



Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Kruisvaartkade

Vastgesteld in de gemeenteraad
21 september 2017



Gemeente Utrecht

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Kruisvaartkade

Vastgesteld in de gemeenteraad
21 september 2017



Gemeente Utrecht

Colofon

Projectgroep

Reinier Balkema - Geluid
Martijn Dijkhof - Verkeer en vervoer
Paul van den Heuvel - Grondzaken
Jeroen Koning - Gezondheid
Hans Kruse - Groen
Loog Landaal - Wijkadviseur
Erwin Rebergen - Water
Eric Rossen - Stedenbouw
Hylke van der Veen - Planeconomie
Kees Verschoor - Wonen
Nicole van der Waart - Stedenbouw

Projectmanagement

Maud Schimmel - Projectmanager
Manon Nederstigt - Projectondersteuning

Opdrachtgever

Pim Venema

Versiedatum

3 juli 2017

Reproductiedatum

3 juli 2017

Bestuurlijke besluitvorming

College: vastgesteld 27 juni 2017

Gemeenteraad: vastgesteld 21 september 2017

Inhoudsopgave

Colofon	4		
Hoofdstuk 1 Inleiding	7		
1.1 Aanleiding	7	5.7 Bodem	340
1.2 Initiatief	7	5.8 Water	41
1.3 Doel	8	5.9 Flora en fauna	42
1.4 Ligging en begrenzing plangebied	9	5.10 Bomen	43
		5.11 Kwaliteit van de leefomgeving	44
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie	11	5.12 Gezondheid	44
2.1 Eigendomssituatie	11	5.13 Duurzaamheid	45
2.2 Bestemmingsplan	11	5.14 Kabels en leidingen	45
2.3 Ruimtelijk-functioneel	11	5.15 Milieueffectrapportage	45
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	14	Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	46
3.1 Gezonde verstedelijking	14	6.1 Economische uitvoerbaarheid	46
3.2 Functies	15	6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
3.3 Ruimtelijk	17	6.3 Technische uitvoerbaarheid	47
3.4 Verkeer en parkeren	20	Hoofdstuk 7 Verantwoording proces	48
3.5 Openbare ruimte	22	7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	48
		7.2 Het gevolgde participatieproces	48
Hoofdstuk 4 Onderbouwing	27	Hoofdstuk 8 Vervolgtraject	50
4.1 Beleidskader	27	8.1 Planproces	50
4.2 Functies	28	8.2 Participatieproces	50
4.3 Ruimtelijk	29	8.3 Planologisch juridisch proces	50
4.4 Verkeer en parkeren	31	8.4 Planning	50
4.5 Openbare ruimte	34	Bronnen	52
Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid	37	Bijlagen	53
5.1 Geluidhinder	37		
5.2 Luchtkwaliteit	37		
5.3 Externe veiligheid	38		
5.4 Niet gesprongen explosieven	39		
5.5 Trillingen	39		
5.6 Archeologie en monumenten	39		



Foto's plangebied
(maart 2017)
Met de klok mee: Hefbrug,
Kruisvaartkade richting
stationsgebied, noordelijk
deel plangebied, zuidelijk
deel met grondwal.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op het voormalig terrein van het expeditieknooppunt van de post (EKP) tussen de spoorbundel en de Kruisvaart bij de Dichterswijk heeft de grondeigenaar NS stations het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het plan Kruisvaartkade.

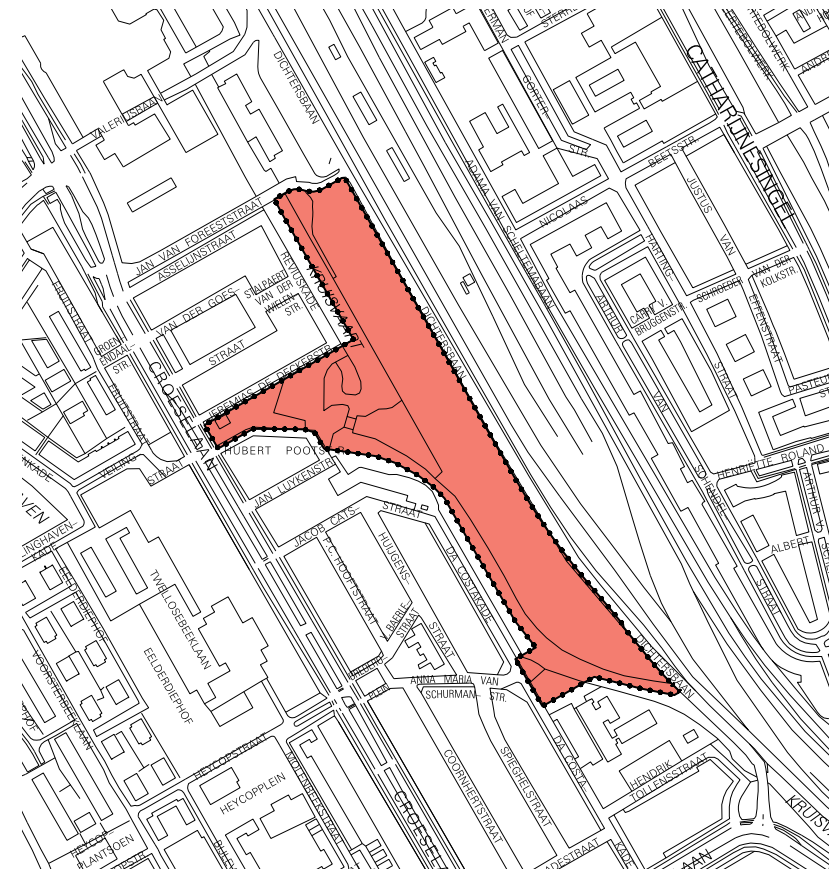
Dit is een uitwerking van een deel van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier die het college in 2003 heeft vastgesteld, waarin de ontwikkeling met appartementen op het voormalige EKP-terrein is opgenomen. Eerder al in 2001 is een startnotitie door het college vastgesteld met het voorstel hier woningbouw te realiseren. Door onduidelijkheid over de busbaan in het Kruisvaartgebied en het besluit van NS Stations om het EKP-terrein niet zelf te ontwikkelen, is het project na een start in 2008 gestopt. Inmiddels is het proces weer opgepakt en is in 2016 een nieuwe startnotitie door het college vastgesteld met grondgebonden woningen. Bij de vaststelling heeft het college de opdracht gegeven het plan te verdichten.

Het plan is herhaaldelijk gewijzigd als gevolg van een wijziging van de plangrens, veranderende marktomstandigheden en reacties van omwonenden en gemeentelijke ambities.

1.2 Initiatief

MRP Development ontwikkelt in samenwerking met VORM Ontwikkeling ervaring met woningbouwprojecten en NS als grondeigenaar het gebied Kruisvaart tot hoog stedelijk woongebied. Het initiatief gaat uit van het realiseren van voornamelijk woonprogramma en een nieuw netwerk van openbare ruimten waaronder uitbreiding van het bestaande park aan de Jeremias de Deckerstraat (het Hefbrugpark) en een openbaar wandelpad aan de oostzijde van de Kruisvaart, als onderdeel van het Ringpark Dichterswijk. In dit SPvE wordt het globaal ruimtelijk-functioneel kader vast gelegd waarin in ieder geval de reacties van de klankbordgroep zijn verwerkt, en waarin tegelijkertijd flexibiliteit wordt behouden om in te kunnen spelen op veranderende marktomstandigheden, om die reden is het exacte programma met type en grootte van de woningen nog niet vastgelegd.

Het plan gaat uit van de bouw van 450 tot 600 woningen, afhankelijk van de typologie en de toegepaste woninggrootte. In de plint wordt ruimte geboden voor bijzondere functies, de parkeergarages worden ondergronds gerealiseerd.



Ligging plangebied
Kruisvaartkade

1.3 Doel

In dit SPvE worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de ontwikkeling Kruisvaartkade moet voldoen. Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan, zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld gaan worden. Dit SPvE is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan volgt het SPvE, maar het opstellen zal deels parallel lopen aan de procedure voor het vaststellen van het SPvE.

