

Startdocument



Kruisvaartkade



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

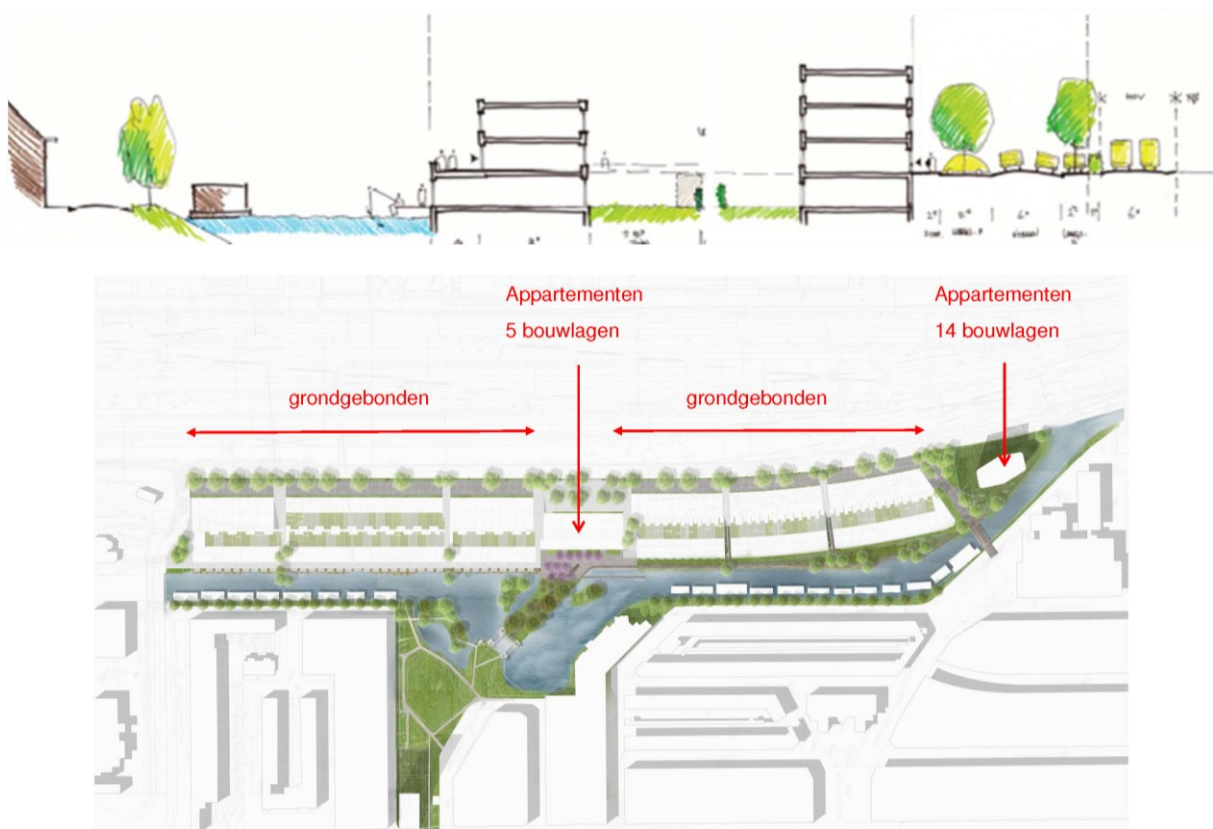
Startdocument kruisvaartkade, februari 2016

Deel A: gegevens

1. Omschrijving van het initiatief:

Initiatiefnemer van de ontwikkeling Kruisvaartkade is A.S.R. Vastgoed Ontwikkeling N.V. uit Utrecht (ASR) als risicodragend ontwikkelaar waarbij NS Vastgoed B.V. uit Utrecht (NS) zorg draagt voor het ter beschikking stellen van de gronden.

Voor het plan laat ASR zich stedenbouwkundig en architectonisch adviseren door Groosman Stedenbouw en Architectuur uit Rotterdam.



1.1 Planvoorstel

Voorgesteld wordt het voormalig expeditieknooppunt (EKP) van de spoorwegen op te delen in twee gesloten bouwblokken met grote grondgebonden stadswoningen, met in het midden en aan de zuidkant twee bouwblokken met appartementen van respectievelijk 5 en 14 lagen. De bebouwing heeft een stedelijk karakter en beoogt zowel op de schaal van de stad en het spoor als op de schaal van Dichterswijk aan te sluiten. Het plan bestaat uit circa 215 woningen met een oppervlak van ca. 39.000 m² BVO: circa 142 grote grondgebonden stadswoningen en circa 73 appartementen van verschillende grootten. Alle woningen worden in principe vrije sector koopwoningen. Als de markt daartoe aanleiding geeft, kan een aantal appartementen omgezet worden van koop in vrije sector huur.

In verband met de afschermende bebouwing die aan de kopzijde van bouwblokken nodig is in verband met de geluidsbelasting, is via een indeling van de grondgebonden

stadswoningen ook een aan huis gebonden beroep mogelijk. ASR hanteert het concept 'Homemade', waarbij bijvoorbeeld ook de breedte van de woning door de koper kan worden gekozen.

Door de hoge plankosten voor de ontsluiting van het plangebied, de renovatie van de hefbrug, de aansluiting op ringpark en de opheffing van het brandstofknooppunt, is het beoogde programma voor ASR noodzakelijk voor een rendabele planexploitatie.

