



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Bouwenvelop

A.B.C.-straat 5

november 2020



A.B.C.-straat 5

Bouwenvelop

november 2020

Colofon

Projectgroep

Han Schraders / Stedenbouw
Paul van den Heuvel / Grondzaken
Ruud Ditewig / Mobiliteit
Eefke Verheij / Parkeren
Cees van der Vliet / Duurzame Verstedelijking
Ellen Peeters / Gezondheid
Marieke Jonker-Verkaart & David Crabbendam / Wonen

Projectmanagement

Fabian Mol / PMB

Opdrachtgever

Lode Messemaker

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

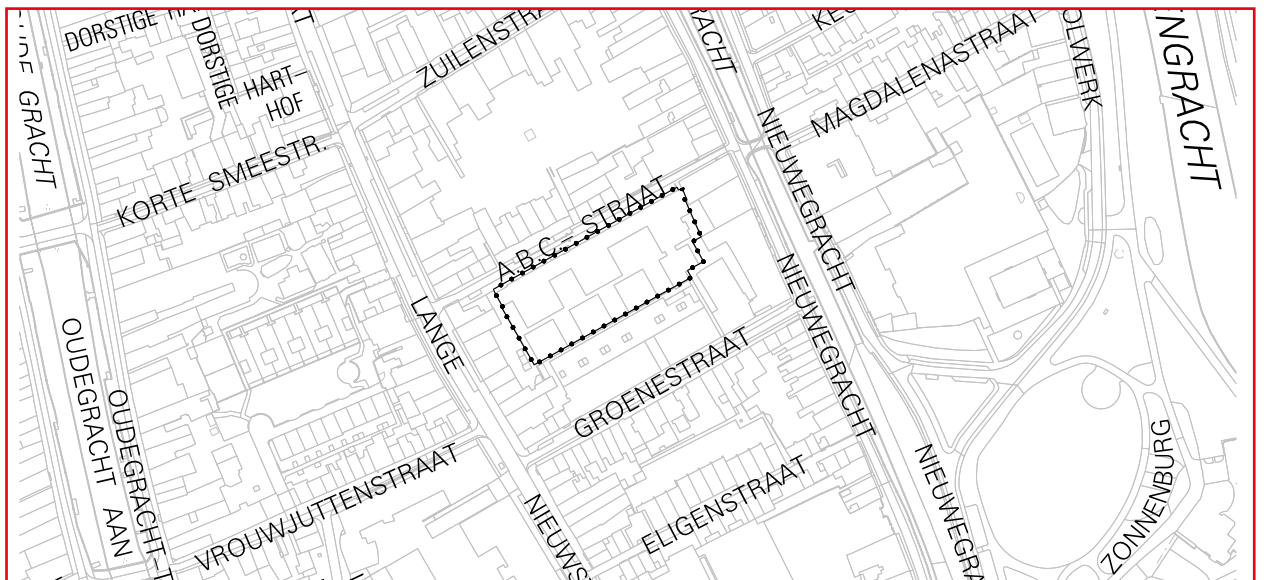
november 2020

Bestuurlijke besluitvorming

november 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7	5. Onderzoek en haalbaarheid	20
1.1. Aanleiding	7	5.1. Geluidhinder	20
1.2. Initiatief	7	5.2. Luchtkwaliteit	20
1.3. Doel	7	5.3. Externe veiligheid	20
1.4. Ligging en begrenzing plangebied	7	5.4. Bedrijven en milieuzonering	20
2. Bestaande situatie	8	5.5. Archeologie en cultuurhistorie	20
2.1. Ruimtelijke en functionele situatie	8	5.6. Bodemkwaliteit	20
2.2. Bereikbaarheid en parkeren	9	5.7. Water	20
2.3. Openbare ruimte en groen	10	5.8. Flora en fauna	20
2.4. Historie en monumentale waarden	10	5.9. Kwaliteit van de leefomgeving	21
2.5. Eigendomssituatie	10	5.10. Gezondheid	21
2.6. Bestemmingsplan	11	5.11. Afvalinzameling	21
3. Uitgangspunten	12	6. Uitvoerbaarheid	22
3.1. Functies	12	6.1. Economische uitvoerbaarheid	22
3.2. Ruimtelijk	12	7. Verantwoording proces	23
3.3. Verkeer en parkeren	12	7.1. Het gevolgde samenwerkingsproces	23
3.4. Openbare ruimte	13	7.2. Het gevolgde participatieproces	23
4. Onderbouwing	14	8. Vervolgtraject	24
4.1. Woningdifferentiatie en huren	14	8.1. Planproces	24
4.2. Gezonde en duurzame verstedelijking	16	8.2. Planologisch juridisch proces	24
4.3. Gemeentelijk beleid	17	8.3. Planning	24
4.4. Functies	17		



Afbeelding 1
Ligging plangebied

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 27 juni 2017 heeft het college van burgemeesters en wethouders ingestemd met het startdocument Herontwikkeling A.B.C.-straat 5. Het complex gelegen op het adres A.B.C.-straat 5 is een voormalig(e) kliniek/ziekenhuiscomplex. In het startdocument heeft de gemeente aangegeven dat een transformatie van het complex naar wonen een waardevolle toevoeging is voor de binnenstad. De transformatie van het complex vindt plaats binnen het bestaande bouwvolume. Bij de bouw van het complex in 2012 al rekening is gehouden met de mogelijkheid om het pand te transformeren naar woningen.

1.2. Initiatief

Na het faillissement van eigenaar Stichting Victas heeft Rabobank Bijzonder Beheer (als hypotheekhouder) in opdracht van de curator geprobeerd het pand onderhands te verkopen aan een ontwikkelaar/belegger die het pand zal transformeren naar woningen. Dit heeft niet geleid tot een samenwerking. Op basis van een vastgestelde bouwvelop is het pand verkocht aan Mitros.

De gemeente, de Rabobank Bijzonder Beheer, de curator en Mitros willen een transformatie van het voormalig(e) kliniek/ziekenhuiscomplex naar circa 80 woningen met een grote variatie aan woninggroottes mogelijk maken. Zoals in het startdocument al benoemd is zijn de woningen met name geschikt voor starters, kenniswerkers en senioren.

In de voorliggende bouwvelop zijn de uitgangspunten en de onderzoeksvragen van het startdocument uitgewerkt en de kaders voor de herontwikkeling vastgelegd.

1.3. Doel

Deze bouwvelop geeft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten aan voor de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing die past in de wijk. Het plan wordt binnen deze kaders gerealiseerd. De bouwvelop vormt de onderlegger voor het afwijklingsbesluit, op basis waarvan de omgevingsvergunning zal worden verleend.

