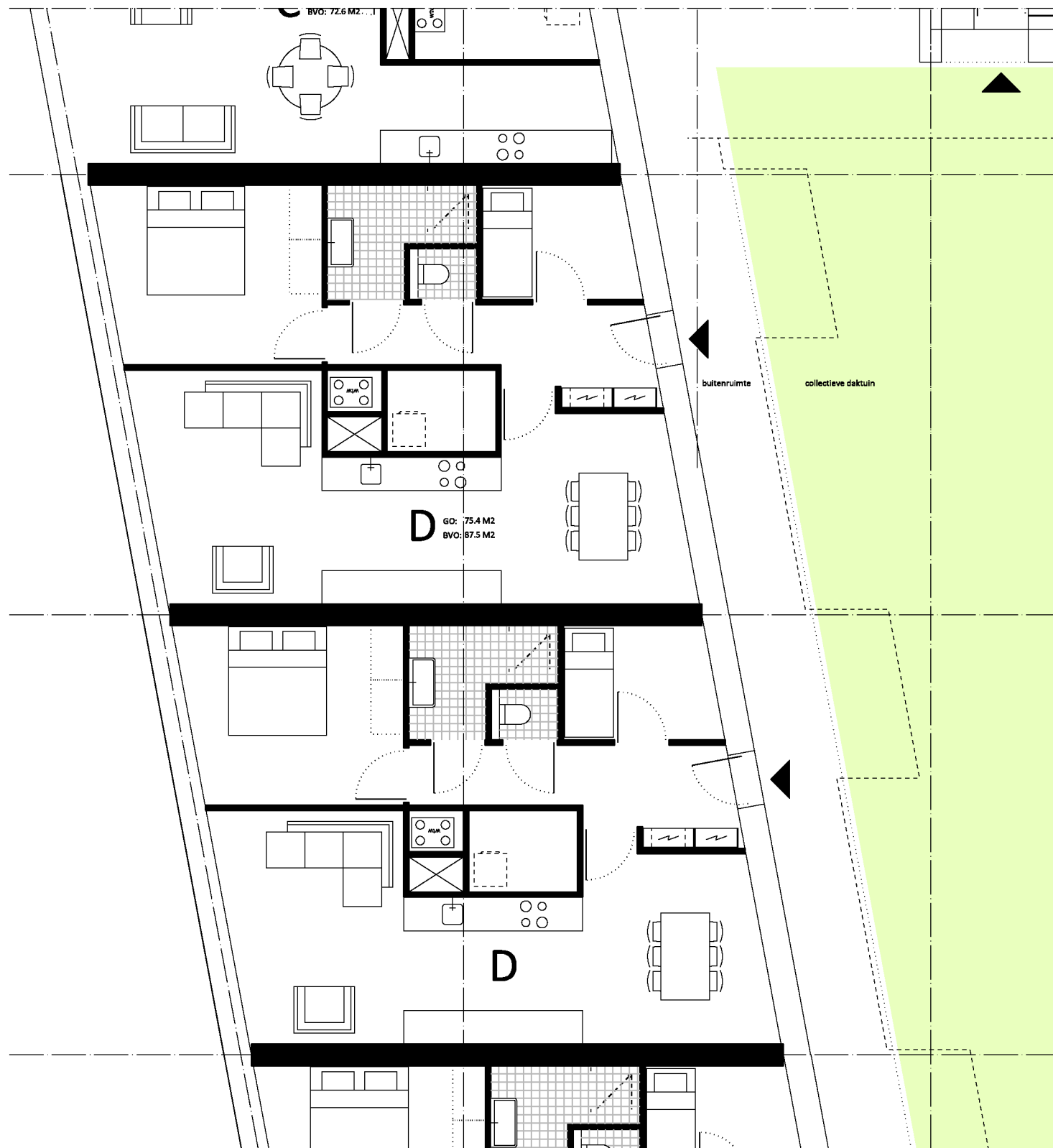


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype B en C
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 513
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