Gezonde verstedelijking

Utrecht is de snelst groeiende regio van Nederland. De stad groeit van 330.000 naar 410.000 in 2030. Er zal niet alleen ruimte moeten zijn voor de functie wonen. De bevolkingsgroei zal samen moeten gaan met een gezonde economische ontwikkeling, waarbij ook werken, voorzieningen, verkeer en recreatie hun plek hebben in de stad. Een duurzame en gezonde verstedelijking is een breed gedragen noodzaak voor de toekomstige schaa sprong van Utrecht: In de Ruimtelijke Strategie 2016 'Utrecht kiest voor gezonde groei is dit verwoord.

De Kruisvaartkade is één van de gebieden die geschikt is voor transformatie naar woningbouw, met aanvullende voorzieningen. Een gedifferentieerd woningbouwprogramma wordt gerealiseerd, waarmee invulling wordt gegeven aan één van de doelstellingen uit de Ruimtelijke Strategie 2016.

De ontwikkeling Kruisvaartkade levert een bijdrage op elk van de 8 thema's voor gezonde verstedelijking zoals in de ambitiebloem voor gezonde verstedelijking is opgenomen. Binnen de thema's Gezonde Leefomgeving, Groen, Water en Mobiliteit liggen de grootste kansen in de planontwikkeling van de Kruisvaartkade.

Het doel van de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is te vatten in de volgende speerpunten:

1. Compact en divers
2. Gezonde leefomgeving
3. Actieve mobiliteit
4. Groene kwaliteit
5. Beleef het water

Deze speerpunten worden in paragraaf 3.1 verder toegelicht, in de verder planuitwerking zal dit verder ingevuld worden.



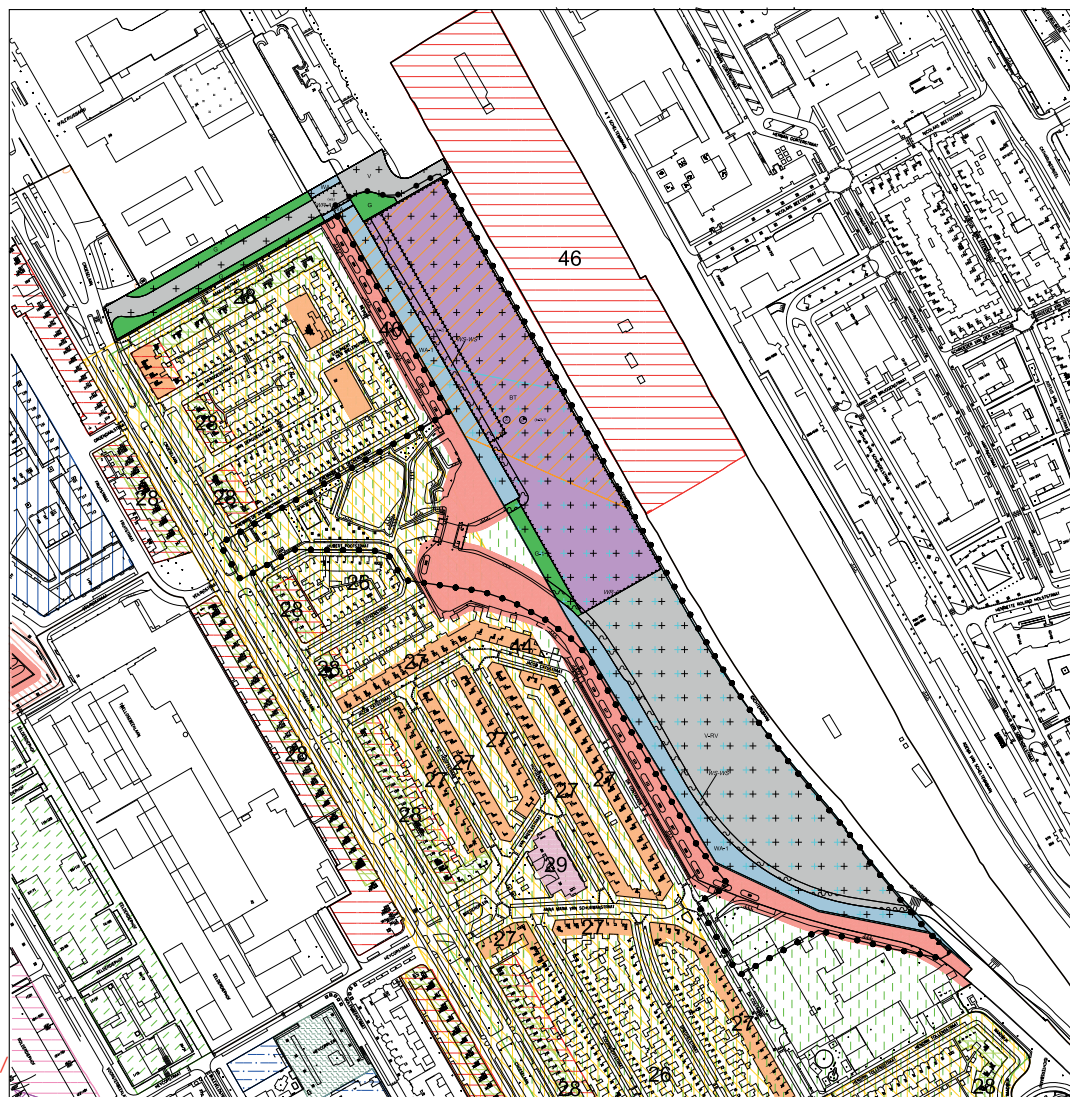
1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit het lange en smalle deel tussen de busbaan en de Kruisvaart inclusief het bestaande park aan de Jeremias de Deckerstraat met het voormalige benzinepompterrein aan de Croeselaan.

Het gebied wordt globaal begrensd door de nieuwe busbaan Dichtersbaan (parallel aan het spoor) in het oosten en de Kruisvaart met daarachter de Dichterswijk aan de westzijde. De Jan van Foreeststraat vormt de noordelijke begrenzing. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de schuin afbuigende Kruisvaart en het groengebiedje ten noorden van het Trimbosinstituut aan de Da Costakade.



Luchtfoto plangebied 2016



Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleiland, Transwijk (geconsolideerd)

Besluitgebied



Besluitgebied



Besluitvlak 1

Besluitsubvlak



Besluitsubvlak 1



Besluitsubvlak 2



Besluitsubvlak 3



Besluitsubvlak 4



Besluitsubvlak 5



Besluitsubvlak 6



Besluitsubvlak 7



Besluitsubvlak 8



Besluitsubvlak 9



Besluitsubvlak 10



Besluitsubvlak 11



Besluitsubvlak 12



Besluitsubvlak 13



Besluitsubvlak 14



Besluitsubvlak 15



Besluitsubvlak 16



Besluitsubvlak 17



Besluitsubvlak 18



Besluitsubvlak 19



Besluitsubvlak 20



Besluitsubvlak 21



Besluitsubvlak 22



Besluitsubvlak 23



Besluitsubvlak 24



Besluitsubvlak 25



Besluitsubvlak 26



Besluitsubvlak 27



Besluitsubvlak 28



Besluitsubvlak 29

Actualisering Diverse Gebieden Stad 2014 en Bestemmingsplan 2e Asselijnstraat, Dichterswijk

Bestemmingen



BT Bedrijventerrein



G-1 Groen - 1



G Groen



V Verkeer



V-RV Verkeer - Railverkeer



WA Water



WA-1 Water 1

Dubbelbestemmingen



WR-A Waarde - Archeologie



WS-WS Waterstaat - Waterstaatkundige functie



Gebiedsaanduidingen



geluidzone - industrie



vrijwaringszone - straatpad



Functieaanduidingen



water

Vigerende bestemmingsplannen /
beheersverordening

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Eigendomssituatie

De grond ten oosten van de Kruisvaart, het benzinestation aan de Croeselaan en de hefbrug is in eigendom van NS Stations. Het bestaande park aan de Jeremias de Deckerstraat, de 2e Asselijnstraat en het groen ten noordoosten van het Trimbosinstituut is in eigendom van de gemeente.

Voor de aansluiting op de Da Costakade in de zuidwesthoek wordt een kleine grondruil verkend door de initiatiefnemer met het Trimbos instituut. Wanneer dit onverhoopt niet rondkomt zal de ontsluiting direct naast het Trimbos terrein komen te liggen.