Verkeersontsluiting en parkeren

Het plangebied wordt aan de noord- en zuidzijde voor autoverkeer ontsloten via de bestaande brug over de Kruisvaart bij de Jan van Foreestlaan en via een verkeersluwe nieuwe brug bij de Da Costa kade (één richting, het nieuwe gebied in). Via de te renoveren brug bij het centrale parkje en de Da Costa kade wordt het plangebied voor langzaam verkeer (fietser en/ of voetganger) ontsloten. Het parkeren voor de bewoners wordt onder de bouwblokken op eigen terrein gerealiseerd, variërend van 0,5 tot 1 parkeerplek per woning. De bezoekers parkeren op maaiveld langs de busbaan (circa 70 parkeerplekken). De parkeervoorzieningen wil ASR aanpassen aan het aantal woningen dat ontstaat als gevolg van de keuzevrijheid voor kopers. Het aantal van de woningen kan daardoor wijzigen.

- Openbare ruimte , water en groen

Met het plan wil ASR aansluiten bij het buurtinitiatief Ringpark Dichterswijk door de hefbrug bij het parkje aan de Jeremias Deckerstraat ('Hefbrugpark') te renoveren en een nieuwe brug aan te leggen voor langzaam verkeer bij het groen aan de Da Costakade. Het voormalige benzinestation aan de Croeselaan is onderdeel van het plangebied Kruisvaartkade. Hierdoor wordt de mogelijkheid gegeven om het ringpark tot aan de Croeselaan vorm te geven.

In het groengebied bij de hefbrug kan een speelplek gerealiseerd worden.

Hoewel uit nader onderzoek blijkt dat ook infiltratie een oplossing kan bieden aan de opgave om extra water m2 te realiseren (waterberging), wil ASR bezien of door ingrepen aan de bestaande (oostelijke) contour van de kruisvaart een bijzonder watermilieu gerealiseerd kan worden in combinatie met enkele openbare steigers in het zuidelijk deel als onderdeel van het ringpark.

- Voorzieningen langs de Kruisvaart

Er kunnen bij de appartementen op de begane grond functies horeca, kantoor en/of dienstverlening worden gevestigd. Zowel langs het park als aan de kant van het spoor en busbaan.

- Nieuwe functie van het benzinestation aan de Croeselaan

Het benzinestation zal niet meer als zodanig functioneren. Het pand staat nu al een tijd leeg. Het bijbehorende terrein wordt gebruikt voor het stallen van auto's. Voorgesteld wordt het pand te renoveren dan wel te vervangen door nieuwbouw. Bij nieuwbouw wordt geacht aan een pand in één dan wel twee bouwlagen. Het ligt direct in het ringpark. Als mogelijke functies ziet ASR horeca, kantoor en detailhandel.

- Geluid

In grote lijnen is na onderzoek vastgesteld dat met de toepassing van specifieke maatregelen (als dove en/of dubbele gevels, geluidluwe zijden en gesloten

woningblokken) een ontwerp te vervaardigen is dat aan de grenswaarden en het gemeentelijk geluidbeleid voldoet. Voor de hoogbouwaccenten zal in relatie tot de eis m.b.t. de aanwezigheid van een geluidluwe zijde nog aandacht aan het ontwerp worden besteed.