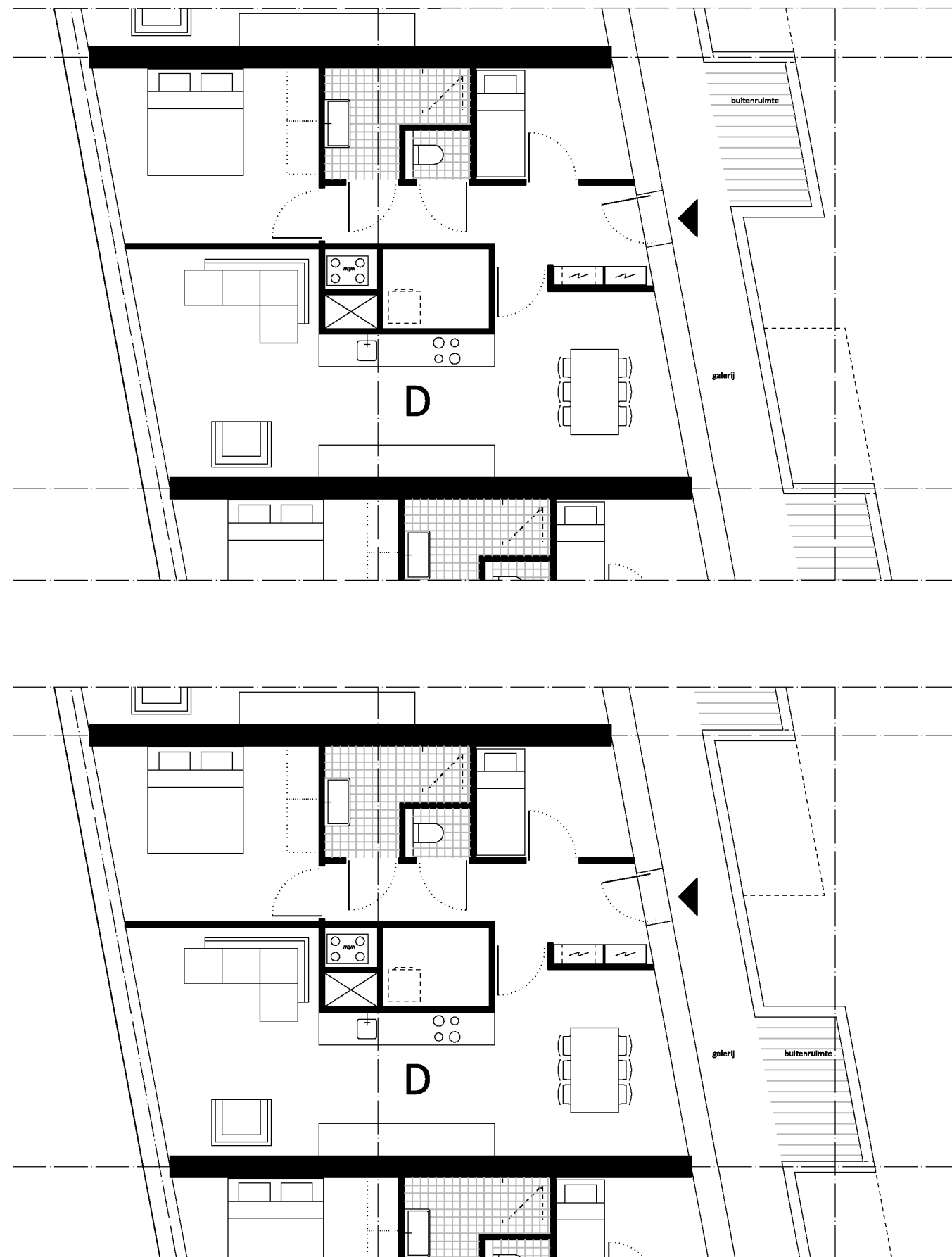
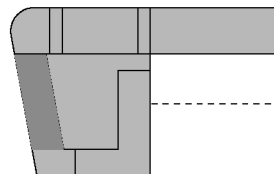
Toelichting:

Op de 1e verdieping krijgen de woningen van type D een buitenruimte in de vorm van een privé zone aan de collectieve daktuin.

Op de 2e en 3e verdieping krijgt dit type een buitenruimte in de vorm van een balkon, dat grenst aan en bereikbaar is via de galerij.

Op deze manier krijgen deze woningen allemaal een buitenruimte aan de geluidluwe zijde van het gebouw.

De balkons verspringen per verdieping, om te zorgen voor genoeg licht en zon in de woningen.