1.4. Ligging en begrenzing plangebied

Het complex is gelegen aan de A.B.C.-straat in het Museumkwartier in de historische binnenstad van Utrecht. Het complex is omringd door de A.B.C.-straat, de Nieuwegracht, de Lange Nieuwstraat en de Groenestraat.

2. Bestaande situatie

2.1. Ruimtelijke en functionele situatie

Het complex ligt in de zuidelijke binnenstad en bestaat uit een strook bebouwing langs de A.B.C.-straat, met daarachter 3 geschakelde en 4 losse bouwblokken gelegen in een binnenterrein. De hoogte van het complex aan de kant van de A.B.C.-straat bestaat uit 3 bouwlagen (circa 11 meter). De tegenover gelegen bebouwing heeft een afwisselende bouwhoogte variërend van één tot drie bouwlagen aangevuld met een schuine kap (6 tot 12 meter).

●—●—●	Plangrens
	Kadstrale gegevens
	Bebouwing
	Binnengebied
	Voetpad
	Toegang parkeren
	Uitrit parkeren
	Bouwhoogte in meters

De breedte van de straat varieert tussen de 9 en 12 meter. De verhouding in maatvoering maakt dat deze straat als smal en stedelijk wordt ervaren. De bebouwing op het binnenterrein bestaat uit:

- ▶ 3 aan de hoofdmassa geschakelde bouwblokken met een footprint van circa 200m² en een bouwhoogte van 4-6 bouwlagen (circa 13-22 meter hoog).
- ▶ 4 losse bouwblokken met een footprint van circa 150m² en een bouwhoogte van 4 bouwlagen (circa 13 meter hoog).

De onbebouwde ruimte tussen de bouwblokken is ingericht als verharde stenige buitenruimte. De huidige omvang van het vloeroppervlak van de bebouwing is ongeveer 7.680m² b.v.o. gemeeten boven maaiveld (dus exclusief souterrain en parkeergarage). Het souterrain (behorend tot Stichting Victas) heeft een oppervlakte van 595m² b.v.o. en de parkeergarage 2.260m² b.v.o.

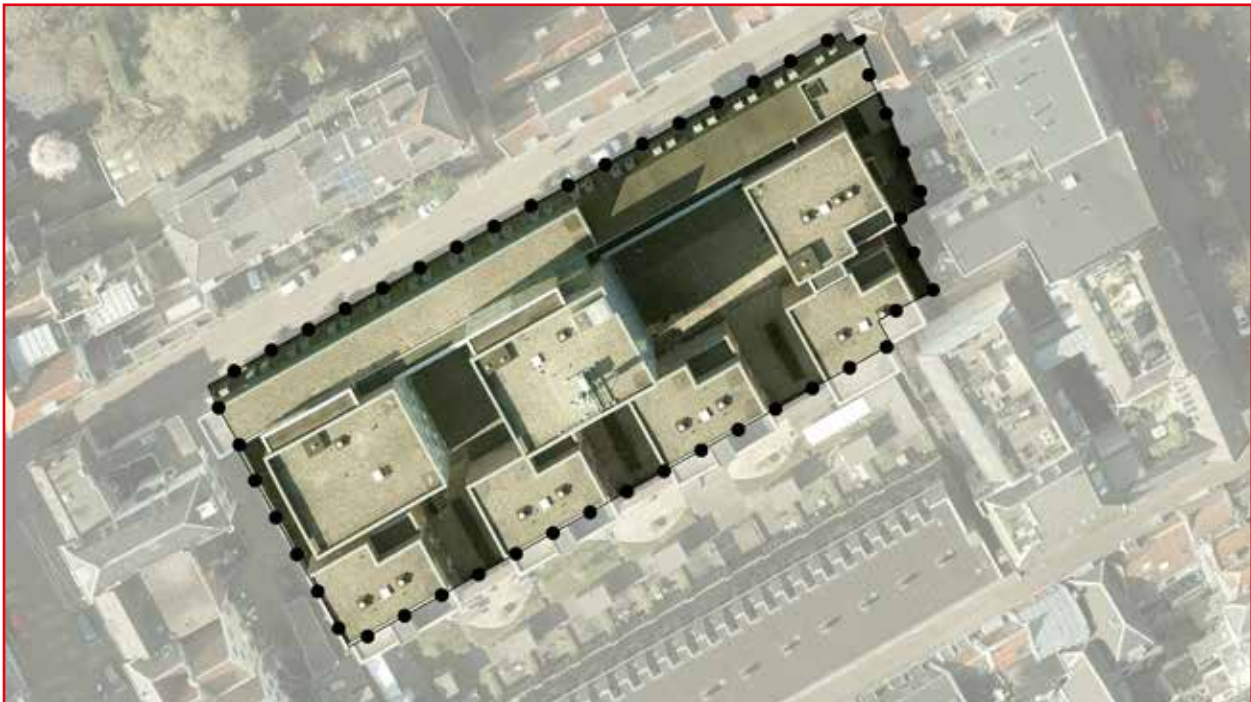


Afbeelding 2
Ruimtelijke opbouw

2.2. Bereikbaarheid en parkeren

De A.B.C.-straat is een doodlopende straat en is per auto bereikbaar via de route Ledig Erf – Twijnstraat – Nicolaasstraat – Agnietenstraat en de Lange Nieuwstraat. Daarnaast ligt het plangebied gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer. Station Vaartsche Rijn (met trein- en tramverbinding) ligt op circa 1.100 meter en Station Utrecht Centraal (met trein-, tram- en busverbindingen) ligt op circa 1.300 meter. Tevens biedt de bushalte op de Lange Nieuwstraat een busverbinding op loopafstand.

Onderdeel van het complex is een belanghebbenden parkeergarage. Een ‘belanghebbenden’ garage houdt in dat er uitsluitend abonnementen voor bewoners of bedrijven in de binnenstad (binnen de singels – zone A1) worden uitgegeven. De ingang van de parkeergarage is in de A.B.C.-straat, de uitgang is in de Groenestraat. De parkeergarage A.B.C.-straat heeft in totaal 87 parkeerplaatsen en wordt geëxploiteerd door de gemeente Utrecht. In deze parkeergarage zijn 10 parkeerplaatsen vast gereserveerd voor Arkin (voorheen Victas). Deze parkeerplaatsen bevinden zich in een afgesloten gedeelte. De overige 77 parkeerplaatsen zijn uitgegeven in abonnementen.