2.2 Bestemmingsplan

Op het plangebied Kruisvaartkade is een aantal bestemmingsplannen van toepassing:

- Het bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2014 omvat verschillende gebieden in de stad, waaronder deelgebied F: 'Kruisvaartkwartier (tussen spoorlijn Utrecht –Houten en Reviuskade)'.
- Het uiterst noordelijke puntje van het plangebied valt in het bestemmingsplan 2e Asselijnstraat uit 2013.
- Voor het park aan de Jeremias de Deckerstraat is de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (2014) van toepassing. Ook het deel van het plangebied dat toe leidt vanaf de Da Costakade naar de nieuwe Da Costabrug ligt hierin, net als de gehele Dichterswijk.

Strijdigheid

De realisatie van woningbouw en voorzieningen met de daarbij behorende inrichting van de buitenruimte is strijdig met de bestemmingen en bebouwingsbepalingen van de vigerende bestemmingsplannen. Om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld, vastgesteld en goedgekeurd moeten worden.

2.3 Ruimtelijk-functioneel

Cultuurhistorie

De Kruisvaart is de middelste van drie in 1665 opgeleverde evenwijdige grachten die onderdeel uitmaakten van het uitbreidingsplan Moreelse. Met de name Herengracht, Bloemgracht en Blekersgracht moesten de allure

krijgen van de Amsterdamse grachtengordel. Zover is het nooit gekomen. Inmiddels is de Herengracht verdwenen onder de oostelijke reensporen 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. Van deze oude spoorrelatie zijn de Hefbrug (gemeentelijk monument) en het tracé van een goederenspoor herkenbare restanten.

Ruimtelijk

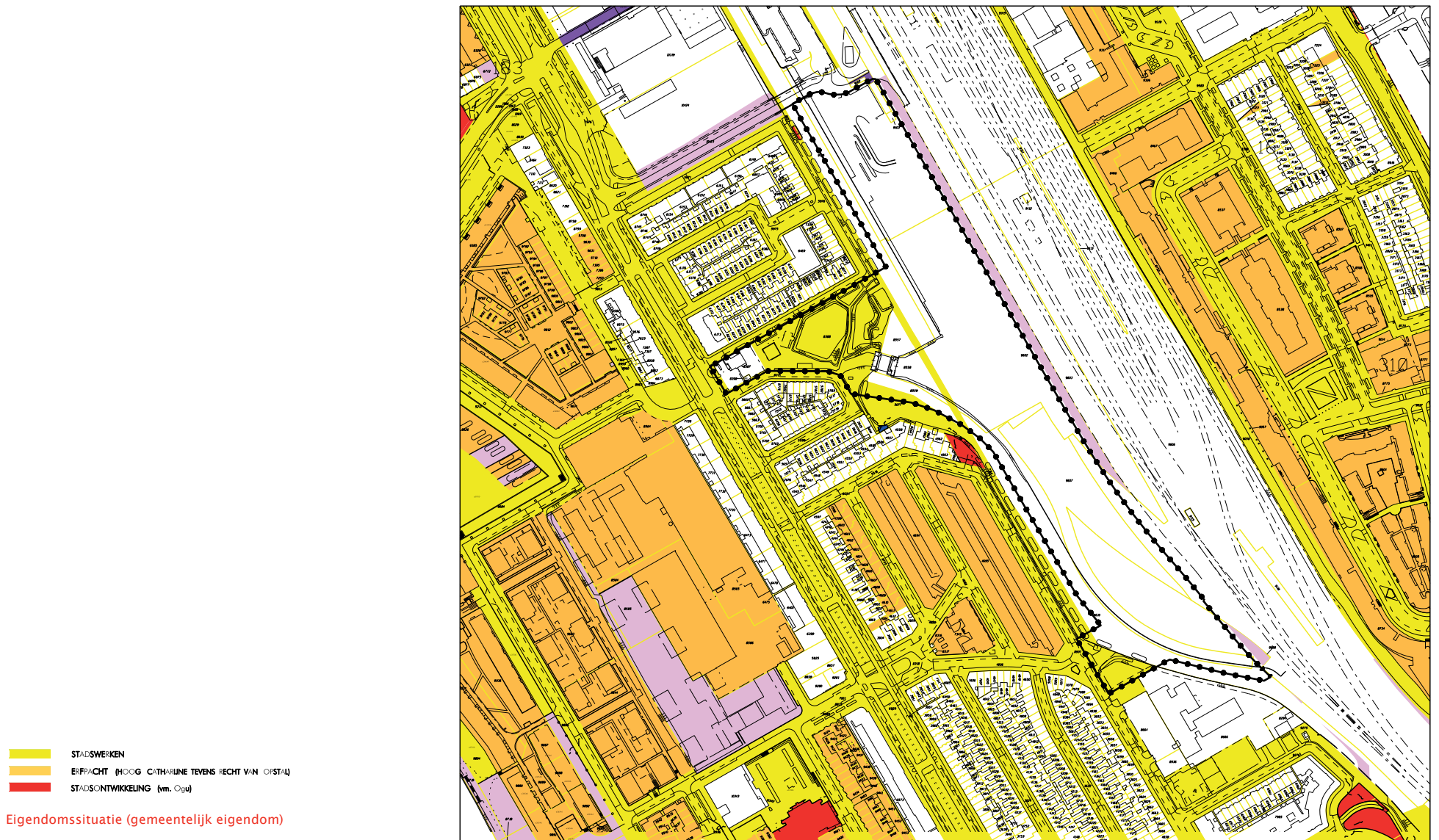
Tussen de woningen in de Dichterswijk, het hoofdkantoor van Rabobank en het voormalig TNT-gebouw en de spoorzone bevinden zich de voormalige bedrijfsterreinen van REMU en het onderhavig plangebied, het EKP-terrein. Deze bedrijfsterreinen hebben hun functie verloren, en liggen op dit moment braak. De restanten van het voormalig EKP-gebouw zijn zichtbaar met betonnen vloer- en geveldelen.

De kwaliteiten van het plangebied worden vooral ingegeven door de centrale ligging in de stad nabij het centrum en de ligging aan de blauw-groene kwaliteiten van de Kruisvaart.

De Dichterswijk bestaat in beeld voornamelijk uit de Croeselaan met flankerende woonbebouwing uit de jaren dertig. De bestaande woonbebouwing in de Dichterswijk bestaat uit (eengezins-)woningen met een bouwhoogte van 2 à 3 lagen met kap én woonblokken bestaande uit drie lagen met een hoge kap of met plat dak. Het park aan de Jeremias de Deckerstraat en de Kruisvaart zijn belangrijke kwaliteiten voor de wijk.

Aan de noordzijde gaat de woonbebouwing van Dichterswijk via grootschalige bedrijfsterreinen en het Rabobankgebied over in het Stationsgebied, hierbij is op relatief korte afstand van elkaar sprake van totaal verschillende sferen en grote contrasten in bebouwing.

De positie van het plangebied is als vrij geïsoleerd en anoniem te karakteriseren, zowel fysiek als qua positionering in de stad. Met de realisatie van Vondelparc, Parkhaven en het nieuwe hoofdkantoor van de



Rabobank is de identiteit en de bekendheid van Dichterswijk en omgeving versterkt. Het voormalig TNT kantoorgebouw wordt getransformeerd tot woningbouw, er is een omgevingsvergunning verleend voor de realisatie van 218 appartementen, ook deze ontwikkeling draagt bij aan de nieuwe identiteit van het gebied. De herontwikkeling van het voormalig EKP-terrein zal hier een belangrijke verdere bijdrage aan leveren.

Aan de westzijde aan de Croeselaan staat in het park een benzinestation wat niet meer in gebruik is. Het pand is verwaarloosd, op het terrein worden nu huurauto's geparkeerd. Voorgesteld wordt het pand te renoveren dan wel te vervangen door nieuwbouw. Voor de komende jaren wordt nu een tijdelijke invulling geselecteerd.

Openbare ruimte

Het bestaande park aan de Jeremias de Deckerstraat; het Hefbrugpark is openbaar gebied. Het park is een mix van het water van de Kruisvaart, het glooiend grasveld met paden en speelobjecten, met aan de randen bomenrijen. Het Hefbrugpark wordt naar aanleiding van een buurtinitiatief binnenkort opgeknapt.