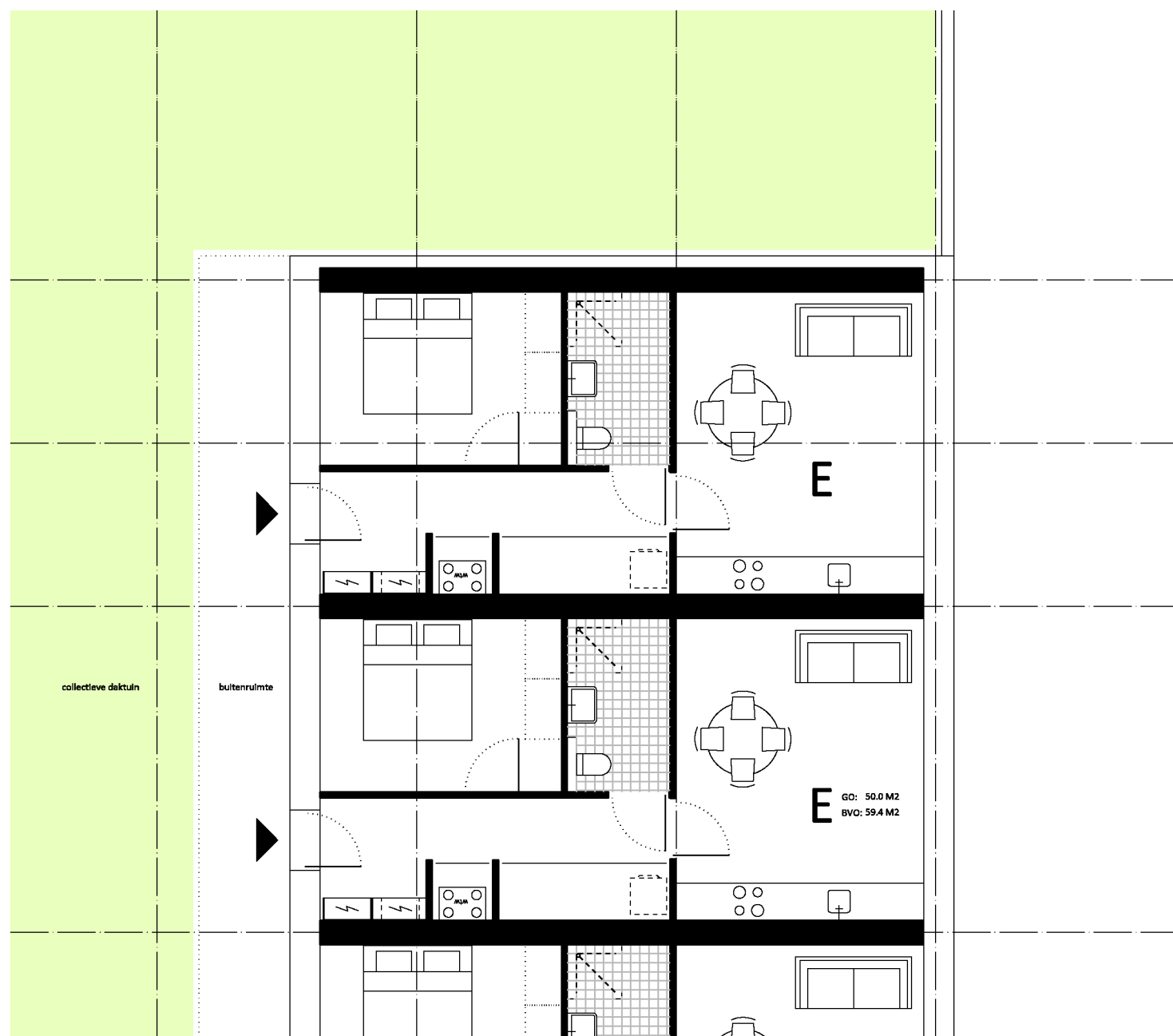


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype D
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 514
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

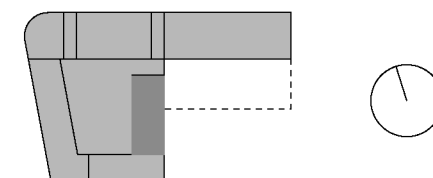
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type E is maximaal 50 m² en hoeft conform Bouwbesluit formeel geen eigen buitenruimte te hebben.

Omdat deze woningen ontsloten worden via de collectieve daktuin kunnen zij echter eenvoudig worden voorzien van een buitenruimte in de vorm van een privé zone bij de entree.