Abbeelding 3
Luchtfoto van het plangebied

2.3. Openbare ruimte en groen

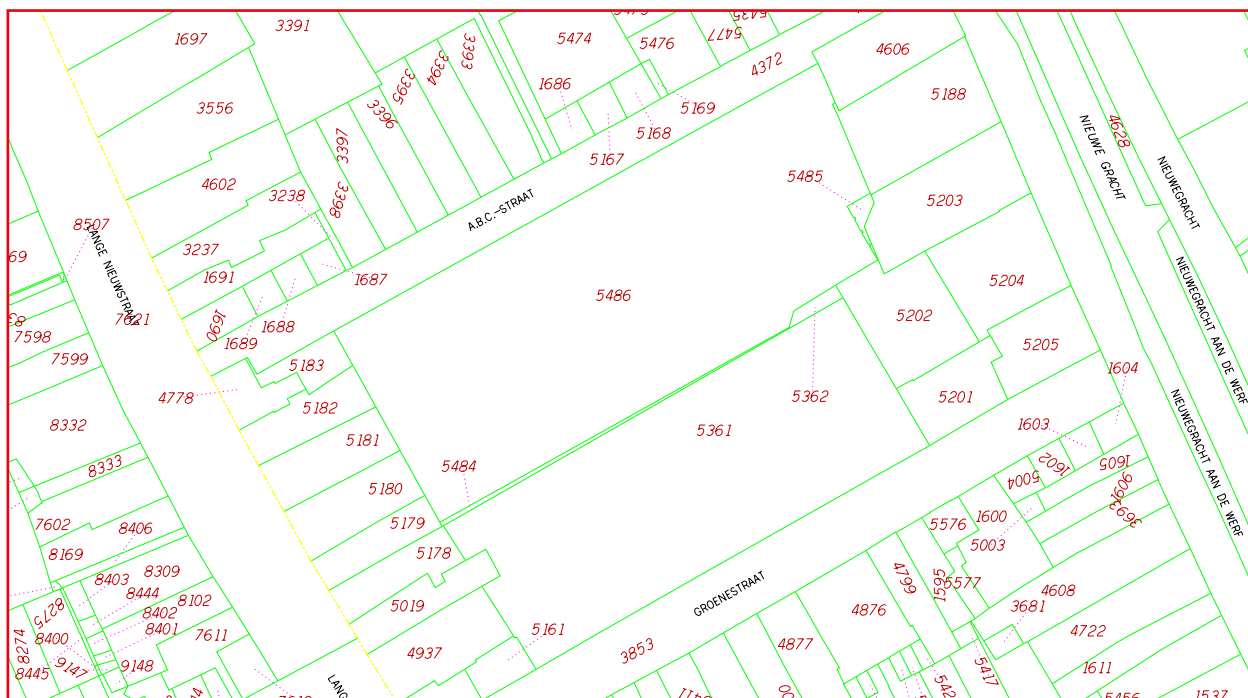
De A.B.C.-straat is een verbinding tussen de Lange Nieuwstraat en de Nieuwegracht. Alleen ter plaatse van een terugliggend woonblok is er sprake van groen in de vorm van voortuinen in privé-eigendom. Aan de Nieuwegracht staan grote monumentale bomen langs het water. De Groenestraat en het deel langs de Lange Nieuwstraat bevatten geen groen. In de binnenstad zijn daarom met name de binnenterreinen belangrijk voor de groenbeleving. In het binnen-terrein aan de A.B.C.-straat/Groenestraat zijn voornamelijk de achtertuinen bepalend voor het aanwezige groen.

2.4. Historie en monumentale waarden

Het plangebied wordt niet gekenmerkt door hoge historische dan wel monumentale waarden. Het pand inclusief parkeergarage is in 2012 opgeleverd. Het betreft een relatief jong ontwikkelingsgebied en er staan in het plangebied dan ook geen monumentale panden.

2.5. Eigendomssituatie

Het complex is eigendom van Mitros en was in eigendom van de Stichting Victas. De kadastrale oppervlakte is 2.843m². De parkeergarage onder het gehele plangebied is eigendom van de gemeente. In de parkeergarage zijn 10 parkeerplekken aan Stichting Victas in bruikleen gegeven.



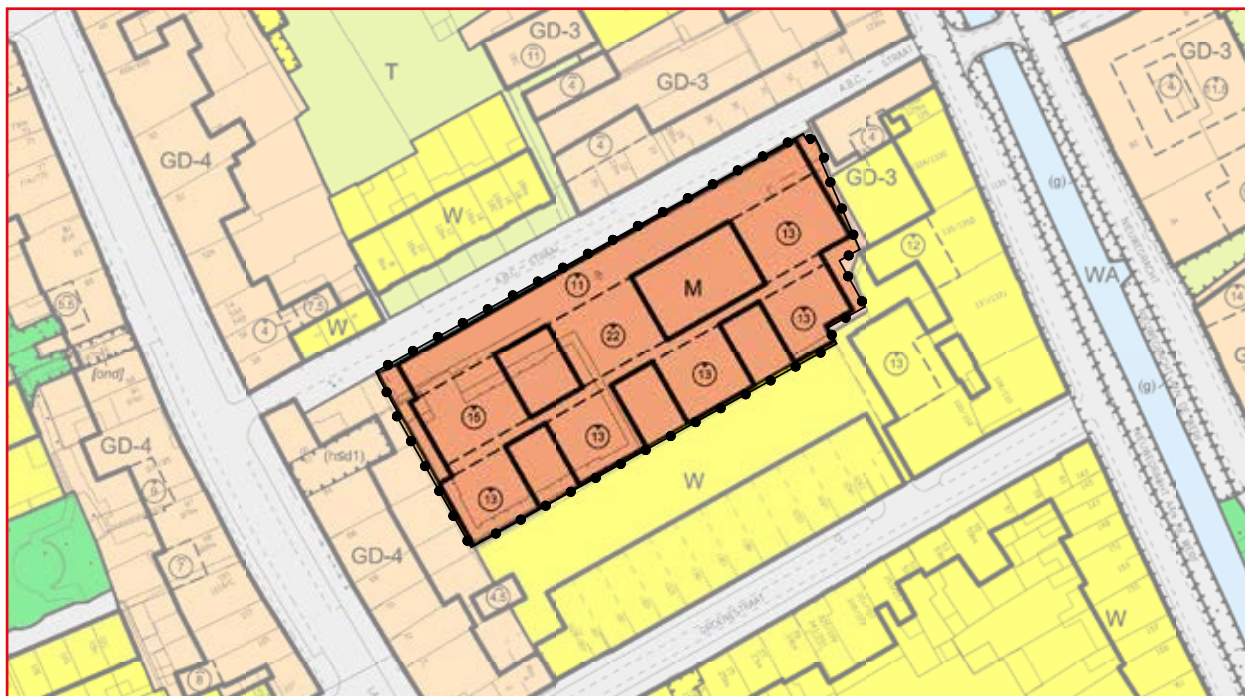
Afbeelding 4
Kadastrale grenzen

2.6. Bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan Binnenstad (vastgesteld in 2010) heeft het terrein de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' (M(re)). Wonen past niet in deze bestemming. De parkeergarage maakt onderdeel uit van deze bestemming. In de nieuwe situatie zal deze afzonderlijk bestemd worden.