Door inspanning uit de buurt is het EKP-terrein toegankelijk gemaakt via een constructie aan de monumentale brug. Deze brugconstructie sluit aan op het noordelijk deel van het plangebied, dat wordt gedomineerd door de restanten van het EKP-gebouw, en waarop inmiddels veel graffiti is verschenen. Op de betonrestanten is een tijdelijk skatepark aangelegd: The Yard. Op het zuidelijk deel is een vrij ontoegankelijke groenzone ontstaan, alleen langs de Kruisvaart is een informele wandelgelegenheid.

Direct ten zuiden van het voormalig TNT gebouw, parallel aan de Kruisvaart, staat een geluidsscherm. Dit scherm vormt een kunstobject, maar zal in de ontwikkeling niet behouden blijven. Dit is afgestemd met de kunstenaar van het object, deze is akkoord met sloop.

Bereikbaarheid

Het park vormt de entree voor het gebied, en is direct gelegen aan de Croeselaan, met de Dichterswijk aan weerszijden. Te voet is een informele

toegang via de constructie aan de monumentale spoorbrug vanaf het park naar het voormalig EKP-terrein.

Het voormalig EKP-terrein is op dit moment niet toegankelijk voor auto's, autoverkeer kan op via de noordzijde over de nieuw aangelegde Jan van Foreeststraat tot de noordgrens van het plangebied komen.

Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer: Station Utrecht Centraal ligt in de directe nabijheid (ca. 500m) van het plangebied aan de noordzijde met trein bus en tramvoorzieningen. Het busstation is het meest nabij. Ook station Vaartsche Rijn ligt op loopafstand aan de zuidzijde (ca. 500m). Op dit moment zijn de loopverbindingen naar de twee stations vanaf het gebied nog onvoldoende ingevuld, dit maakt onderdeel uit van de planvorming. Daarnaast rijden er bussen op de Croeselaan. Ter hoogte van het Brederoplein en de Van der Goesstraat-Veilingstraat bevinden zich haltes in beide richtingen.

Aan de oostzijde tegen het spoor ligt de busbaan Dichtersbaan. Deze busbaan is in de zomer van 2016 in gebruik genomen en loopt vanaf Utrecht Centraal Jaarbeurszijde direct langs de westkant van het spoor naar de Vondellaan. De Dichtersbaan is onderdeel van het nieuwe HOV-netwerk van vrije bus- en trambanen in Utrecht. Er is nu geen halte ter hoogte van plangebied.

Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

3.1 Gezonde verstedelijking

Het plan draagt bij aan de gemeentelijke ambities voor gezonde verstedelijking, het leidend thema binnen de ruimtelijke strategie. De doelstelling voor gezonde verstedelijking van de Kruisvaartkade is hierna uitgewerkt in de vijf speerpunten.

De ontwikkelaars hebben het initiatief genomen om in de vorm van expertmeetings kennis en ideeën op te halen om het thema van gezonde verstedelijking verder inhoud te kunnen geven voor het plan voor de Kruisvaartkade. De gemeente en de ontwikkelaars zullen samen onderzoeken hoe de uitkomst hiervan concreet geïmplementeerd wordt in het plan Kruisvaartkade.

1. Compact en divers

Utrecht streeft naar een gevarieerd woningaanbod en een flexibele mix van wonen en werken. Het woningaanbod in de Kruisvaartkade varieert van kleinere appartementen voor starters tot grotere eengezinswoningen, levensloopbestendig en voor een deel in het sociale segment. Er wordt ruimte geboden aan kleinschalige voorzieningen. Hierdoor wordt het gebied aantrekkelijk om te wonen, te leven en te verblijven, waar bewoners zich prettig voelen en gezond zijn. Deze programmatische invulling vormt een goede aanvulling op het aanbod in de Dichterswijk, draagt bij aan de compacte stad Utrecht en de verstedelijkingsopgave waar zij voor staat.

‘Compact en divers’ uit zich onder andere in het plan door:

- De hogere dichtheid draagt bij aan de compacte stad, maar zorgt ook voor dynamiek, ontmoeting etc. Eigen identiteit, plek voor iedereen, meerwaarde voor Dichterswijk;
- Levendige en open plinten;
- Inclusief, gedifferentieerd;
- Toegankelijk.

2. Gezonde leefomgeving

De centrale ligging van het gebied leent zich goed voor ontwikkeling, het ligt dicht bij het centrum en het stationsgebied. Deze ligging aan het spoor stelt echter ook eisen aan de ontwikkeling. Hier speelt met name

de geluidsoverlast van het spoor. De nieuwbouw aan het spoor zal met aandacht hiervoor ontworpen moeten worden. Beleid ten aanzien van geluid wordt nageleefd. Met de nieuwe bebouwing ontstaat een luwe zijde aan de Kruisvaart, waarmee geluidsoverlast vermindert in de Dichterswijk en de groengebieden.

Een goede woonkwaliteit stelt daarnaast ook eisen aan luchtkwaliteit, trillingen en andere milieueisen maar ook aan de kwaliteit als gevolg van de ontwikkeling. Een goed windklimaat en lichttoetreding vormen een voorwaarde in het gebied, maar ook mag de ontwikkeling geen verslechtering in de omgeving betekenen. Negatieve milieueffecten als gevolg van de ontwikkeling zijn niet toegestaan, een verbetering wordt zelfs zoveel mogelijk nagestreefd. Het effect van hittestress dat in deze omgeving ontstaat op warme dagen, wordt zoveel mogelijk teniet gedaan door toevoeging van groen in het plan.

‘Gezonde leefomgeving’ uit zich onder andere in het plan door:

- Geen verslechtering voor de leefomgeving door de ontwikkeling;
- Goede woonkwaliteit in relatie tot geluid;
- Kwaliteit buitenruimte in relatie tot wind en bezonning;
- Tegengaan van hittestress door groene invulling.

3. Actieve mobiliteit

Juist door de centrale ligging is de Kruisvaartkade zeer goed te bereiken te voet of te fiets. Voor de langere afstanden spelen de stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn - beiden op loopafstand - een belangrijke rol. Deze kansen worden benut door goede, veilige en rechtstreekse routes te maken naar het gebied. In de bebouwing komen aansluitend op de route goede stallingsvoorzieningen te liggen.

Er wordt rekening gehouden met de ambitie om in de toekomst een nieuwe fietsverbinding te maken naar de overzijde van het spoor, waarmee het gebied nog beter ontsloten wordt door een rechtstreekse verbinding naar het centrum en er meer mensen vanuit de omgeving door het gebied heen fietsen of wandelen. Er is geen doorgaand autoverkeer in het gebied.

'Actieve mobiliteit' uit zich onder andere in het plan door:

- Benutten centrale ligging, fietsen en lopen stimuleren;
- Voldoende goede comfortabele fietsvoorzieningen, gelegen aan de routes;
- Rechtstreekse, veilige routes (fijnmazig);
- Ruimte voor nieuwe fietsverbinding naar de overzijde van het spoor;
- Voorzieningen deelsystemen, elektrisch (slim vervoer);
- Alleen bestemmingsverkeer, geen doorgaand autoverkeer;
- Goede OV-bereikbaarheid (incl. verkenning bushalte Dichtersbaan).

4. Groene kwaliteit

Met het plan Kruisvaartkade wordt een aantrekkelijk en klimaatadaptief stedelijk gebied geambieerd. De bijzondere kwaliteiten van het Hefbrugpark en de Kruisvaartkade zijn bepalend voor de identiteit en vormen letterlijk en sociaal de verbinding tussen de oude en nieuwe bewoners en gebruikers. Het Ringpark Dichterswijk stimuleert wandelen en recreatie. De binnenplaatsen kennen voldoende gronddekking voor robuust groen, stimuleren ontmoeting en verblijf, evenals natuurlijk het Hefbrugpark aan weerszijden van de brug. In de diverse buitenruimten, maar ook inpandig kan ruimte worden geboden aan urban farming.

Rondom aan alle zijden: aan gevels en daken wordt groen toegepast indien mogelijk ten behoeve van een aantrekkelijk beeld, een prettig verblijfsklimaat en klimaatadaptatie. Natuurinclusieve bouw geeft ruimte aan ecologie, een gevarieerde beplanting creëert ecologische robuustheid en een gevarieerde groenbeleving.