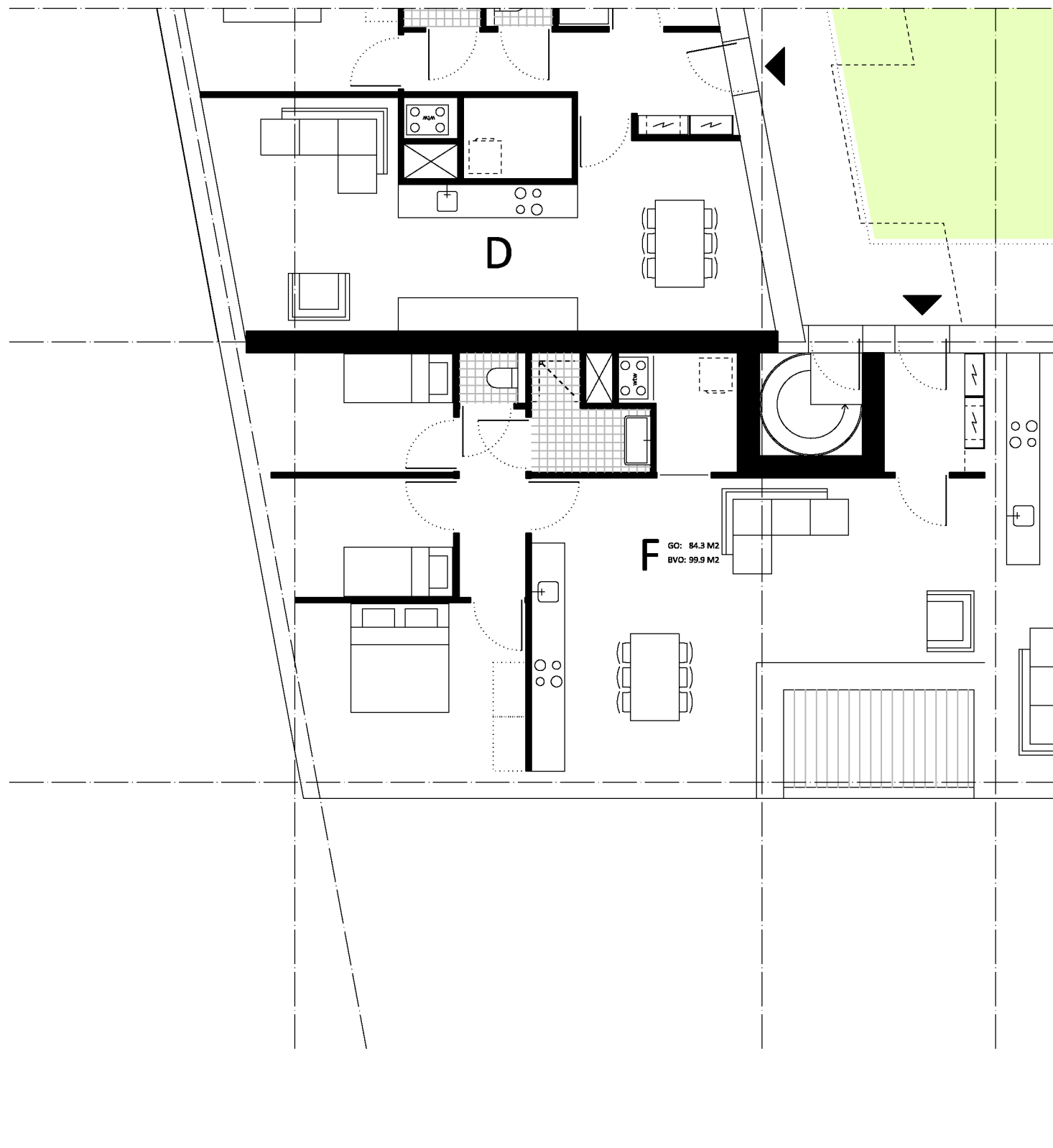


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype E
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 515
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

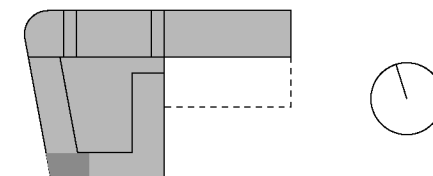
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type F krijgt een buitenruimte in de vorm van een loggia.

In overleg met de adviseur moet worden gekeken of deze loggia nog moet worden voorzien van geluidwerende voorzieningen.