De herontwikkeling naar woningen past niet in het geldende bestemmingsplan. De transformatie kan vergund worden door middel van een afwijkingsbesluit zonder uitgebreide procedure (planologische kruimelregeling).

 Maatschappelijke doeleinden



Afbeelding 5
Vigerend bestemmingsplan

3. Uitgangspunten

3.1. Functies

De hoofdfunctie wordt wonen. Door de transformatie worden appartementen voor één- en tweepersoons huishoudens gerealiseerd gericht op de doelgroepen starters, kenniswerkers en senioren. Aanvullend wordt een gemeenschappelijke ruimte van circa 100m² gerealiseerd op de begane grond. Deze ruimte kan worden gebruikt voor niet-commerciële, maatschappelijke functies en/of werkruimte voor de bewoners en omwonenden. Wellicht zijn er mogelijkheden voor andere functies passend binnen de regels voor beroep-aan-huis. In de kelder wordt een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd.

3.2. Ruimtelijk

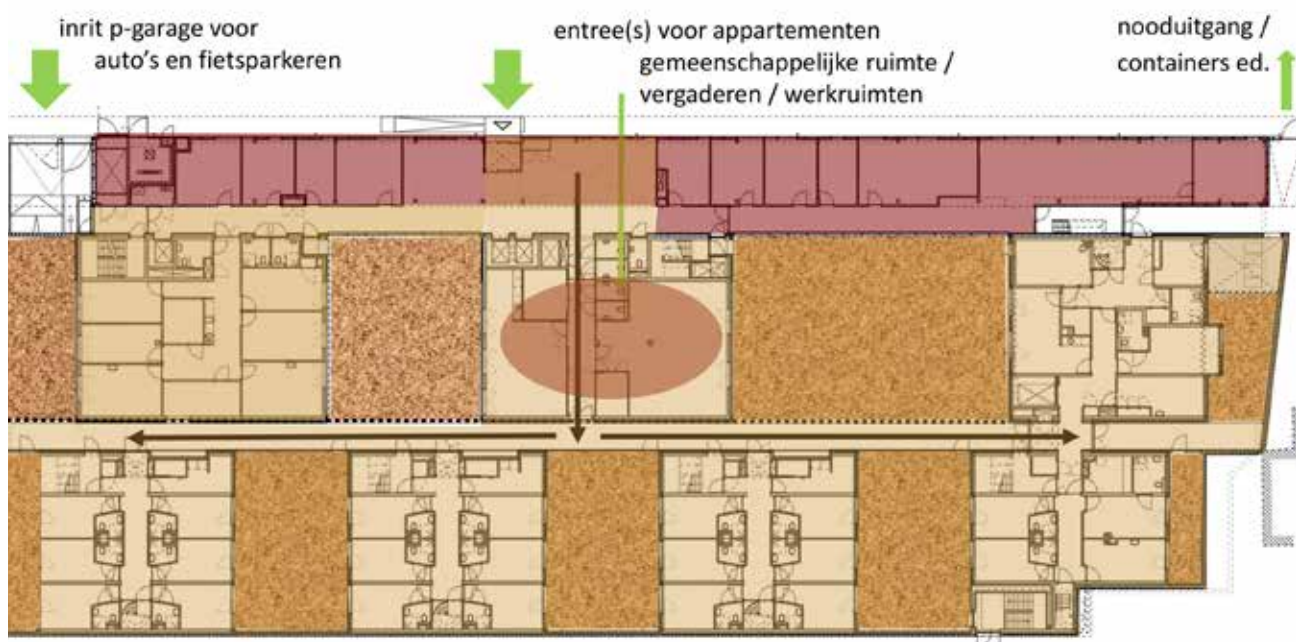
Uitgangspunt is dat de ruimtelijke opzet van het complex gehandhaafd blijft. De functionele transformatie naar woningen past bij de stedelijke beleving en wordt versterkt door de aanpassingen aan de gevel ten behoeve van de wonin-

gen. De gekozen woningtypologie moet goed aansluiten bij de straat, zodat het gebouw bijdraagt aan een goede woonkwaliteit en sociale beleving. Zorgvuldige architectuur is randvoorwaardelijk voor de aanpassingen. Op deze wijze is er sprake van een goede “stedelijke plint” die past bij de Utrechtse binnenstad. De toegang tot het complex, de parkeergarage en de ontsluiting voor logistiek (huisvuil) blijven op dezelfde plek.

3.3. Verkeer en parkeren

Onderdeel van het complex aan de A.B.C.-straat is een parkeergarage. De verwachting is dat de functiewijziging geen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de parkeergarage omdat binnen deze transformatie ingezet wordt op het gebruik van deelauto's en de fiets om zo de omgeving minimaal te belasten.

Om dit te faciliteren wordt ingezet op voldoende fietsparkeergelegenheid en parkeerplaatsen voor



Afbeelding 6
Nieuwe situatie

deelauto's in de parkeerkelder. De functiewijziging zal dan ook geen gevolgen hebben voor de verkeersaantrekkende werking. Die zal min of meer gelijk blijven. Er zijn in de parkeergarage 10 parkeerplaatsen voor de transformatie beschikbaar. Hier worden in ieder geval een aantal deelauto's gestationeerd die gebruikt kunnen worden door de bewoners. De toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat en niet voor een garageabonnement. Er wordt een inpandige fietsenstalling gerealiseerd voor minimaal 200 fietsen.

3.4. Openbare ruimte

Het profiel van de A.B.C.-straat past bij de binnenstedelijke beleving van Utrecht. De transformatie naar woningen maakt dat de straat onderdeel wordt van de gebruiks- en belevingswaarde van de bewoners. Herinrichten van de straat aansluitend op de kwaliteiten van de heringerichte Lange Nieuwstraat is een aanbeveling. Onderdeel daarvan kan zijn om het autoparkeren op maaiveld plaats te laten maken voor parkeren in de garage. Daar waar mogelijk kan er worden vergroend door het plaatsen van bomen. Het is mogelijk om op eigen grond een voortuin ter plekke van de entree te maken. De toegangsruimte heeft een aantal aanvullende gebruiksmogelijkheden en kan daarbij aansluiten op een achtertuin. Op deze wijze worden zowel een groene binnentuin als een groene buitenruimte in de beleving een kwalitatieve toevoeging aan de A.B.C.-straat.