'Groene kwaliteit' uit zich onder andere in het plan door:

- 'Groene uitstraling': ook in bebouwing: onderdeel identiteit;
- Benutten bestaande groenkwaliteiten;
- Groene diversiteit;
- Toevoegen toegankelijk groen t.b.v. ontmoeting en beweging;
- Ruimte voor urban farming;
- Uitbreiding Hefbrugpark;
- Vormgeven aan het Ringpark Dichterswijk in het plangebied;
- Groen samen met de buurt ontwikkelen;

- Natuurinclusief bouwen;
- Doelstellingen klimaatadaptatie.

5. Beleef het water

Het water van de Kruisvaart geeft structuur en identiteit aan het gebied. Waar het water vanaf de bestaande kades van de Dichterswijk door de woonboten grotendeels is afgesloten wordt het nu als voorkant vormgegeven. Het water wordt onderdeel van het park en biedt ruimte om in te spelen.

Bij de planontwikkeling is de ambitie om naast het voorkomen van wateroverlast door hoosbuien ook rekening te houden met het voorkomen van droogte en hittestress.

'Beleef het water' uit zich onder andere in het plan door:

- Opvang en verwerking 100 % regenwater in het gebied (geen afwenteling op de Kruisvaart);
- Regenwater bufferen, waar mogelijk nuttig gebruiken;
- Attractief, onderdeel identiteit;
- Streven naar een zodanige waterkwaliteit dat zwemmen mogelijk is;
- Speelwater, met stepping stones, ondiepe delen, etc.;
- De ambitie om de breedte van het water van de Kruisvaart te behouden.

3.2 Functies

Wonen

In verband met de huidige woningmarkt en een flinke binnenstedelijke woningbouwopgave voor de stad Utrecht, is er sinds de eerste ruimtelijk visie Kruisvaartkwartier (2003) op het gunstig gelegen plangebied een verdichtingsopgave opgelegd.

Uitgangspunt voor deze locatie is een hoogstedelijk gedifferentieerd programma met variatie in woningplattegronden en prijsklassen, met zowel sociale huur, geliberaliseerde huur (deels middenhuur) als koop. Met de huidige plannen wordt uitgegaan van een volume van 450 tot 600 woningen.

Uitgangspunten woonprogramma

- Minimaal 20% van het totaal aantal woningen sociaal;
- Woningen zijn minimaal 45m² groot.

Behalve deze afspraak moet het woningbouwprogramma nog uitgewerkt worden. Het is van belang om in de kaders (SPvE) en bestemmingsplan flexibiliteit te behouden zodat bij de realisatie kan worden aangesloten met het woningbouwprogramma op de marktvraag.

Bij de uitwerking van het woningbouwprogramma wordt geadviseerd rekening te houden met de volgende aspecten:

- Het gebied leent zich heel goed voor appartementen in het middenhuur-segment met een huur tussen 710 en 900 euro, (prijsspeil 2017). Aan dit segment is in Utrecht grote behoefte, zoals ook opgenomen is in de woonvisie 2015-2019;
- Levensloopbestendig wonen;
- Standaard is er ruimte om te werken aan huis, het gemeentelijk beleid staat een maximum van 1/3 van het woonoppervlak toe voor werk, met een maximum van 60m².

Het project Kruisvaartkade kan gefaseerd worden gerealiseerd. Voor zover het woningbouwprogramma voldoet aan bovenstaande criteria, past het in het huidige gemeentelijke beleid. In de aanloop naar het indienen van het bouwplan zullen de gemeente en ontwikkelaar overleggen over het definitieve woningbouwprogramma.

Uitgangspunten Woonkwaliteit

Bovenop de eisen van het bouwbesluit hanteert de gemeente enkele adviezen over de woonkwaliteit. Het betreft hier met name:

- Veiligheid: de opdrachtgever bouwt alle woningen conform de eisen van het Politie-keurmerk Veilig Wonen (PKVW);
- Toegankelijkheid: het toevoegen van een hefplatform ter overbrugging van een eventueel hoogteverschil van enkele treden bij de voordeur; dit t.b.v. de toegankelijkheid voor minder validen; daarnaast wordt geadviseerd een ruimere maatvoering te hanteren in de woningplattengronden dan in het Bouwbesluit 2012 aangegeven wordt;

zie voor meer informatie St. Woonkeur en Handboek Toegankelijkheid Gebouwen;

- Materiaalgebruik, indien hout wordt toegepast: gebruik van duurzaam geproduceerd hout of een ander door de 'Toetsingscommissie Inkoop Hout'(zie www.tpac.smk.nl) goedgekeurde houtsoort;
- Brede aandacht voor circulair bouwen;
- De gemeente heeft de ambitie klimaatneutraal te zijn in 2030. De ontwikkelaars van het plan delen deze ambitie met de gemeente en willen hierop vooruitlopen door te onderzoeken of deze ambitie nu al te verwezenlijken is in het plan. Concreet betekent dit voor de Kruisvaartkade dat er geen gasaansluiting komt. Daarnaast heeft de ontwikkelaar de ambitie de woningen energieneutraal te bouwen of te realiseren met een lagere EPC-waarde dan wettelijk gezien wordt geëist. Er zal moeten worden onderzocht wat de optimale energie-infrastructuur is.

Economische functies

Functiemenging draagt bij aan een gedifferentieerd woonmilieu waarmee levendigheid binnen de wijk wordt versterkt en werkgelegenheid wordt gecreëerd. Bovendien kan door functiemenging een bijdrage worden geleverd aan de sociale cohesie in de wijk.

Uitgangspunten functiemenging

- De ontwikkelaar en de gemeente onderzoeken de mogelijkheden om in de plint van het parkgebouw en van het noord- en het zuidblok bijzondere functies op te nemen (functies die een bijdrage leveren aan de (verblijfs-) kwaliteit van het park. Hierbij worden diverse mogelijkheden verkend, zoals kleinschalige horeca (eventueel in combinatie met urban farming), wijkwinkel, sport, werkplekken etc.
- In de plint van de overige appartementengebouwen is het toegestaan om bijzondere functies te realiseren.

In de volgende fases wordt verder uitgewerkt welke functies worden toegestaan.

- Voor de pomplocatie wordt gedacht aan de functies horeca, kantoor, detailhandel en/of maatschappelijk, dit zal later verder worden

geconcretiseerd. Gezien de belangrijke ligging en de functie als entree van het park en de wijk gaat de voorkeur uit naar een openbare functie, waar wijkbewoners elkaar ontmoeten.

3.3 Ruimtelijk

De opgave voor het project Kruisvaartkade vormt de afronding van de bestaande Dichterswijk richting spoorbundel door de transformatie van de voormalige spoorlocatie tot een stadswijk. Door nieuwe routes wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de bestaande Dichterswijk en het Stationsgebied. Er wordt uitgegaan van ruimtelijke contrasten tussen spoor en Kruisvaart, rust en dynamiek in de openbare ruimte en logische openbare routes binnen het plangebied.

Uitgangspunten aansluiting op omgeving

- De nieuwe bebouwing dient aan te sluiten op de specifieke sfeer in de omgeving; rust en kleinschaligheid langs de Kruisvaart en dynamiek en grootschaligheid langs het spoor;
- De Kruisvaart dient betekenis te krijgen voor nieuwe bewoners én de huidige bewoners van de Dichterswijk;
- Op termijn is de ambitie om een rechtstreekse verbinding met de binnenstad te maken, dan zal het gebied een belangrijke plaats innemen in de route van de grootschalige ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier naar het historisch centrum. In dit plan is hiervoor alleen een ruimtereservering opgenomen.

De locatie moet als een samenhangend stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte. Gegeven de geringe breedte van de locatie is een belangrijk aandachtspunt bij de toetsing van de plannen de overgang tussen de woningen aan de spoorzone en de woningen aan de Kruisvaart.

Uitgangspunten Verkaveling

- In het langgerekte plangebied worden twee bebouwingslijnen uitgezet:
- De eerstelijns bebouwing aan de Kruisvaartkade met grondgebonden woningen;

- De tweedelijns bebouwing in de vorm van appartementenblokken aan de spoorzijde;
- De tuinen van de grondgebonden woningen liggen aan de zijde van de Kruisvaart;
- Tussen de twee bebouwingslijnen ligt een openbaar toegankelijk binnenterrein;
- Het binnenterrein ligt ongeveer op het maaiveldniveau van de busbaan. De ruimte tussen dit hogere maaiveld en het maaiveld bij de Kruisvaart kan slim benut worden voor een parkeerniveau, wat zo onder de binnentuinen en de tweedelijnsbebouwing komt te liggen.