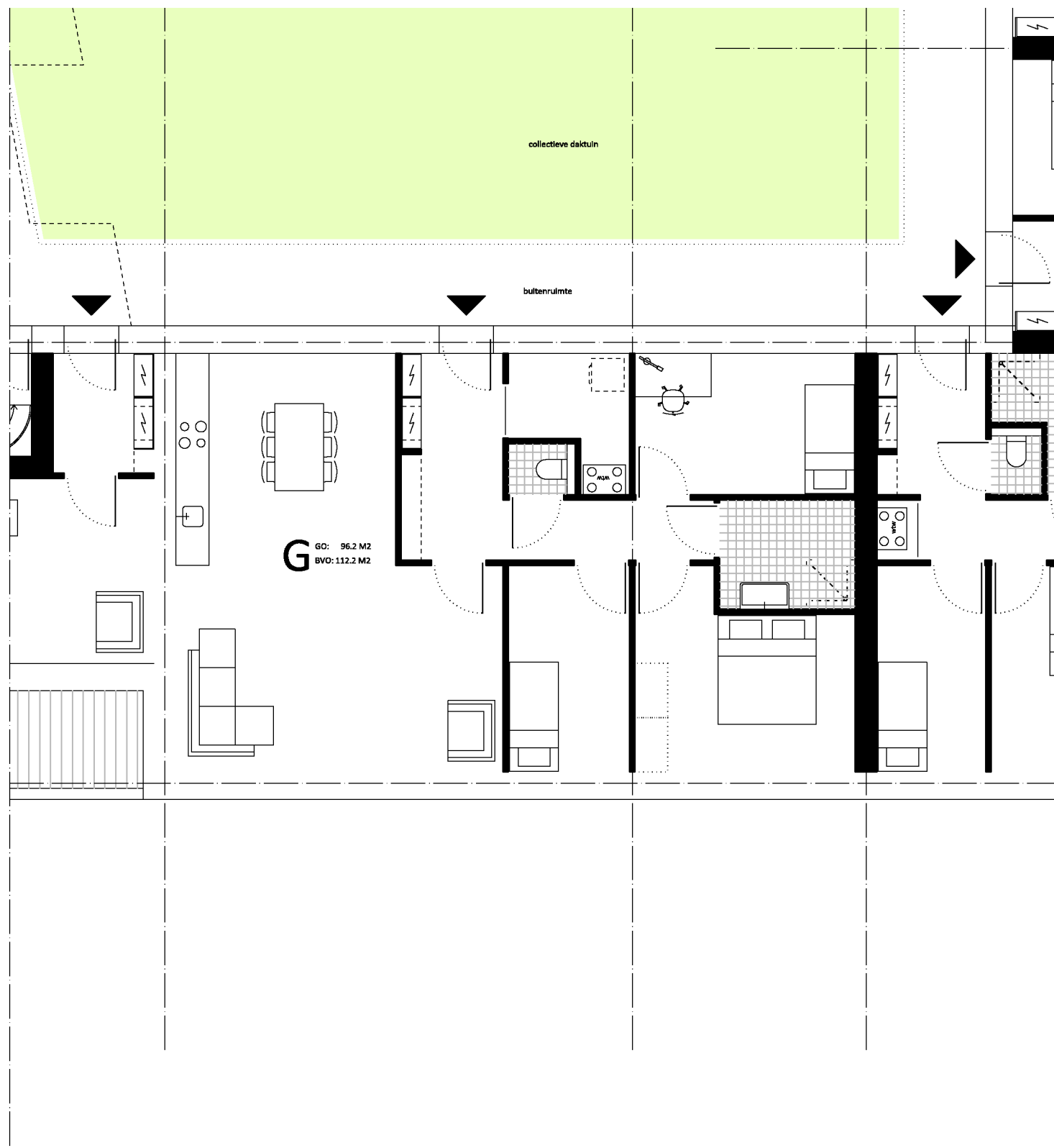


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype F
schaal 1: 100

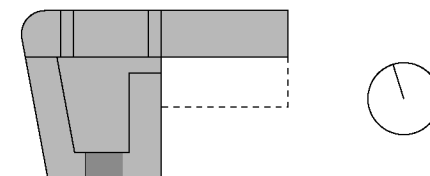
werk: 006GIN
blad: 516
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type G krijgt een buitenruimte in de vorm van een privé zone aan de collectieve daktuin.