Afbeelding 7
Maquette van de huidige situatie

4. Onderbouwing

4.1. Woningdifferentiatie en huren

Bij het bepalen van het woonprogramma voor de locatie A.B.C.-straat 5 is de woonvisie 'Utrecht beter in balans' (2019) en de daarin uitgewerkte ambities uit het coalitieakkoord 'Utrecht: ruimte voor iedereen' (2018) het gemeentelijk uitgangspunt.

In de woonvisie zijn de volgende speerpunten opgenomen:

- ▶ Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
- ▶ Meer gemengde wijken;
- ▶ Doorstroming;
- ▶ Een (t)huis voor iedereen;
- ▶ Duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Onderstaande uitgangspunten voor het woonprogramma voor A.B.C.-straat 5 zijn opgesteld aan de hand van deze vijf speerpunten.

Ontwikkeling woonprogramma in bestaand pand

Zoals in paragraaf 1.1 is benoemd ziet de gemeente Utrecht het transformeren van het voormalige ziekenhuiscomplex aan de A.B.C.-straat 5 naar wonen als een waardevolle toevoeging in de binnenstad en staat daarom positief tegenover deze herontwikkeling. Rekening houdend met deze uitgangspunten en het bouwtechnische ontwerp is het mogelijk om variatie in woninggroottes aan te bieden uiteenlopend van ca. 40m² tot meer dan 80m².

Woonprogramma met sociale huur

De gemeente Utrecht vindt het van belang dat woningtypen en prijssegmenten evenwichtig over de stad zijn verdeeld, zodat in iedere wijk ruimte is voor verschillende doelgroepen. Dit betekent dat in wijken waar de woningvoorraad

uit balans is moet worden bijgestuurd; in wijken waar het aandeel betaalbare woningen (sociale en middencategorie) relatief laag is willen we in nieuwbouwprogramma's fors inzetten op deze categorieën.

In de woonvisie is aangegeven dat het aandeel sociale huurwoningen in de binnenstad moet toenemen. We willen dan ook dat er geen sociale huurwoningen worden verkocht als dat aandeel nog niet is toegenomen. Om deze beweging in beeld te brengen is het instrument Wijkenstrategie ontwikkeld. De raadsbrief Wijkenstrategie is gepubliceerd op de website van de gemeente. Klik [hier](#) voor de brief.

Vanuit voorgenoemde context wil de gemeente Utrecht in het woonprogramma voor de A.B.C.-straat 5 een substantieel deel sociale huurwoningen en woningen ten behoeve van middeninkomens faciliteren. Ten aanzien van de groep middeninkomens gaat de voorkeur uit naar huurwoningen voor middengroepen, bijvoorbeeld via middenhuur of sociale huur die via de zgn. vrije toewijzingsruimte¹ wordt verdeeld ('sociale middenhuur'). In het laatste geval worden de woningen toegewezen aan de groep middeninkomens, maar betalen ze een sociale huurprijs van max € 720,42 (prijsspeil 2019)

De gemeente Utrecht zet voor de A.B.C.-straat 5 in op het volgende woonprogramma:

Percentage	Prijssegment (prijsspeil 1-1-2019)
Min. 75%	Sociale huur (< 720,42)
25%	Middenhuur (720,42 - 966,15) of sociale middenhuur

¹ Vrije toewijzingsruimte: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/woningcorporaties/toewijzen-betalbare-woningen>

De percentages in het woonprogramma worden berekend op basis van aantallen woningen. Voor de te realiseren sociale huurwoningen en middenhuurwoningen gelden de voorwaarden uit de bijlage van de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' (2019). U kunt de Woonvisie via deze link downloaden. <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/wonen/>

Tijdelijk woonprogramma om versnelling Lomanlaan te faciliteren

Bij het vaststellen van de bouwenvelop was de koper nog niet bekend. Inmiddels is bekend dat Mitros het pand heeft aangekocht. Zij wil het programma, binnen de kaders van het voorliggende document, ontwikkelen naar sociale huurwoningen. Tegelijk probeert ze dat in andere projecten in de stad ook te doen. Zo is Mitros elders in de stad gestart met de planvoorbereiding voor de sloop/nieuwbouw van een complex aan de Lomanlaan. Soms leidt een koppeling van projecten tot meerwaarde, in dit geval versnelling.

Stichting De Veste (huurder van de Lomanlaan) heeft hier een huurcontract t/m 2028. Als Mitros een vervangende locatie kan aanbieden is de Veste bereid om eerder te vertrekken. Dat leidt tot een versnelling van 6 jaar van de ontwikkeling van de Lomanlaan.

De huidige indeling van de ABC-sstraat leent zich goed voor huisvesting van De Veste. Vóór 2029 wordt door Mitros een definitieve oplossing voor de onzelfstandige woningen van Stichting De Veste gezocht.

Dit betekent een tijdelijke andere invulling van het woonprogramma van de A.B.C.-straat (tot 2029) en komt neer op een tijdelijke situatie van totaal 104 eenheden, bestaande uit:

- ▶ 35 sociale huurwoningen,
- ▶ 26 sociale middenhuurwoningen,

- ▶ 43 woningen voor stichting De Veste, waarvan 9 zelfstandige woningen en 34 onzelfstandige woningen.

Het totale (tijdelijke) programma bedraagt 70 zelfstandige sociale huurwoningen en 34 onzelfstandige.

Na 2028 wordt het volgende woonprogramma gerealiseerd aan de A.B.C.-straat, bestaande uit 86 woningen:

- ▶ 64 sociale huurwoningen,
- ▶ 22 sociale middenhuurwoningen

Daarmee wordt het uiteindelijke programma 86 sociale huurwoningen.

Woonprogramma geschikt voor diverse doelgroepen, waaronder doorstromers

In het startdocument is opgenomen dat deze transformatie waardevol is omdat woningen worden toegevoegd voor doelgroepen die we graag willen faciliteren in Utrecht, namelijk starters en senioren. Bovengenoemd woonprogramma is passend bij de woonwensen en financieringsmogelijkheden van deze doelgroepen.