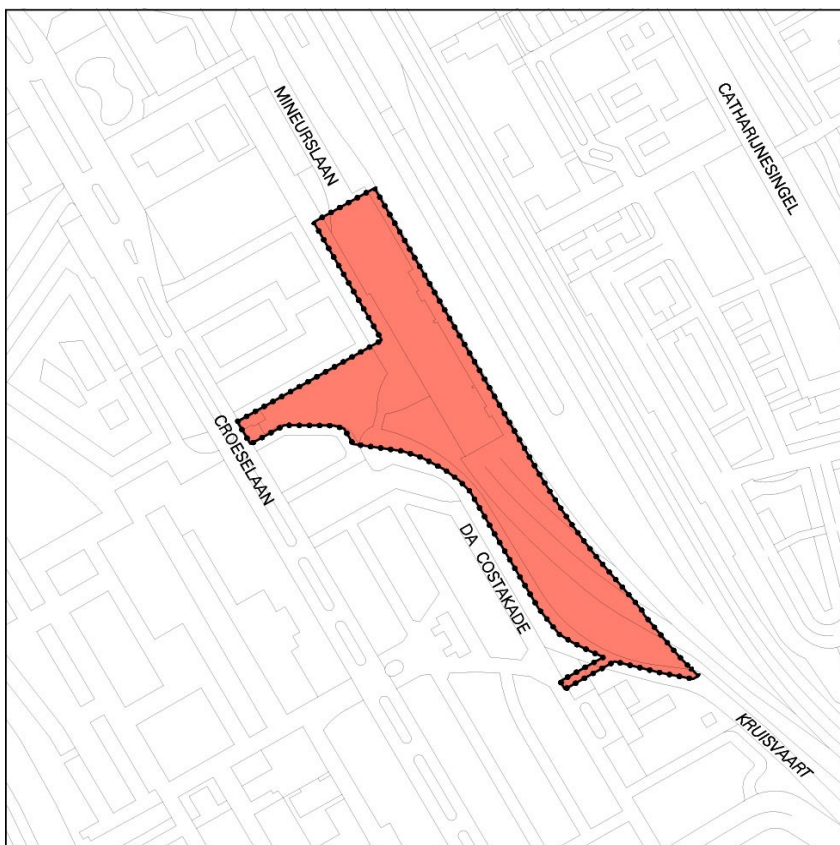
2. Aanleiding

De ontwikkeling van het EKP terrein heeft een lange voorgeschiedenis. Al in 2001 is een startnotitie door het college vastgesteld met het voorstel hier woningbouw te realiseren. In 2003 is de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier door de raad vastgesteld met 300 appartementen op het voormalige EKP-terrein. Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SpvE's) uit 2008 en 2012 zijn nooit aan het college aangeboden. Het plan is herhaaldelijk gewijzigd als gevolg van veranderende marktomstandigheden en reacties van omwonenden. Een eerder planvoorstel van 726 kleine appartementen leidde tot een te grote verkeersbelasting voor de omringende woonbuurt en een te hoge parkeerdruk in het gebied. Het huidige planvoorstel reageert op deze ruimtelijke restricties en de ideeën van omwonenden en het breed gedragen buurtinitiatief. NS heeft met ASR, die het plan gaat ontwikkelen, een intentieovereenkomst gesloten. De initiatiefnemers hebben de gemeente verzocht medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging om dit plan mogelijk te maken.

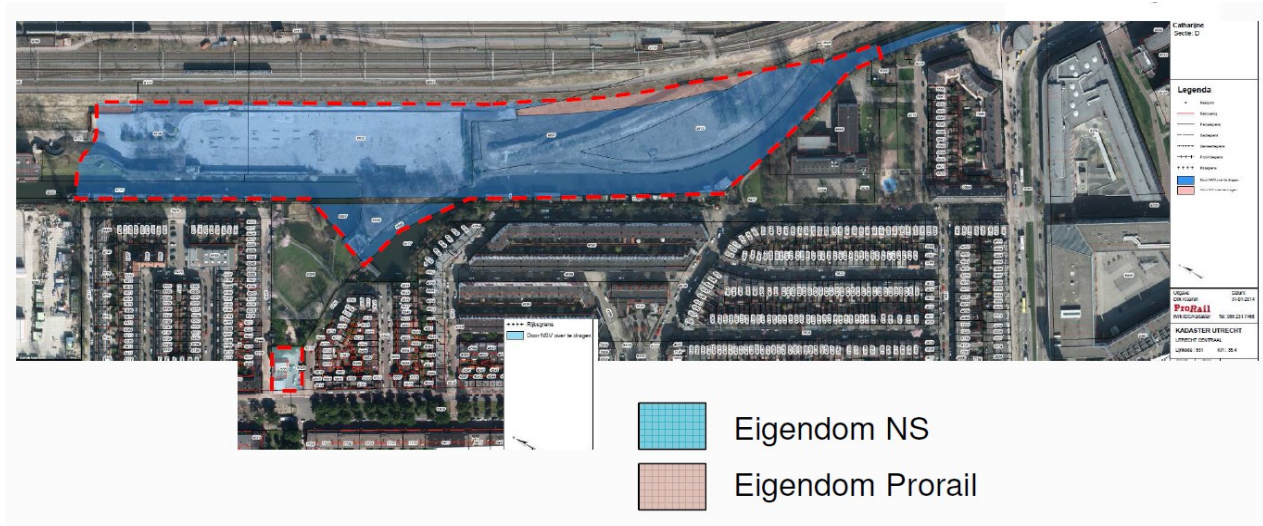
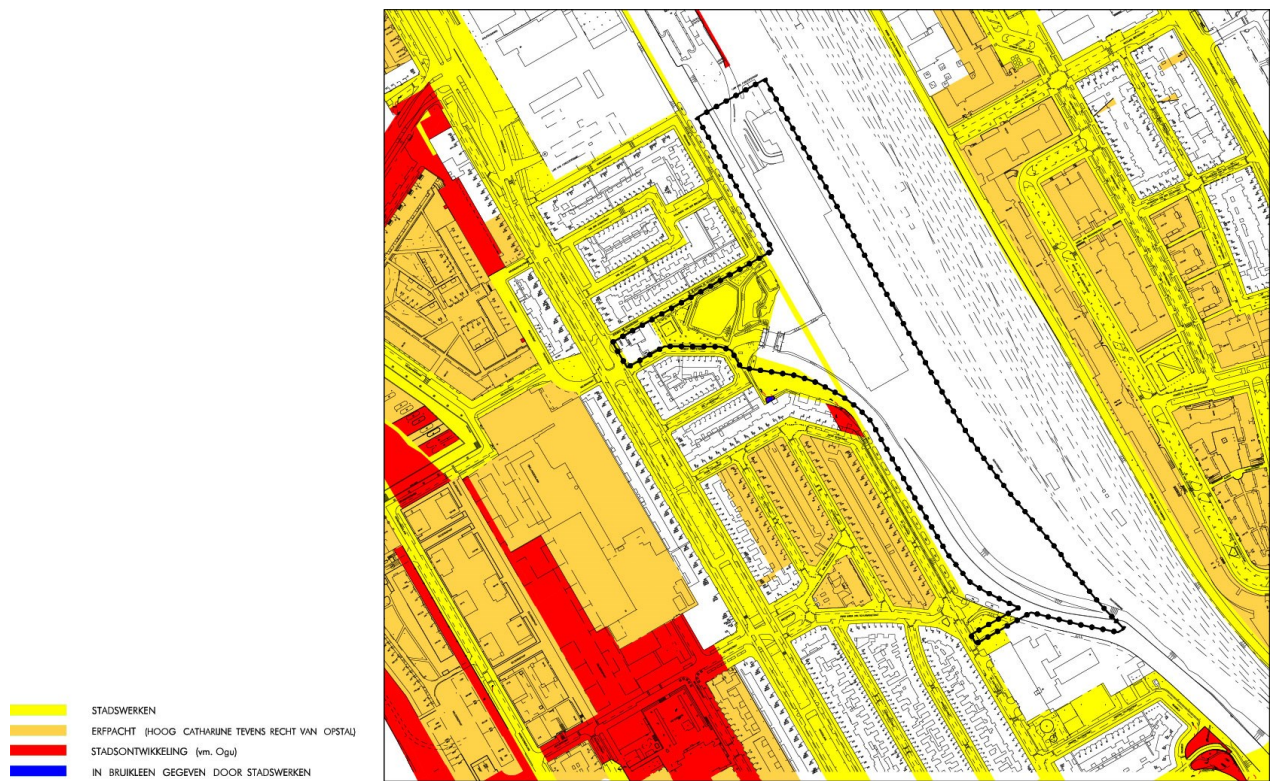
3. Gegevens van het plangebied:

3.1 Locatie en eigendom

Het plangebied is gelegen tussen het spoor/ busbaan en de Kruisvaart. Het bestemmingplan van de Jan van Foreeststraat vormt de noordelijke begrenzing. De zuidkant wordt begrensd door de Da Costa kade. Het groengebied langs bij de Jeremias Deckerlaan maakt deel uit van de ontwikkeling. Evenals het benzinestation aan de Croeselaan. Het gebied is nu alleen bereikbaar via een brug aan de noordzijde van het gebied.



Het plangebied is grotendeels eigendom van NS, deels van Prorail. Het park aan de Jeremias Deckerstraat, de groenstrook aan de westzijde van de Kruisvaart en het groen aan de Da Costakade is eigendom van de gemeente. Aan de oostkant van de Kruisvaart is een smalle strook eigendom van de gemeente.



3.2 Vigerende juridische regelingen

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden 2014' van toepassing. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 31 oktober 2014. Ter plaatse gelden de bestemmingen: Bedrijfsdoeleinden met een bebouwing tot maximaal 20 meter hoogte aan de noordzijde van de locatie; groenvoorzieningen in het middengebied; verkeer - railverkeer (zuidzijde) en water.

Een deel van het plangebied (het parkje aan de Jeremias Deckerstraat en de Da Costakade; het benzinstation aan de Croeselaan) valt in de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk en is daar bestemd conform de huidige functie.

Er zal een bestemmingsplan gemaakt moeten worden om een herontwikkeling mogelijk te maken.



3.3 Beleidskader

Visie Kruisvaartkwartier

Deze visie is in 2003 door het college vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van een ruimtelijke visie waren de initiatieven die voor herontwikkeling van diverse deelgebieden speelden:

- Nieuwbouw van het hoofdkantoor van de Rabo bank aan de Croeselaan
- Het voormalig REMU terrein aan de Croeselaan
- Het voormalig EKP terrein (Expeditie Knoop Punt) van NS (nu kruisvaartkade).

De doelstelling van deze visie was om deze initiatieven in samenhang te bezien en hiervoor op hoofdlijnen ruimtelijke- en functionele randvoorwaarden te formuleren. De ambitie was een opwaardering van dit deel van de stad met een eigen identiteit. De Kruisvaart zou meer betekenis voor zowel de huidige als nieuwe bewoners van Dichterswijk moeten krijgen.

Hoogbouwvisie

Deze visie is in 2005 vastgesteld door de Raad. Het plangebied maakt deel uit van de 'centrale zone'. De basismaat in dit gebied bedraagt 15 of 30 meter met accenten tot 30 tot 60 meter.

Wonen

In de geactualiseerde woonvisie 2015 – 2019 (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juni 2015) is aangegeven dat de gemeente op korte en lange termijn behoefte heeft aan woningen in het middel dure huursegment (EUR 710-900). In het Actieplan middel dure huur stimuleert de gemeente de vergroting van het aanbod middel dure huurwoningen (aanbod woningen met een huur tussen EUR 710,- en EUR 900,-). Met voldoende aanbod in dit segment wordt de instroom in sociale huurwoningen beperkt en komen deze woningen beschikbaar voor de groep waarvoor ze zijn bedoeld. Ook behouden we afgestudeerden voor de stad en bieden we ouderen een alternatief voor een koopwoning. Verder is in het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen', evenals in de eerder genoemde geactualiseerde woonvisie, vastgelegd dat we hoge eisen stellen aan duurzaamheid bij nieuwbouw en renovatie, waarbij wordt geadviseerd woningen duurzaam en levensloop bestendig te maken.

Horeca en detailhandel

Voor horeca is het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (OHU) uit 2012 het relevante toetsingskader. Dit kader beschrijft waar en voor welke vergunning horeca mogelijk dan wel niet mogelijk is. Voor het centrum is een aantal profielen opgesteld, die een clustering en profilering van het aanbod faciliteren.

Wat betreft detailhandel is het beleid om geen detailhandel toe te voegen buiten de bestaande detailhandelsclusters maar in te zetten op daar waar mogelijk versterken van de bestaande detailhandelscentra/strips. Kleinschalige (nieuwe vormen van) detailhandel complementair aan de bestaande detailhandel (zoals een atelier met verkoopruimte (kleinschalig) is wel denkbaar.