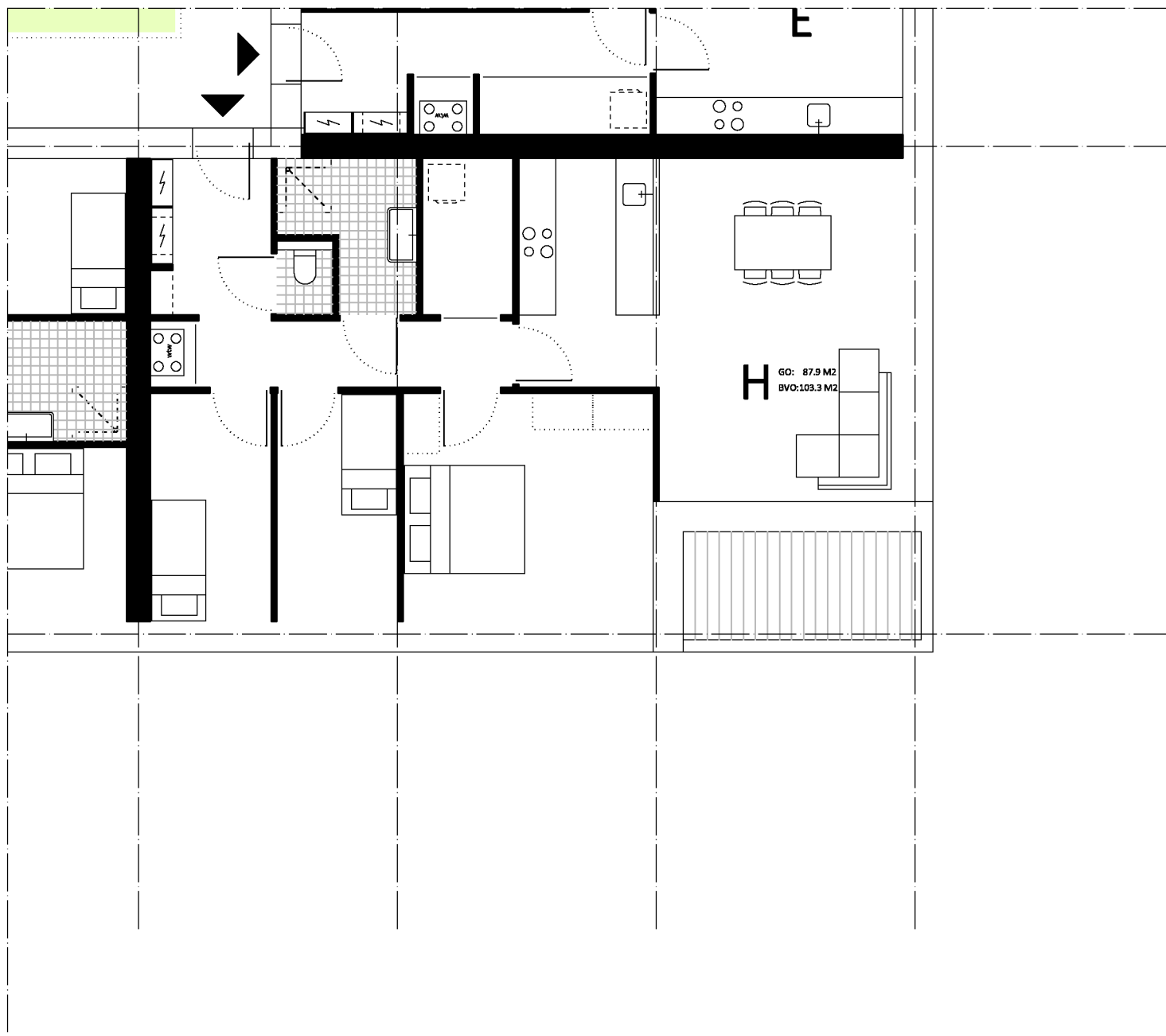


CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype G
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 517
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

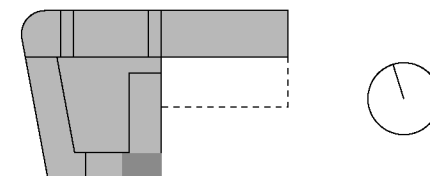
BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl



Toelichting:

Type H krijgt een buitenruimte in de vorm van een loggia.

In overleg met de adviseur moet worden gekeken of deze loggia nog moet worden voorzien van geluidwerende voorzieningen.



CONCEPT

Nieuwbouw Jan van Galenstraat - Utrecht
Kerckebosch Groep
VO
Plattegrond woningtype H
schaal 1: 100

werk: 006GIN
blad: 518
datum: 20-9-2022
gew:
gew:

BLAUW
tel: 0 3 0 - 7 8 5 4 0 2 9
www.blauw-architecten.nl

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 23 Sep 2022 09:56:45 +0100
To: "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>; "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: FW: Nieuwbouw Jan van Galenstraat: concept VO en programma & parkeren
Attachments: 2022.09.20 - 006GIN_VO_Programma en parkeren_v1.pdf, 2022.09.20 - 006GIN_VO_concept.pdf

Ha allemaal,

Ter info en voor sommigen ter actie bijgesloten het VO en het programma van de Nieuwbouw Jan van Galen.

@5.1.2E met deze info kan een nieuwe parkeerberekening worden gemaakt. Wil jij dit doen?

@allen: Blauw maakt dus nog een slag om ruimte te vinden voor wat extra parkeerplekken. Gezien de tekst van 5.1.2E denk ik niet dat ze de norm gaan halen en moeten wij aangeven hoe we er mee om willen gaan.

@5.1.2E toppie woningen zo?

@5.1.2E met deze info kan de bussinescase een update krijgen en kunnen we een gesprek met Kerckebosch gaan plannen. Ik heb 5.1.2E gevraagd of hij de update wil maken.

@5.1.2E / 5.1.2E moeten/kunnen er plaatjes mee in het SPvE? En energieconcept volgt dus nog (voor 5.1.2E om wat van te vinden).

@5.1.2E In het VO uiteraard ook een plattegrond van de BG. Deze is handig voor het eerste (schets)ontwerp van de openbare ruimte en je overleg met de ontwerpers van de fietsstraat.

Mvg,

5.1.2E

Van: 5.1.2E | BLAUW People driven architecture <5.1.2E@blauw-architecten.nl>
Verzonden: woensdag 21 september 2022 19:08
Aan: 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>
Onderwerp: Nieuwbouw Jan van Galenstraat: concept VO en programma & parkeren

LET OP: Deze mail is afkomstig van buiten Gemeente Utrecht. Open links en bijlagen alleen wanneer je de afzender kent en zeker weet dat je de inhoud kunt vertrouwen.

Dag 5.1.2E en 5.1.2E

Hierbij stuur ik de laatste stand van zaken van het VO. Het is work-in-progress, en vooral bedoeld om jullie op de hoogte te houden.

Wij onderzoeken nog een andere opzet voor de parkeerkelder. En wij gaan binnenkort van start met de adviseurs, o.a. om tot een energieconcept te komen en om het toepassen van een houten bouwsysteem te onderzoeken.