In noord-zuid richting is het plangebied opgedeeld in 3 zones. Van noord(west) naar zuid(oost) worden deze worden deze twee lijnen in 4 hoofdvolumes verdeeld:

1. Een zone ten noorden van het parkgebouw, in de lengterichting onderverdeeld in tenminste twee samenhangende delen;
2. Het centraal gelegen parkgebouw tegenover het Hefbrugpark. Hier is geen eerstelijns bebouwing, maar wordt het park uitgebreid;
3. Een zone ten zuiden van het parkgebouw, in de lengterichting onderverdeeld in tenminste vier delen, welke twee samenhangende eenheden (blokken) vormen.

De bouwvlekken zijn met maximale contouren aangeduid zodat in de uitwerking van de plannen flexibiliteit wordt geboden.

Er zijn ook verplichte rooilijnen bepaald omdat deze corresponderen met de bestaande bebouwing in de Dichterswijk. Op de plankaart zijn de (verplichte, maximale en indicatieve) rooilijnen weergegeven.

Bouwhoogten

De hoogte van de bebouwing sluit enerzijds aan bij de schaal van de Dichterswijk en anderzijds bij de schaal van het spoorwegemplacement en de overzijde van het spoor, hiervoor zijn de volgende minimale en maximale bouwhoogten geformuleerd, en geldt een maximale hellingshoek voor de bebouwing aan de Kruisvaart gemeten vanaf de woonboten.

Uitgangspunten bouwhoogte eerstelijns bebouwing aan de Kuisvaart

Hierbij is het aantal bouwlagen aangeduid vanaf het maaiveld van de Da Costakade:

- Aan de zijde van de Kruisvaart geldt maximaal 4 bouwlagen op de lange delen ten opzichte van het huidige maaiveld van de Dichterswijk (max. 14,5m. +NAP);
- Op de koppen van de blokken aan de noord en zuidkant van het gebied zijn maximaal 5 bouwlagen ten opzichte van het huidige maaiveld van de Dichterswijk toegestaan (max. 17,5m. +NAP);
- Vanuit de woonboten is de hellingshoek van de bebouwing (op de lange delen) niet meer dan 25°, berekend vanaf kijkhoogte ca. 1,7m. boven het waterpeil, gemeten op 5,0m afstand van de oever (dit is de maximale toegestane afstand tussen de buitenste gevel en de oever/kade volgens de Havenatlas Utrecht);
- Aanvullend op de hellingshoek en de toegestane rooilijn worden eisen gesteld aan het gevelbeeld om de bebouwing aan de zijde van de Kruisvaart goed aan te laten sluiten op de bestaande wijk en de woonboten. Zo is het niet gewenst een massief gevelbeeld te verkrijgen over de volledige hoogte, maar zal bij toepassing van vier bouwlagen

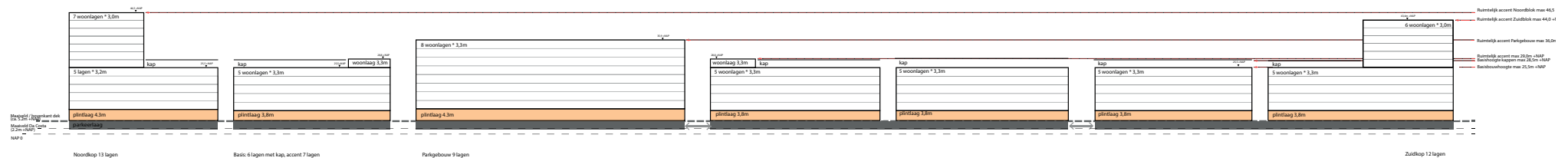
een de bovenste bouwlaag (deels) worden teruggelegd. Dit wordt uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan (zie hierna).

Voor de tweedelijns bebouwing aan de zijde van het spoor geldt dat het maaiveld ongeveer een niveau hoger ligt. Zo sluit het maaiveld aan op de hoogte van spoor en busbaan, en wordt slim omgegaan met het parkeerdek.

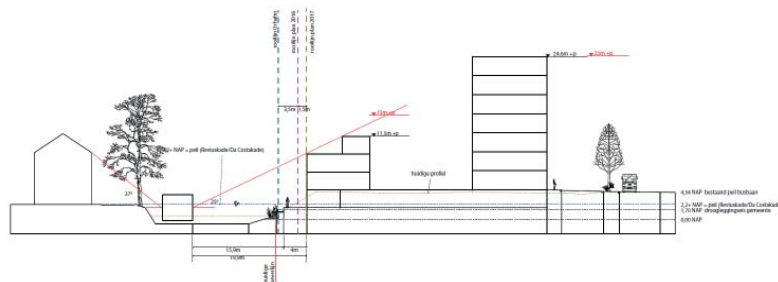
Uitgangspunten bouwhoogte tweedelijns bebouwing spoorzijde

Hierbij is het aantal bouwlagen aangeduid vanaf het maaiveld van de busbaan, en beredeneerd vanaf de maaiveldhoogte van de Da Costakade plus een ondergrondse (parkeer) laag van 3 meter. In de plint wordt een grotere verdiepingshoogte toegepast om hier ruimte te bieden aan voorzieningen.

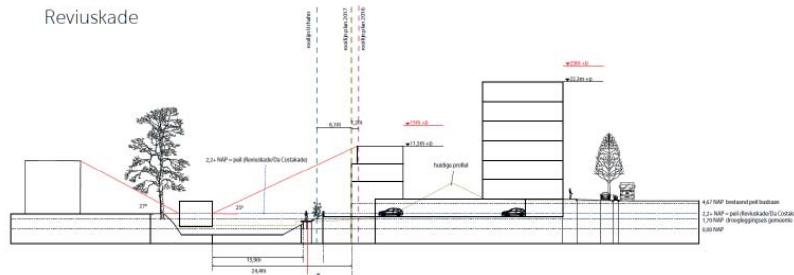
- Aan de spoorzijde geldt een minimale bouwhoogte van 5 bouwlagen;
- Aan de spoorzijde geldt een maximale bouwhoogte van 6 lagen plus kap (maximale basisgoothoogte van 25,5m. +NAP, en een kapconstructie tot maximale hoogte 28,5m. +NAP).



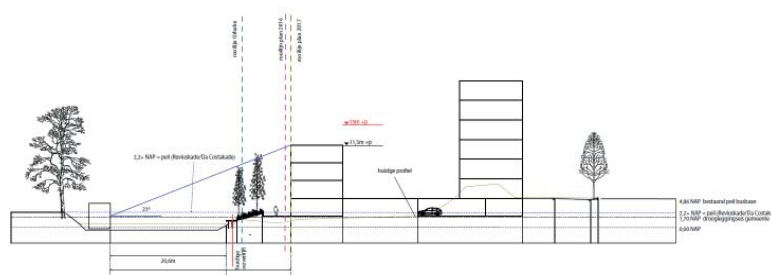
Input voor maximale bouwhoogtes spoorzijde



profiel 1
Reviuskade



profiel 2
Da Costakade



profiel 3
Da Costakade

Schematische doorsnede
met eerstelijns bebouwing
aan de Kruisvaart en twee-
delijns bebouwing aan de
spoorzijde (Groosman)

Het parkgebouw en de beëindiging van de bouwblokken kunnen aangemerkt worden als bijzondere accenten met de volgende *uitgangspunten*:

- Op de koppen aan weerszijden van het parkgebouw geldt:
 - Een minimale bouwhoogte 6 bouwlagen;
 - Een maximale bouwhoogte van 7 bouwlagen (29,0m. +NAP);
 - Het hoogteverschil tussen deze gebouwen en de naastgelegen bouwblokken bedraagt minimaal 1 en maximaal 2 bouwlagen.
- Op de koppen aan noord- en zuidzijde van het plangebied geldt:
 - Een minimale bouwhoogte van 6 bouwlagen;
 - Aan de noordkop een maximale bouwhoogte van 13 bouwlagen (46,5m. +NAP);
 - Aan de zuidkop een maximale bouwhoogte van 12 bouwlagen (44,0m. +NAP);
 - De opbouw naar deze hoger gelegen accenten kan via terrasvorming gecreëerd worden.
- Voor het parkgebouw geldt:
 - Een minimale bouwhoogte 6 bouwlagen;
 - Een maximale bouwhoogte van 9 bouwlagen (36,0m. +NAP).