Kantoren

Het beleid ten aanzien van nieuwe kantoorvestigingen is zeer terughoudend. Onder strakke voorwaarden is het mogelijk kantoren <500 m² te realiseren buiten de bestaande gemeentelijke kantorenafspraken.

Parkeren

De gemeenteraad heeft in maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld.

Utrecht werkt aan een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van het parkeerbeleid.

Deel B: beoordeling van het initiatief

4. Resultaat van de quickscan:

Stedenbouwkundige aspecten

Aan een programma op deze centrumlocatie zullen bijzondere randvoorwaarden worden gesteld. In het stedenbouwkundig plan van Groosman wordt een hoog ambitieniveau gepresenteerd. Dit geldt in ieder geval aan de zijde van de Kruisvaart waarbij er ingrepen in de bestaande (oostelijke) contouren van de Kruisvaart worden voorgesteld waardoor een bijzonder watermilieu gecreëerd kan worden. Het idee hier een steiger te maken kan de ontbrekende schakel van het Ringpark zijn.

Uitwerkingen waarbij een wandelpad langs de Kruisvaart over de 1^e laag van de woningen worden gerealiseerd zijn bijzondere en stedelijke oplossingen. Ook de gebouwde (in pandige) parkeervoorzieningen zijn voorbeelden van een stedelijke uitwerking van de typologie grondgebonden grote stadswoningen/appartementen.

Een positieve beoordeling van het stedenbouwkundig plan is onlosmakelijk verbonden met bovengenoemde voorstellen.

Bij de verdere uitwerking zijn er nog wel diverse bespreekpunten/randvoorwaarden:

- Gezien de nabijheid van Utrecht Centraal Station is het wenselijk dat de bebouwing langs de spoorzone een meer stedelijke uitstraling krijgt. ASR en gemeente zullen zich gezamenlijk inspannen om het woningprogramma in het bouwblok langs het spoor te vergroten, binnen de randvoorwaarden van auto-ontsluiting, parkeren en openbaar groen.
- Nader wordt bekeken hoe het woontoren in de zuidpunt goed kan worden ingepast in de omgeving. In het planvoorstel loopt de begane grond van de toren loopt nu tot aan de Kruisvaart door, met groen op het dak: geen openbare ruimte, geen groene uitstraling vanaf het maaiveld. Het plan kan in dit opzicht verbeterd worden.
- Langs de Kruisvaart is wordt het voorgestelde programma positief beoordeeld vanwege de schaal van het water en de woonboten in de Kruisvaart.
- Waardering is er voor het appartementenblok aan centrale park (=kloek industrieel gebouw).
- De koppen van de lange bouwblokken zouden meer gesloten moeten zijn in plaats van open, in verband met de afscherming van het weg en spoorgeluid.
- Extra functies in dit binnenstedelijke gebied worden positief beoordeeld en zorgen voor levendigheid.
- Gezinnen zijn voor ASR de doelgroep. Hoe wordt voldaan aan de Jantje Beton norm = 3% van totale gebied geschikt voor spelen?
- De brug aan de zuidzijde bij de Da Costakade ligt dicht op de woonboot. Deze zal daarom verplaatst dan wel opgeheven worden. De woonboot blokkeert het zicht op het water.
- Sloop en nieuwbouw van het voormalige benzinestation geeft de mogelijkheid de relatie Croeselaan en het nieuw te ontwikkelen gebied te verbeteren. Het pompstation blokkeert nu het zicht op het groen van het Hefbrugpark vanuit de Croeselaan.

Horeca en detailhandel

Horeca op de locatie van het benzinepompstation past in het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (OHU): de gehele Croeselaan is een voorzieningenzone waar zowel horeca D1 als horeca D2 mogelijk is. In geval van horeca moet bekeken worden in hoeverre een terras gewenst is en zo ja, wat de gewenste omvang is.

Kleinschalige (nieuwe vormen van) detailhandel complementair aan de bestaande detailhandel (zoals een atelier met verkoopruimte (kleinschalig) is denkbaar.

Het Ontwikkelingskader Utrecht horeca (OHU) voorziet nu niet in horeca aan de Kruisvaartkade. Gezien de ligging van de appartementen nabij grondgebonden stadswoningen (met tuinen) moet rekening gehouden worden met eventuele overlast voor de woningen.

Kantoor

Op nieuw te ontwikkelen locaties, zoals aan de Kruisvaart en op de plek van het benzinepompstation, is het niet wenselijk om solitaire (kleine) kantoorunits toe te staan. Mogelijkheden voor dit soort functies zijn er vooral op bestaande locaties (zoals in een leegstaand pand in een bestaande voorzieningenstrip).

Overige voorzieningen

In het voormalig EKP gebied wordt door ASR ondersteunende voorzieningen voorgesteld op de begane grond van de appartementen. Dit is denkbaar, rekening houdend met de bereikbaarheid, de benodigde parkeerruimte en de kwaliteiten van het nieuwe groen. De grote grondgebonden stadswoningen maakt het uitoefenen van een beroep aan huis goed mogelijk.

Verkeerskundige aspecten

Op basis van het meest recente verkeersmodel moet worden aangetoond dat de ontwikkeling verkeerskundig inpasbaar is en niet te veel druk veroorzaakt op het omliggende wegennet en de omliggende buurt.

De auto-ontsluiting van het plangebied via een nieuwe brug bij de Da Costakade, zoals ASR voorstelt, mag het verkeersluwe karakter van de buurt niet aantasten.