Door bewoners in de Binnenstad is daarnaast specifiek de wens geuit dat er woningen worden gerealiseerd voor senioren die willen doorstromen. De gemeente Utrecht wil conform de Woonvisie kijken naar kansen hiervoor via nieuwbouw, rekening houdend met de woonbehoefte en woonwensen van ouderen (woning en woonomgeving levensloopgeschikt en bezoekerbaar). Voor de te realiseren sociale huurwoningen (w.o. de sociale middenhuur) en middenhuurwoningen is in ieder geval de regionale Huisvestingsverordening van kracht. Hiermee wordt de doorstroming gestimuleerd via de voorrangregel 'doorstromen en doorschuiven' (artikel 2.4.4) en de 'voorrangregels voor middenhuurwoningen' (artikel 2.4a.1).

Woonprogramma van goede (fysieke) kwaliteit

De gemeente Utrecht vindt het belangrijk dat de woningvoorraad (en woonomgeving) van een goede kwaliteit is. Hiermee wordt onder andere bedoeld op de (fysieke) kwaliteit van de woning, zoals de toegankelijkheid en het binnenmilieu. Het streven is om bij nieuwbouw zo veel mogelijk woningen maximaal toegankelijk te maken (levensloopbestendig). Dit is niet alleen van belang voor ouderen die willen doorstromen, maar ook voor reguliere woningzoekenden met een functiebeperking.

Uit onderzoek is echter gebleken dat het levensloopbestendig maken van de te realiseren woningen aan de A.B.C.-straat 5 nauwelijks haalbaar is, onder andere vanwege beperkingen in de bestaande constructie. Wel is het mogelijk om een groot deel van de woningen per lift of traplift toegankelijk te maken tot aan de voordeur van de woning, dit is onder voorbehoud van mogelijke drempels in het bestaande complex. Daarmee zet de gemeente Utrecht in op een zo hoog mogelijk percentage woningen dat op die manier toegankelijk is. Uit onderzoek is gebleken dat –afhankelijk van het ontwerp, de woningdifferentiatie en van eventuele drempels in het complex– dit mogelijk is bij circa 73% tot 94% van de woningen.

4.2. Gezonde en duurzame verstedelijking

Utrecht wil gezond groeien en dat doen we via het uitgangspunt ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Dat houdt in dat gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Een stad van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie. Waar iedereen kan

meedoen en iedereen zich thuis mag voelen, ongeacht inkomen of afkomst.

Met de herontwikkeling van de voormalige kliniek ontstaat voor de huidige bewoners van de A.B.C.-straat een nieuwe situatie met een ander soort burens. Deze herontwikkeling is voor hen een kans op een woonstraat met meer kwaliteit in de openbare ruimte. De inrichting van de straat/stoep zal dan ook samen met de bewoners worden ontworpen. Hierbij wordt zo min mogelijk verharding toegepast voor het vasthouden van regenwater en het op peil houden van de bodemkwaliteit. Door er een woonstraat van te maken, wordt de leefbaarheid in de straat vergroot; in balans met de levendigheid in de buurt. Lopen en fietsen zullen de belangrijkste vormen van mobiliteit in de straat zijn.

Zie voor gezondheid verder paragraaf 5.10.

In het kader van een duurzame verstedelijking voorziet het plan verder in de volgende duurzaamheidselementen:

- ▶ De mogelijkheid die dit relatief jonge gebouw biedt om met relatief geringe wijzigingen een transformatie naar woningen mogelijk te maken is een goed voorbeeld van circulair bouwen. Het casco van het huidige pand leent zich namelijk voor de transformatie naar een woongebouw.
- ▶ Eventuele bestaande gasaansluitingen worden ontkoppeld: de woningen worden volledig aardgasloos.
- ▶ De woningen worden aangesloten op stadsverwarming; de warmtebron(nen) hiervan zullen door exploitant Eneco zodanig worden aangepast dat wordt voldaan aan de klimaatafspraken van Parijs.

- ▶ Op de platte daken van de bouwblokken wordt voor 375m² of meer aan zonnepanelen geïnstalleerd.
- ▶ Er worden in de garage laadpunten aangebracht voor elektrische auto's.
- ▶ De binnenplaatsen van het complex worden zoveel mogelijk vergroend.
- ▶ Er worden gierzwaluwkasten in de gevel verwerkt.
- ▶ Het plan beschikt over een zeer ruime en makkelijk toegankelijke fietsenberging waarbij twee à drie individuele fietsopstelplaatsen per woning beschikbaar zijn met een minimum van 200 fietsparkeerplaatsen.
- ▶ Er wordt aandacht besteed aan energiebesparende maatregelen bij liften, verlichting van algemene ruimtes e.d.
- ▶ Er wordt aanbevolen de platte daken van een sedumsubstraatlaag te voorzien om meer regenwater te kunnen vasthouden, de woningen beter te isoleren en de prestatie van de zonnepanelen te verhogen.

Het plan draagt hiermee bij aan de gemeentelijke ambities voor gezonde verstedelijking. De planlocatie krijgt een nieuwe functie waarbij veel aandacht wordt besteed aan het duurzaamheidsaspect. Daarbij wordt een bestaand gebouw getransformeerd (hergebruikt) en een substantieel aantal woningen toegevoegd op een binnenstedelijke locatie. Het gebouw levert een bijdrage aan een energie neutrale stad.

4.3. Gemeentelijk beleid

In de omgevingsvisie van Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. (omgevingsvisie.utrecht.nl)

4.4. Functies

Herontwikkeling van de locatie A.B.C.-straat 5 draagt bij aan de realisatie van de binnenstedelijke groeiopgave van Utrecht. Er worden diverse woningtypen gerealiseerd en het toevoegen van woningen zorgt tevens voor een groter draagvlak voor aanwezige en eventuele nieuwe buurtfuncties. Stedenbouwkundig is het belangrijk om de begane grondlaag van het gebouw een positieve bijdrage te laten leveren aan de straat en dit deel van de binnenstad. De begane grond is het deel van het gebouw dat aansluit op de openbare ruimte. En deze aansluiting, plint genaamd, is belangrijk. Hiervoor moet het gebouw over een groot deel van de lengte aan de voorzijde woningen krijgen die op een goede wijze zijn ingepast. De woonbeleving moet "straatgericht" zijn.

Aanvullend op de woningen moet er een goede, royale en lichte (daglicht)entree worden opgenomen. Dat royale kan worden verkregen door aansluitend op de entree een gezamenlijke ruimte (circa 100m²) op te nemen. Deze ruimte kan worden gebruikt door de bewoners en hun bezoekers. Deze ruimte is een toevoeging aan de compacte woonruimte van de bewoners en kan bijvoorbeeld worden gebruikt als werk- en overlegruimte voor bewoners, gezamenlijke huiskamer of (niet-commerciële) koffiehoeke en is mogelijk de ontsluiting van de collectieve binnentuin. De ruimte, gelegen op de begane grond, is daarmee dus een belangrijk kwaliteitsonderdeel voor de bewoners en omwonenden van het gebouw.