Uitgangspunten pomplocatie

- Het bestaande pand zal worden gerenoveerd of vervangen door nieuwbouw;
- Bij nieuwbouw wordt gedacht aan een gebouw van één of twee bouwlagen;
- Tot die tijd zal een tijdelijke functie worden gezocht voor deze locatie.

Beeldkwaliteit

Het stedenbouwkundig concept gaat uit van afronding van de Dichterswijk. In het beeldkwaliteitsplan moet antwoord gegeven worden op de vraag hoe de architectonische uitwerking dit ondersteunt, waarbij (gezien de omvang de planontwikkeling) tegelijkertijd gezocht wordt naar differentiatie. Ook voor de openbare ruimte worden uitgangspunten opgenomen om het groene karakter te borgen.

In het beeldkwaliteitsplan worden eisen opgesteld ten aanzien van beeldkwaliteit waarbij de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten gelden:

- Grote bloklengtes;
- Groene identiteit komt terug in de bebouwing;
- Accenten op de koppen/bijzondere plekken;
- Bijzondere gebouwen/functie op bijzondere plekken;
- Tegengaan van schuttingen aan de openbare ruimte van het Ringpark Dichterswijk;
- De entrees liggen op maaiveld en de plint van de bebouwing is open, levendig en transparant.

3.4 Verkeer en parkeren

Het Stedenbouwkundig plan moet voldoen aan (of onderbouwd afwijken van) de tien punten van het mobiliteitsplan Utrecht 2025 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (zoals nader uitgewerkt in paragraaf 5.3 van dit mobiliteitsplan).

Langzaam verkeer

Uitgangspunten fietsers

- Het fietsverkeer tussen de Dichterswijk en het plangebied wordt primair ontsloten:
 1. via de Jan van Foreeststraat, waar ook de auto-ontsluiting ligt;
 2. via het park aan de Jeremias de Deckerstraat over de te renoveren monumentale voormalige spoorbrug;
 3. via de nieuw te realiseren brug voor langzaam verkeer, aansluitend op de Da Costakade via een route tussen of naast de dubbele bomenrij ten noorden van het Trimbosinstituut.
- Er is in het nieuwe park en tussen de bouwblokken ruimte gereserveerd voor een mogelijke toekomstige rechtstreekse verbinding voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad;
- De overgang van busbaan Dichtersbaan naar de straat van het plan Kruisvaartkade dient sluipverkeer van fietsers over de Dichtersbaan tegen te gaan.

Uitgangspunten Voetgangers

- Elke fietsontsluiting is tevens de ontsluiting voor voetganger, waarbij een logische en veilige aansluiting op de bestaande voetgangersverbindingen in de Dichterswijk uitgangspunt is;
- Bij realisatie van het plan Kruisvaartkade is het streven een directe verbinding naar het station te realiseren, via een voetpad achter de bebouwing van de Rabobank en voormalig TNT gebouw;
- Ten behoeve van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een hulpmiddel/beperking bevat het stedenbouwkundig plan en bijbehorend in-richtingsplan een kaart met looproutes en voorzieningen voor deze groep.

Openbaar vervoer

- De routes naar de haltes van het OV sluiten aan met een maximale omloopfactor van 1.4 gerekend vanaf de voordeur.
- De OV-haltes bereikbaar vanuit het ontwikkelgebied door heldere loop- en zichtlijnen;
- De mogelijkheid om een bushalte te realiseren aan de Dichtersbaan ter hoogte van het plangebied zal door de gemeente worden onderzocht.

Auto ontsluiting

Parallel aan de HOV-baan komt een nieuwe straat voor auto- en langzaamverkeer. Deze straat wordt alleen aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de omliggende infrastructuur.

Uitgangspunten auto ontsluiting

- Voor alle wegen binnen het plangebied geldt een 30 km/uur regime;
- De inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig worden toegepast (bijvoorbeeld snelheidsbeperkende maatregelen);
- Er zijn geen bijzondere voorrangsmatregelen, het verblijfskarakter is primair;
- Wel is het met het oog op huisvuilinzameling, verhuizen, bevoorrading etc. in het gebied noodzakelijk dat de (weg)profielen voldoende ruimte biedt voor dit incidentele vervoer;
- Aan de zuidzijde van het gebied wordt een keervoorziening aangelegd;

- De ondergrondse parkeergarages worden vanaf de nieuwe weg aan de spoorzijde ontsloten;
- Tijdens de bouw zal het bouwverkeer via de Jan van Foreeststraat het gebied benaderen. Uitsluitend tijdens de bouw is het buiten spitstijden ook toegestaan voor bouwverkeer om de busbaan Dichtersbaan te gebruiken;
- De Da Costabrug dient mogelijk geschikt te zijn voor beheer en nood- en hulpdiensten en. Dit dient nog te worden afgestemd met de betreffende diensten.

Daarnaast geeft de realisatie van de busbaan Dichterswijk een randvoorwaarde mee wat betreft het maximale aantal verkeersbewegingen per etmaal dat als gevolg van het plan kruisvaartkade afgewikkeld kan worden op de kruising Croeselaan/ van Zijstweg.

- De verkeersgeneratie als gevolg van het plan Kruisvaartkade is maximaal 1800 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- De daadwerkelijk door het stedenbouwkundig plan ontstane verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de CROW-richtlijnen voor verkeersgeneratie. Gezien de ligging van het plangebied wordt uitgegaan van de richtlijnen behorend bij een centrumgebied in een zeer sterk stedelijke omgeving.

Parkeren

De Nota Stallen en Parkeren is van toepassing voor deze planontwikkeling.

Uitgangspunten Parkeren

- minimaal benodigd totaal aantal parkeerplaatsen dient binnen de plangrenzen gerealiseerd te worden;
- Het parkeren voor de nieuwe bewoners en bijzondere functies wordt in ondergrondse parkeergarages opgelost. Het uitrijden hiervan moet op een veilige manier kunnen gebeuren, conflicten tussen voetgangers en auto's moeten door een goede inrichting voorkomen worden;
- De parkeergarages onder de 3 zuidelijke blokken kunnen onderling gekoppeld worden. Een fysieke koppeling tussen de drie noordelijke

garages is niet mogelijk vanwege de ligging van een warmteleiding en de reservering voor de fietstunnel;

- Gebruikers en inwoners van de panden maken geen aanspraak op een parkeervergunning;
- Het bezoekersparkeren wordt deels in de openbare straat langs het spoor opgelost waar een beperkt aantal plekken in het profiel wordt gerealiseerd en deels in de ondergrondse parkeergarage van het noordelijk blok;
- Het noordelijke en zuidelijke deel van het gebied is nu al gedefinieerd als A2 gebied. Het middendeel valt op dit moment buiten het betaald parkeergebied. Dit is vastgelegd in de vigerende Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen 2016. Het is gewenst om voor het hele gebied één norm vast te stellen. Gezien de centrale ligging, dichtbij het station dat de A2-norm;
- De parkeerplaatsen zullen toekomstbestendig worden gerealiseerd, voor het geval het autogebruik in de toekomst afneemt, zodat er geen leegstaande parkeergarages ontstaan;
- De ambitie is om mobiliteitsmanagementmaatregelen te treffen, deelauto's in te zetten en extra gebouwde fietsstallingsplekken te realiseren, om zo andere vormen van mobiliteit te stimuleren.

Uitgangspunten Fietsenstallingen

- Er dienen goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets gerealiseerd te worden (in de nota Stallen en Parkeren zijn hiervoor normen opgenomen);
- Stallingen worden inpandig opgelost;
- Stallingen sluiten logisch aan op de routes, met beperkte hoogteverschillen, zonder traptredes of hellingen steiler dan 5%;
- De stallingen voor de grondgebonden woningen bevinden zich in de parkeergarage (een goede bereikbaarheid van de stallingen met de fiets dient nader te worden uitgewerkt in de planuitwerking);
 - De stallingen voor de bebouwing aan de spoorzijde bevinden zich (op de begane grond) in de plint van de bebouwing.