Op basis van het definitieve programma moet een parkeerbalans worden opgesteld, gebruik makend van de gemeentelijke Nota Stallen en Parkeren.

Wonen

ASR wil zowel de eengezinswoningen als de appartementen in eerste instantie ontwikkelen in de vrije sector/koop. Voorheen was door de gemeente gekozen voor focus en prioriteit aan Leidsche Rijn en Stationsgebied in deze categorie. Op basis van de nieuwe marktsituatie wordt de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangepast.

Wat betreft de doelgroep voor de appartementen is het wenselijk om te bouwen voor kleine huishoudens (zowel starters als vitale ouderen) in het middel dure huursegment. Een dergelijke ontwikkeling draagt bij aan het verminderen van het tekort in dit segment en sluit aan bij de ambities uit de woonvisie 2015 - 2019 (vastgesteld in de gemeenteraad op 4 juni 2015). Project kruisvaart is door ASR als een locatie voor middel

dure huur opgenomen in het bidboek. Het ging destijds om een planconcept met ca. 726 kleine appartementen voor starters en studenten. In de buurt en de klankborggroep werd dit planvoorstel in 2012 slecht ontvangen, onder meer omdat dit voorstel leidde tot een te grote parkeerdruk op het gebied en een te grote verkeersbelasting voor de omringende woonbuurt. ASR heeft het plan mede daarom gewijzigd.

Gezonde verstedelijking

Het stedenbouwkundig plan van ASR zal een gezonde en duurzame waarde moeten toevoegen aan de wijk zuid west en Dichterswijk. Gestreefd moet worden naar energie neutraal bouwen.

Door de aansluiting van het planvoorstel op het buurtinitiatief Ringpark kan dit park dat diverse kleine groengebieden in Dichterswijk met elkaar verbindt, vergroot worden. Zowel voor de huidige als voor nieuwe bewoners ontstaat daardoor een aantrekkelijke groene route van voldoende omvang voor wandelen, sport en spelen.

De volgende verbindingen verdienen extra aandacht om het te vergroten ringpark meer kwaliteit te geven:

- Het buurtgroentje aan de Da Costakade.
- Het Hefbrugpark, waarvoor door de buurt een groenplan wordt ontwikkeld, en waar ASR de bestaande hefbrug wil renoveren.
- De nieuwe functie van het benzinestation in relatie tot het ringpark (het Hefbrugpark en de oversteek van de Croeselaan richting Parkhaven).

Door deze verbindingen goed vorm te geven ontstaan er meer ontmoetings- en wandelmogelijkheden en meer kwalitatief groen in de Dichterswijk.

Met de groene wandelroutes met deels ook openbare steigers direct langs de Kruisvaart, en de privé-steigers bij de woningen kan een bijzonder watermilieu gecreëerd worden. Hiermee kan een belangrijke bijdrage aan een gezonde woonomgeving met ruimte voor spel en sport geleverd worden.

Een bushalte aan de busbaan is gewenst voor de nieuwe bewoners.

Er zijn een aantal punten van zorg over de locatie als een nieuwe woonbuurt:

- De busbaan en de spoorlijnen produceren veel geluid. Het geluid van de busbaan en dat van het railverkeer worden volgens de wet apart beoordeeld, maar het geluid van beide is wel samen hoorbaar. Er zou ook een beoordeling van het cumulatieve geluid van spoor + bus moeten plaatsvinden.
- Een hogere woningdichtheid is hier vanuit deze optiek wenselijk.
- In het voorstel van ASR wordt er binnen de blokken geparkeerd zodat er geen auto's op straat te zien zijn. Vanuit gezondheid gezien is dit geen goed idee, omdat het dan ook binnen de blokken lawaaiiger wordt. Bovendien is een parkeerplaats geen geschikte plek voor kinderen om te spelen. Een betere optie is dan parkeren in een gesloten parkeerkelder.
- Voor de groene kwaliteit van de woonomgeving is het gewenst de onderzijde van de parkeernormen aan te houden.
- Waarschijnlijk moeten er aan de spoor/busbaan zijde dove gevels worden gemaakt, om aan de wettelijke vereisten te voldoen. In dat geval kunnen er geen deuren (te openen geveldelen) in de naar het spoor gerichte gevel.
- Aan de Z.O. zijde is een hoge toren voorzien. Vanuit gezondheid is het van belang dat deze ook een stilte-buitengevel heeft waar slaapkamers kunnen worden gesitueerd. Aangevoerd zal moeten worden dat in de woningen een acceptabel geluidsniveau mogelijk is.

Milieu en duurzaamheid

Trillingshinder

Prorail en NS werken aan DSSU, dat houdt in dat de treinen met grotere snelheid het station Utrecht Centraal kunnen naderen. Dit veroorzaakt meer geluid en trillingen. Anderzijds zullen minder wissels minder geluid en trillingen opleveren. Het effect hiervan is op de nabij geprojecteerde woningbouw moet worden onderzocht.

Industrielawaai

Niet duidelijk is of ter plaatse van de woningen de maximale grenswaarden ingevolge de wet geluidhinder (voor spoorweg; busbaan en HWC centrale Nicolaas Beetsstraat) en de geluidnota Utrecht met betrekking tot rijgeluid van het emplacement niet worden overschreden en of wordt voldaan aan de normering voor niet-rijgeluid.