Graag jullie aandacht voor de discrepantie tussen de minimale oppervlakte van een middenhuur woning (50 m² GO) en de kleinste categorie t.b.v. de parkeerkengetallen (kleiner dan 55 m² BVO). Zoals ik eerder aangegeven heb, is het niet mogelijk om een woning van 50 m² GO te maken, met een BVO dat kleiner is dan 55m². Zeker niet met de Rc-waardes (en de daarbij horende geveldiktes) die tegenwoordig behaald moeten worden. Bij een houten bouwsysteem worden wanden/gevels/vloeren zelfs nog dikker.

Omdat het aantal parkeerplaatsen in de parkeerkelder beperkt is, zullen alle kleine woningen van 50 m² GO moeten vallen onder het kleinste parkeer-kengetal, om een sluitende parkeerbalans te krijgen. Dit zijn niet alleen de middenhuur woningen, maar ook de sociale huur woningen. Deze hebben namelijk dezelfde opzet (beukmaat en diepte) en GO, om zo het gebouw

eenduidig van opzet te maken, in gevelbeeld, volume en qua bouwsysteem. In de meegestuurde tabel kunnen jullie zien om welke en hoeveel woningen dit gaat.

Wij krijgen graag terugkoppeling hoe dit verder kortgesloten gaat worden binnen de gemeente.

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.

Bijlage: Planconcept herontwikkeling Jan van Galenstraat

Planconcept

De architect heeft op basis van alle verzamelde informatie en de input van de buurt, een planconcept met twee scenario's ontwikkeld. Beide scenario's kennen elk drie varianten die variëren in hoogteopbouw en aantal woningen.

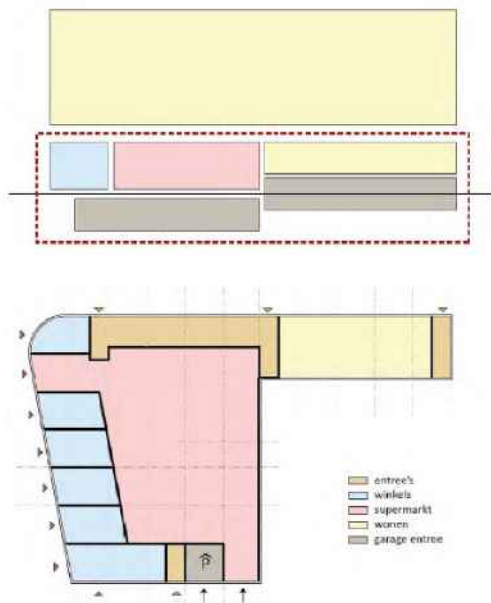
Het programma van scenario 1 omvat een ondergrondse parkeergarage met 65 plekken, een half verdiepte garage voor fietsen, een supermarkt van 1.522 m² bvo, zes dagwinkels (710 m² bvo) en variërend met de hoogte 87 tot 103 woningen, waarvan 40 in het sociale segment.

Het programma van scenario 2 omvat een ondergrondse parkeergarage met 65 plekken, een ondergrondse garage voor fietsen, een supermarkt van 1.270 m² bvo, zes dagwinkels (710 m² bvo), een gezondheidscentrum (773 m² bvo) en variërend met de hoogte 83 tot 95 woningen, waarvan 40 in het sociale segment.

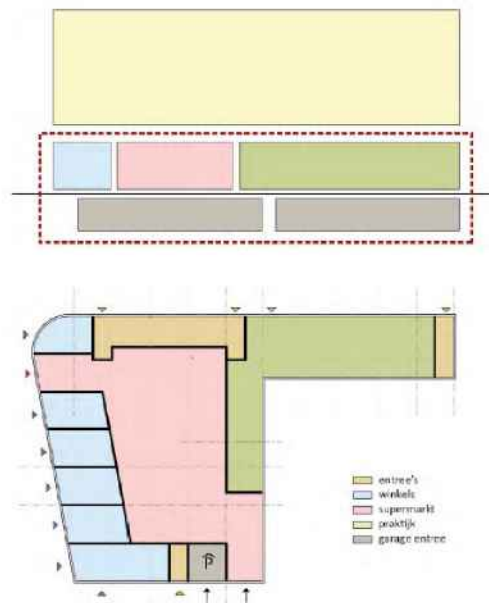
Er is nog geen voorkeur voor een variant.