Woningen moeten tevens voldoen aan de eisen ten aanzien van 'Integrale Woningkwaliteit 2012'. Dat betekent toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen volgens de laatste editie, houdt uit duurzaam beheerde bossen en zoveel mogelijk vermijden van uitlogende verontreinigende bouwmaterialen.

4.5. Verkeer en parkeren

Parkeernormen

De parkeernormen zijn vastgesteld in de nota Stallen en Parkeren (maart 2013) en in het Addendum nota Parkeernormen fiets en auto (maart 2019). De parkeernormen zijn in Utrecht gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt getoetst of het plan voldoet aan het bepaalde in de nota Stallen en Parkeren.

De A.B.C.-straat valt in gebied A1 (Binnenstad, betaald parkeren).

Hiervoor gelden de volgende parkeernormen:

Woning 80 – 130m²:	0,90 parkeerplaats per woning
Woning 55 – 80m²:	0,83 parkeerplaats per woning
Woning tot 55m²:	0,38 parkeerplaats per woning
Geormerkte serviceflat:	0,15 parkeerplaats per woning
Geormerkte studentenflat:	0,10 parkeerplaats per woning
Ziekenhuis:	0,83 – 1,30 parkeerplaats per 100m ² b.v.o.

Fietsparkeren bij woningen is in het Bouwbesluit geregeld. De nota Stallen en Parkeren zegt dan ook niets over het stallen van fietsen bij woningen.

Omdat het complex in de A.B.C.-straat van functie verandert, is hoofdstuk 5.1.1 uit de nota Stallen en Parkeren van toepassing. Hierin is het volgende bepaald:

Bij functiewijziging wordt bij berekening van de parkeereis rekening gehouden met de bestaande legale situatie ('rechtens verkregen niveau'). Dit betekent dat de parkeereis van de huidige situatie wordt bepaald conform de maximum norm. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe functie conform de minimum norm. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de nieuwe, hoeven eventuele parkeerplaatsen niet te worden opgeheven.

De rekenmethode is in de nota Stallen en parkeren opgenomen om met name in betaald parkeergebieden (zoals de Binnenstad) functiewijzigingen en andere ontwikkelingen op het gebied van wonen mogelijk te maken.

Om deze berekening te maken is het volgende nodig:

- ▶ de bestaande functies plus het aantal vierkante meters b.v.o., deze functiebeschrijving moet aansluiten bij tabel B1 uit de nota Stallen en Parkeren.
- ▶ de nieuwe functies plus het aantal vierkante meters b.v.o. (is het aantal woningen plus de woninggrootte) .

In onderstaande tabel is op basis van het programma uit het startdocument "Herontwikkeling A.B.C.-straat 5" vertaald naar parkeernormen conform het bepaalde in hoofdstuk 5.1.1. van de nota Stallen en Parkeren.

Functie	Grootte / aantal	Parkeernorm	Huidig	Toekomstig
Ziekenhuis	7.680 m2	Max. 1,30 / 100 m2 bvo	100 parkeer- plaatsen	
Woning < 55 m2	16*	0,38		6,1
Woning 55 – 80 m2	48*	0,83		39,8
Woning 80 – 130 m2	16*	0,90		14,4
Totaal nieuw				60 parkeerplaatsen

**Specificatie naar grootte zijn bij benadering, hieraan kunnen geen rechten worden ontleend*

Omdat het ‘rechtens verkregen niveau’ (100 parkeerplaatsen) hoger is dan de nieuwe parkeereis (60 parkeerplaatsen) hoeven er voor dit plan geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Dit rekenkundig model is nodig om de ontwikkeling mogelijk te maken. Het zegt echter nog niets over de werkelijke situatie (zijn er nu parkeerplaatsen?) en de toekomstige behoefte van ontwikkelaar en bewoners (wil men parkeervergunningen, wil men deelauto's, enz).

Parkeren

In april 2019 zijn de Beleidsregels voor uitgifte van parkeervergunningen en garageplaatsen 2019 in werking getreden. In artikel 6 van deze beleidsregels is bepaald dat nieuwe bewoners en bedrijven bij functiewijzigingen van gebouwen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit betekent dat:

- ▶ Toekomstige bewoners zijn uitgesloten van een parkeervergunning op straat en komen ook niet in aanmerking voor een garageabonnement via de gemeente in de parkeergarage.

- ▶ De enige plekken voor bewoners zijn de 10 plekken die in de parkeergarage voor deze ontwikkeling beschikbaar zijn.

- ▶ Voor bewoners komen op de beschikbare parkeerplaatsen een aantal deelauto's.

Parkeergarage

Onderdeel van het complex is een belanghebbende parkeergarage. Deze wordt geëxploiteerd door de gemeente Utrecht. De parkeergarage heeft in totaal 87 parkeerplaatsen. 10 parkeerplaatsen zijn vast gereserveerd voor Arkin (voorheen Victas). Deze parkeerplaatsen bevinden zich in een afgesloten gedeelte. Alle 77 parkeerplaatsen zijn via abonnementen uitgegeven.

Verkeer

De transformatie naar woningen zal de buurt naar verwachting niet belasten met meer verkeersbewegingen ten opzichte van de eerdere situatie. Het complex zorgde namelijk voor veel verkeersbewegingen ten gevolge van ambulante/poliklinische behandelingen, aan- en afvoer van ambulances en logistiek en medewerkers. Binnen deze transformatie wordt ingezet op het gebruik van deelauto's en de fiets om zo de omgeving minimaal te belasten. Om dit te faciliteren wordt ingezet op voldoende fietsparkeergelegenheid en parkeerplaatsen voor deelauto's in de parkeerkelder.

5. Onderzoek en haalbaarheid

5.1. Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluid belaste object. In de Wet geluidhinder is onder andere vastgelegd wat de maximale geluidsniveaus mogen bedragen op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. Wonen is een geluidgevoelige bestemming. Er moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen uit de Wet Geluidhinder.

Het plan ligt niet in de wettelijke geluidzone van een weg, spoorweg of gezoneerd industrieterrein. Verder ligt het in een verkeersluw gebied zodat de werkelijke geluidsbelasting erg laag is. Daardoor hebben alle toekomstige woningen een geluidluwe zijde.

5.2. Luchtkwaliteit

De transformatie moet voldoen aan de eisen uit de Wet Luchtkwaliteit. De verwachting is dat dit geen belemmering oplevert.