De Hulp Warmte Centrale (HWC) aan de Nicolaas Beetsstraat, is qua geluid gezoneerd en de zone ligt over het plangebied.

Als bovenstaande vraag positief kan worden beantwoord, is planvorming met ontsluiting en oriëntatie op het spoor met in acht name van de geluidnota mogelijk. Met name hoogbouw met accenten zijn hierbij cruciaal.

De oplossing van woningplattegronden met werkruimtes aan de spoorzijde biedt geen soelaas, omdat dat planologisch niet kan worden geborgd.

Het project loopt al enige tijd. Van belang is bestaande onderzoeken te actualiseren.

Luchtkwaliteit

Het meest recente verkeersmodel moet als basis dienen voor luchtkwaliteit (en geluids-) onderzoeken. Dat kan overigens pas als het programma definitief is.

Duurzaam bouwen en energie

Bij de ontwikkeling van het plan wordt aandacht gevraagd voor aspecten van duurzaam bouwen conform de gemeentelijke ambities: Kadernota Duurzaam Bouwen, Milieubeleidsplan, Waterplan, CO2 ladder, het FSC convenant, Utrecht creëert Nieuwe Energie. Gestreefd moet worden naar energie-neutraal bouwen.

Externe veiligheid

De spoorlijn Utrecht-Geldermalsen is onderdeel van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. De initiatiefnemer zal een berekening van het groepsrisico moeten maken. Op basis van het definitief programma.

Flora en fauna

Er zal een flora en fauna onderzoek gedaan moeten worden in verband met aanwezige houtopstanden en het water.

Dit onderzoek dient tijdig plaats te vinden omdat de onderzoeks-kalender van flora en fauna en doorlooptijden van planprocedures niet hoeven samen te vallen.

De Kruisvaart is de middelste van drie in 1665 opgeleverde evenwijdige grachten die onderdeel uitmaakten van het uitbreidingsplan Moreelse. Met de namen Herengracht, Bloemgracht en Blekersgracht moesten ze een allure krijgen van de Amsterdamse grachtengordel. Zover is het nooit gekomen. Inmiddels is de Herengracht verdwenen onder de oostelijke treinsporen en de Blekersgracht is gedempt voor de middenstrook van de Croeselaan. De Bloemgracht, nu de Kruisvaart is het langst in gebruik gebleven en is doorontwikkeld om een relatie te leggen tussen het Merwedekanaal en het spooreplacement. Hiervan zijn de Hefbrug (gemeentelijk monument) en het tracé van een goederenspoor herkenbare restanten. Met het bebouwen van de Kruisvaart wordt de draad van 1665 opnieuw opgepakt. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk in verband met voormalige rivierlopen en oude bewoningssporen, waaronder steenbakkerijen.

5. Formulering van de onderzoeksvragen

- Hoe worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden nader uitgewerkt?
- Moet de openbare ruimte gerelateerd zijn aan de Kruisvaart of juist meer stedelijk?
- Welke uitgangspunten worden gesteld aan een programma op deze centrumlocatie? Hoe krijgt het bouwblok aan het spoor een stedelijke uitstraling passend bij een locatie dichtbij CS? ASR zal zich samen met de gemeente inspannen om het woningbouwprogramma langs het spoor te vergroten zodat een meer stedelijk profiel gerealiseerd kan worden. Dit wordt onderzocht door meerdere varianten uit te werken.
- Wat zijn de effecten van een verkeerstoename? De aanliggende wijken mogen geen hinder ondervinden.
- Onderzocht moet worden of de door ASR voorgestelde auto- ontsluiting via een nieuwe brug aan de Da Costa kade het verkeersluwe karakter van de bestaande woonbuurt niet aantast.
- Welke gemeentelijke parkeernormen worden gehanteerd (bandbreedte). Hoe kan daarbij tegemoet gekomen aan de bereikbaarheidsambities op deze locatie dichtbij het station? De opgave is te zoeken naar vormen van duurzame mobiliteit. Te denken valt aan het stimuleren van gebruik van fiets, OV en deelauto's. Ook nieuwe, nog experimentele, technologieën kunnen hieraan bijdragen. Te denken valt aan gebruik van Intelligente Transport Systemen en (parkeer-)app's.'
- Kan er bij de busbaan een bushalte worden gerealiseerd?
- De parkeerdruk mag de kwaliteit van de openbare ruimte in het plangebied niet aantasten.
- Hoe wordt de kwaliteit van de groene ruimte verzekerd?
- Krijgt de hefbrug een functie voor voetgangers of ook voor fietsers?
- Wat zijn de effecten van een de nieuwe bebouwing op de bezonning en licht inval van de bestaande woonboten en woningen.
- Hoe wordt voldaan aan de Jantje Beton norm (= 3% van totale gebied geschikt voor spelen)?
- Hoe wordt aangesloten bij het ringpark, een initiatief van de wijk ter hoogte van de Da Costakade, het hefbrugpark en de Croeselaan?
- Is de brug aan de zuidzijde goed inpasbaar in het openbaar groen aan de Da Costakade?