Aanzicht en plattegrond begane vloer scenario's

1



2



Overzicht scenario's en varianten

Scenario 1 | comparison chart

1A



- underground parking (auto)_n. 65
- half down bike parking
- supermarket _m² 1522
- shops _m² 710
- total number houses _ 103



1B



- underground parking (auto)_n. 65
- half down bike parking
- supermarket _m² 1522
- shops _m² 710
- total number houses _ 87



1C



- underground parking (auto)_n. 65
- half down bike parking
- supermarket _m² 1522
- shops _m² 710
- total number houses _ 100



Scenario 2

2A



- underground parking (auto)_n. 65
- underground bike parking
- supermarket _m² 1270
- shops _m² 710
- praktijk _m² 773
- total number houses _ 95



2B



- underground parking (auto)_n. 65
- underground bike parking
- supermarket _m² 1270
- shops _m² 710
- praktijk _m² 773
- total number houses _ 83



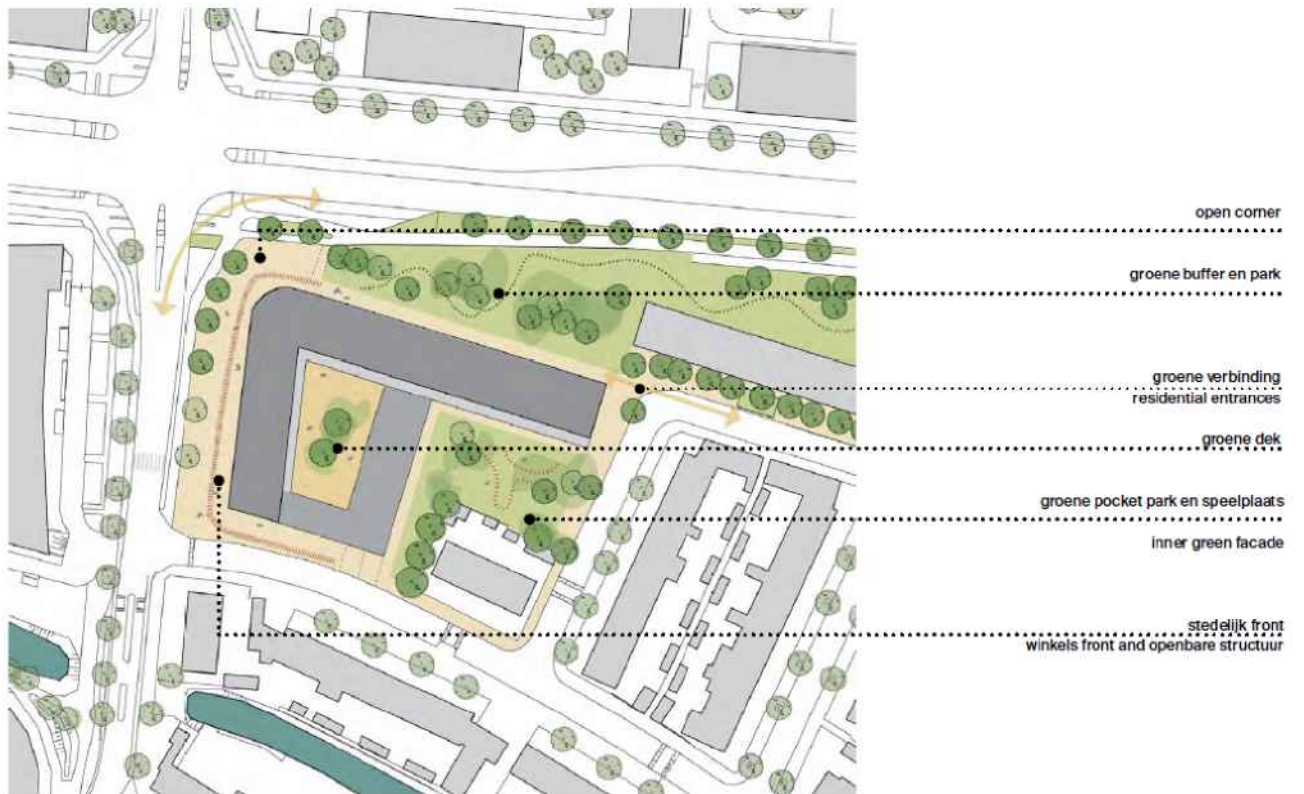
2C



- underground parking (auto)_n. 65
- underground bike parking
- supermarket _m² 1270
- shops _m² 710
- praktijk _m² 773
- total number houses _ 94



Landschap en groene structuur



Impressie: met de mogelijke nieuwbouw aansluiten op de verschillende schalen in de omgeving



Weergave bestaande situatie met parkeerterrein

Weergave mogelijke nieuwe situatie, nog in concept. Hier is te zien dat de wegen rondom het huidige gebouw (Van Ginnekenlaan) in de nieuwe situatie niet meer nodig zijn. De wegen rondom de huidige speeltuin kunnen er in de nieuwe situatie bij getrokken en vergroend worden.



Impressie: toegang parkeergarage langs de Huizingalaan kijkend richting de Jan van Galenstraat.



Mogelijke nieuwe situatie: openbare ruimte en groen