5.3. Externe veiligheid

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen of transportroutes gelegen waarmee bij de planontwikkeling rekening moet worden gehouden.

5.4. Bedrijven en milieuzonering

Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven die een belemmering vormen voor de transformatie.

5.5. Archeologie en cultuurhistorie

Uit de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht blijkt dat er geen verwachting bestaat op archeologische resten in dit plangebied.

5.6. Bodemkwaliteit

De transformatie voldoet aan de eisen uit de Wet Bodembescherming.

5.7. Water

Conform het Besluit ruimtelijke ordening, moet er bij een ruimtelijk plan een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het project voor de waterhuishouding. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moet daarbij (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden.

De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Als er geen gevolgen zijn voor de waterhuishouding dan moet dit worden aangetoond. Er dient daarbij altijd overleg plaats te vinden met het betreffende waterschap. Voor het bouwplan wordt een watertoets uitgevoerd.

5.8. Flora en fauna

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van invloeden op natuurwaarden en beschermde soorten.

Aangetoond moet worden dat in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

De initiatiefnemer dient bij de aanvraag van de omgevingsvergunning te verantwoorden dat voldaan wordt aan de Wet Natuurbescherming.

5.9. Kwaliteit van de leefomgeving

In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen in belangrijke mate steeds meer aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw, spraakverstaanbaarheid en windhinder omdat dit aspecten zijn die de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden.

5.10. Gezondheid

In de binnenstad wonen veel alleenstaanden. Veel van hen zijn jong en hoog opgeleid. Er wonen daarnaast weinig kinderen. Gemiddeld zijn de bewoners gezond, maar dit verschilt per groep. Eenzaamheid, overgewicht, chronische aandoeningen, moeite met rondkomen, roken en alcohol zijn de voornaamste gezondheidsproblemen. Bewoners van de binnenstad geven aan dat de gemeente meer mag doen aan de openbare ruimte (groen), parkeren, leefbaarheid en handhaving.

Om de gezondheid van de toekomstige bewoners en de omwonenden te beschermen en te bevorderen moet het plan bijdragen aan een gezonde leefomgeving. In een gezonde leefomgeving is gezond gedrag gemakkelijk, voelt men zich prettig en is de milieukwaliteit goed.

In het te ontwikkelen plan moet dit op verschillende manieren aantoonbaar worden gemaakt.

In de parkeergarage is meer ruimte voor fietsen dan voor auto's. Fietzers kunnen er gemakkelijk in en uit (zonder zware deuren of steile hellingen), waardoor er zo min mogelijk fietsen op straat gestald worden. De autoroutes in en uit de parkeergarage zijn zo gemaakt dat omliggende woningen niet gehinderd worden door koplampen. De straat kan op termijn parkeervrij gemaakt worden. Dit geeft extra ruimte voor groen en voor een ontmoetingsplek voor bewoners. De grondgebonden woningen hebben een buitenruimte voor hun woning van 1 à 2 meter diep waar zij bijvoorbeeld een bankje en/of planten kunnen plaatsen, waardoor het een bijdrage kan leveren aan de privacy in de woning, gevoel van eigenaarschap in de straat en contact met burens. De binnenplaatsen van het pand worden vergroend, zodat net als bij de tuinen van de Groenestraat een groene binnentuin ontstaat. Deze kunnen gebruikt worden als collectieve binnentuinen door de nieuwe bewoners.

De woningen worden voorzien van goede ventilatie, bij voorkeur via natuurlijke toevoer en CO₂-gestuurde mechanische afvoer. Om hinder van burens te voorkomen wordt goede geluidsisolatie tussen de woningen toegepast.

5.11. Afvalinzameling

De afvalinzameling vindt in pandig plaats door middel van rolcontainers. Met de toekomstige bewoners/pandeigenaar zal nader bepaald worden hoe het afval aangeboden wordt en hoe de geleegde containers weer in het pand worden geplaatst.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling wordt gerealiseerd op eigen grond. Er is geen gronduitgifte en of grondexploitatie aan de orde. De gemeente is faciliterend. Er is een intentieovereenkomst gesloten met de initiatiefnemer ter dekking van de ambtelijke plankosten voor het opstellen van de bouwvelop. Nadat de aangescherpte bouwvelop vastgesteld is door het college van burgemeester en wethouders wordt met Mitros een anterieure overeenkomst gesloten waarin afspraken over de (definitieve) plankosten worden vastgelegd, maar ook zaken met betrekking tot inrichting en aansluiting op de openbare ruimte en planschade. De economische haalbaarheid van de ontwikkeling is voor rekening en risico van Mitros.

Planschade

Er moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. Planschadeclaims zijn op voorhand niet uit te sluiten. Mitros zal een planschaderisico-inventarisatie moeten laten uitvoeren. In de anterieure overeenkomst zal in een paragraaf de planschade worden geregeld zoals bedoeld in artikel 6.4a van de Wro. Hierin wordt opgenomen dat eventuele planschadekosten voor rekening komen van Mitros.

7. Verantwoording proces

7.1. Het gevolgde samenwerkingsproces

Mitros gaat met de bouwvelop als geldend kader de transformatie realiseren.

7.2. Het gevolgde participatieproces

Op basis van het initiatief is er na de vaststelling van het startdocument in oktober 2017 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Vanuit de buurt werd gepleit voor een woonprogramma met woningdifferentiatie in types en groottes.

Voor vaststelling van de aangescherpte bouwvelop heeft Mitros de buurt geïnformeerd over de plannen, het proces en de planning.

8. Vervolgtraject

8.1. Planproces

Om de voorgestelde ontwikkeling mogelijk te maken is een buitenplanse afwijking (kruimelgeval) nodig. Nadat de aangescherpte bouwenvelop is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders zal de vergunningaanvraag getoetst worden en zal een ontheffingsprocedure worden doorlopen. De bouwenvelop is hiervoor het kader. Voordat de omgevingsvergunning wordt verleend moet er een anterieure overeenkomst zijn getekend.

8.2. Planologisch juridisch proces

Na vaststelling van de aangescherpte bouwenvelop door het college zal Mitros een aanvraag voor een omgevingsvergunning indienen voor de transformatie. Ten behoeve van de aanvraag moeten de benodigde onderzoeken zijn uitgevoerd en moet aangetoond zijn dat de ontwikkeling uitvoerbaar is. Zodra de omgevingsvergunning is ingediend -en gepubliceerd- is het voor eenieder mogelijk om bezwaar op het plan in te dienen. Nadat de omgevingsvergunning is verleend is het mogelijk voor belanghebbenden om beroep tegen de verleende omgevingsvergunning in te dienen.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00