- Wat zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het voormalige pompstation aan de Croeselaan; hoe is de zichtrelatie van de Croeselaan op het groene park bij de hefbrug te optimaliseren?
- Welke functie krijgt het voormalige benzinestation? Hoe wordt de relatie met het ringpark en de herinrichting oversteek ('Croeselaan Veilig') van de Croeselaan vormgegeven?
- In geval van horeca zullen randvoorwaarden worden opgesteld over al dan geen terras en de grootte daarvan.
- Hoe wordt de groene route langs het water van de Kruisvaart vormgegeven? Welke bijdrage levert die deze route aan een gezonde woonomgeving?
- Er moet ook een beoordeling van het cumulatieve geluid van spoor + bus plaatsvinden.
- Aangevoerd zal moeten worden dat in de woningen langs het spoor een acceptabel geluidsniveau mogelijk is.
- Aangevoerd moet worden dat de van het spoor afgekeerde gevel van de hoge woontoren voldoende stil is
- Er zal moeten worden onderzocht wat de optimale energie-infrastructuur is. Het streven is energie-neutraal te bouwen.
- Welke duurzame en gezonde waarden voegt dit plan toe aan de wijk Zuid-West en de stad Utrecht?
- Hoe kan het parkeren worden ingepast zonder geluidsoverlast in het terrein tussen de woningen?
- Hoe krijgen de woningen voldoende woonkwaliteit? Woonkwaliteitscriteria zijn:
 - het Politiekeurmerk Veilig Wonen;
 - een bergruimte per woning van ten minste 1.80 breed en een oppervlakte van minimaal 5 m²;
 - een buitenruimte van ten minste 4 m² of een gemeenschappelijke buitenruimte;
 - toepassing van gecertificeerd hout (FSC of het Keurhout keurmerk).
- Afhankelijk van de hoogte van het appartementengebouw aan de zuidzijde van het plangebied dient er ook aandacht te zijn voor het aspect windklimaat en bezonning.
- Naast de gebruikelijke milieuonderzoeken is er aandacht nodig voor de milieuaspecten geluidhinder en externe veiligheid van het spoor en de effecten van de geluidszonering van de Hulp Warmte Centrale aan de Nicolaas Beetsstraat.
- Hoe wordt het archeologisch onderzoek ingepast? Welk profiel wordt voor de Kruisvaart als uitgangspunt genomen?
- Er zal t.b.v. het bestemmingsplan een planschaderisicoanalyse gemaakt moeten worden. Tevens zal er dan een anterieure overeenkomst worden opgesteld.
- Er is door de gemeente een intentieovereenkomst gesloten met ASR.

Deel C: proces

6. Te volgen planproces / besluitvorming:

Na vaststelling van het startdocument in het college van B&W, wordt, vanwege het complexe karakter van deze gebiedsontwikkeling, een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld (UPP 1).

7. Projectomgeving:

In de directe omgeving van het project lopen verschillende initiatieven, waarvan het initiatief "Ringpark Dichterswijk" een directe relatie heeft met de ontwikkelingen op het Kruisvaart terrein.

Er is tevens een buurtinitiatief om het zogenaamde "Hefbrugpark" (tussen het voormalige benzinestation en de te renoveren hefbrug in) in te richten als onderdeel van het ringpark. Dit geldt ook voor de oversteek over de Croeselaan ter hoogte van het benzinestation, die momenteel opnieuw ontworpen wordt door de deltavormgroep in opdracht van het college en die de relatie tussen het 'hefbrugpark' en Parkhaven kan versterken. Een bewonersgroep "Croeselaan Veilig". stelt zich tot doel samen met de gemeente de verkeersveiligheid op de Croeselaan te verbeteren.

Er is met NS een bruikleenovereenkomst in voorbereiding om tijdelijk 'Bring Back the Yard' te laten skaten op een deel van het Kruisvaart terrein en een plukpad van het ringpark nu al mogelijk te maken langs de kruisvaart.

8. Te volgen participatieproces

Participatieniveau: 'raadplegen'

Vanaf 2008 is een klankbordgroep, eerder actief in kader van de visie Kruisvaartkwartier weer bijeengekomen. Dit proces is gestagneerd eind 2012. NS heeft mede naar aanleiding van de reacties uit die tijd een nieuw voorstel ontwikkeld in samenwerking met ASR.

Na vaststelling van het startdocument door B&W gaat een persbericht uit over de start van het gemeentelijke planproces voor deze ontwikkeling. Ook wordt de wijkraad Zuid-West geraadpleegd. Wanneer de gemeente de ruimtelijke randvoorwaarden gaat opstellen, zal, gezien de lange voorgeschiedenis, een eerste bijeenkomst worden georganiseerd waarvoor alle belanghebbenden worden uitgenodigd met een wijkbericht. De initiatiefnemer kan daar een toelichting op het plan geven. De klankbordgroep zal opnieuw worden uitgenodigd.

Voor de inrichting van de openbare ruimte in het gehele plangebied wordt uitgegaan van co-creatie en zal worden aangesloten bij het inrichtingsvoorstel van de buurt van het park aan de Jeremias Deckerstraat.

Het Bureau 'dewijdeblik' is door ASR gevraagd de participatie met de buurt te verzorgen in samenwerking met het stedenbouwkundig bureau Groosman en de gemeente.

10. Financiën

De plankosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de eerste planfase zal een intentieovereenkomst worden opgesteld. Voor een SPvE is het voorschot op de plankosten EUR 50.000,-. Voordat het bestemmingsplan ter visie wordt gelegd zal met de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst worden afgesloten, met daarin definitieve afspraken over, onder meer, de gemeentelijke plankosten, de financiering van de herinrichting en het beheer van de openbare ruimte.

11. Planning

Na het vaststellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen zal eind 2016 gestart kunnen worden met het opstellen van een bestemmingsplan. 2017/2018 is dan de start van de bouw mogelijk.