3.5 Openbare ruimte

De opbouw van het plan met bebouwingstypologie van eerste en tweede lijnsbebouwing bepaalt de zonering van de openbare ruimte. Er ontstaat zo een aantal zones met een eigen schaal en karakteristiek, vanaf de Kruisvaart is dit het deel van het Ringpark aan de Kruisvaart, de binnenruimte van de bouwblokken en de straat aan de spoorzijde. Op hogere schaal worden gebieden en plekken verbonden door een groen netwerk.

Algemene uitgangspunten buitenruimte

- Het gehele netwerk van buitenruimte dient voor iedereen – ook voor mensen met een beperking- toegankelijk te zijn;
- De straat langs het spoor, de dwarsstraten en de zone tussen appartementen en eengezinswoningen dienen op één niveau te liggen;
- De sociale veiligheid in de buitenruimte moet gewaarborgd zijn, waarbij het ontwerp bijdraagt aan een sociaal veilige woonomgeving;
- Er dient een functionele en visuele relatie te zijn tussen bebouwing en de buiten-ruimte. De invulling van de plint van de nieuwbouw is hierbij cruciaal;
- In het stedenbouwkundig plan met bijbehorend inrichtingsplan worden zoveel mogelijk bomen behouden;
- De beeldkwaliteit van de openbare ruimte maakt onderdeel uit van het beeldkwaliteitsplan.

Kruisvaart

De Kruisvaart als belangrijkste ruimtelijke drager van het plan Kruisvaarkade dient beleefbaar te worden. Nadrukkelijk wordt de relatie met het water gelegd en het water toegankelijk gemaakt, zodat huidige en nieuwe bewoners het water kunnen beleven

Dit levert ten zuiden van het park de volgende uitgangspunten:

- De ambitie is de breedte van het water van de Kruisvaart te behouden;
- De oever aan het zuidelijk deel van de Kruisvaart is openbaar en maakt deel uit van het Ringpark Dichterswijk.
- De oeverroute legt door een lage ligging en een oeverbeplanting aan de waterzijde zoals riet duidelijk de relatie met het water;
- De route wordt parkachtig ingericht, met gevarieerd groen en bomen aan de oostzijde van het pad;

- De oeverroute wordt gevormd door een wandelpad of steiger van tenminste 1,80m breed;
- De openbare strook tussen het pad en de private buitenruimte is tenminste 3,50m. Met deze maat kunnen hier bomen geplant worden en is de ruimte toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen;
- De bebouwing is afgescheiden van het pad door een private buitenruimte;
- Deze private buitenruimte zijn beperkt in diepte, daar waar meer ruimte beschikbaar is tussen bebouwing en Kruisvaart zal dit als onderdeel van het openbare Ringpark worden ingericht;
- Wel is een kleine uitbreiding mogelijk van de private buitenruimte (tot maximaal 5 meter) waar de beschikbare ruimte dit toestaat, aanvullende eisen hiervoor worden uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan;
- Indien in de uitwerking van het Ringpark blijkt dat het vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit beter is een enkele diepere tuin aan te leggen is dit denkbaar;
- Bij de uitwerking van het ontwerp voor het Ringpark wordt een vis/kanosteiger opgenomen. Verder zijn in deze zone geen aanlegplaatsen voorzien;
- In verband met het varend onderhoud mogen er geen palen in de Kruisvaart worden toegepast;
- De nieuwe langzaam verkeersbrug en de verbinding met de Da Costakade maken deel uit van het Ringpark Dichterswijk. De doelstelling is het pad naast het Trimbos instituut tussen de dubbele bomenrij te leggen waarmee de groenbeleving wordt versterkt;
- Ook het groengebiedje in de driehoek aansluitend op de brug maakt onderdeel uit van het Ringpark Dichterswijk, hier is ruimte voor park en belevingsgroen.

Ook het noordelijk gedeelte krijgt een groene oever, maar deze grenst grotendeels aan de private tuinen, waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

- Elke tuin krijgt een eigen steigertje. Hiervoor gelden de eisen (Keur HDSR, 2009):

- De diepte van de steiger boven wateroppervlak mag maximaal 1 meter bedragen vanaf de insteek/damwand;
 - De hoogte van het terras ten opzichte van de waterlijn bedraagt minimaal 30 cm.
 - Steigers en oeverconstructie komen in beheer en onderhoud bij de eigenaren van de aangrenzende tuinen.
 - In verband met het varend onderhoud mogen er geen palen in de Kruisvaart worden toegepast;

Voor de bruggen over de Kruisvaart geldt:

- De minimale doorvaarthoogte is minimaal gelijk aan de bruggen in de directe omgeving;
- Bruggen zijn uitneembaar of dusdanig hoog dat woonboten kunnen passeren.

Hefbrugpark

Het park vormt het middelpunt van de wijk en maakt onderdeel uit van het Ringpark Dichterswijk. Het park bestaat uit het deel aan de Jeremias de Deckerstraat, wat nu al als buurtpark wordt gebruikt en het nieuwe deel aan de overzijde van de Kruisvaart.

Uitgangspunten Hefbrugpark

- Het bestaande park aan de Jeremias de Deckerstraat wordt uitgebreid met een nieuw gedeelte gelegen in het plan Kruisvaartkade, samen wordt dit het Hefbrugpark;
- Het bestaande park wordt ingericht conform het ontwerp van het bewonersinitiatief;
- Hierin wordt meer ruimte geboden om te spelen;
- De karakteristiek van het bestaande park zal terugkomen in het nieuwe gedeelte;
- Het Hefbrugpark maakt deel uit van het Ringpark Dichterswijk;
- De pomplocatie aan Croeselaan vormt de groene entree van het gebied. Onderzocht moet worden hoe deze locatie ingevuld wordt. Hierbij moet rekening worden gehouden met de toekomstige langzaam verkeersverbinding van en naar de binnenstad. Het kan zijn dat er

ruimte overblijft voor een kleine buurtvoorziening, in de bestaande bebouwing of vervangende nieuwbouw.

Binnengebieden

De zone tussen de eengezinswoningen en de appartementen wordt ingericht als aangenaam openbaar toegankelijk gebied. De binnenruimte wordt zo groen mogelijk ingericht. In deze groene luwte zijn de entrees van de eengezinswoningengelegen. De appartementengebouwen zijn vanaf hier toegankelijk, maar in principe ook vanaf de straat aan de spoorzijde. Deze tweezijdige oriëntatie is ook van toepassing op de voorzieningen (op de koppen en in het parkgebouw).

Uitgangspunten binnengebieden

- Het binnengebied is openbaar toegankelijk en vormt een openbare wandelroute van noord naar zuid v.v.;
- In deze ruimte overheerst het groen, er wordt een voldoende ruime leeflaag aangebracht om hier ook wat grotere beplanting te laten groeien, niet alleen in groenbakken;
- Het groene karakter komt terug in de aangrenzende gevels;
- De inrichting en sfeer van deze binnenruimtes draagt bij aan het karakter van ontmoetingsplaats voor bewoners.

Straat aan spoorzijde

De straat langs het spoor is enerzijds een functionele straat waarin de auto-ontsluiting ligt, ruimte voor bezoekersparkeerplaatsen en eventueel straatmeubilair als fietsklemmen en ondergrondse afvalcontainers. Maar de straat vormt ook het visitekaartje vanaf het spoor.

Uitgangspunten voor de straat aan het spoor

- De straat wordt primair ingericht voor voetgangers en fietsers. De auto is te gast;
- De straat biedt ruimte aan ondergrondse afvalcontainers, fietsklemmen, verlichting etc.;
- Overige technische objecten (bijvoorbeeld objecten voor de energie-infrastructuur) dienen incompact een plek te krijgen;
- De straat biedt ruimte aan veel groen in het straatprofiel.

Oost-west verbindingen

Door de lange lijnen te combineren met lijnen in de dwarsrichting ontstaat een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer. Deze openbare routes en plekken maken samen een fijnmazig netwerk voor (langzaam)verkeer. Er is aandacht voor zichtlijnen, een heldere oriëntatie vanuit de openbare ruimte binnen en buiten de bouwblokken en een goede aansluiting op de Dichterswijk via de twee bruggen en aan de Noordzijde.

Uitgangspunten dwarsverbindingen

- De vier hoofdvormen (drie samengestelde blokken en het parkgebouw) worden gescheiden door openbare groene ruimtes die de straat via de binnengebieden in contact brengen met de Kruisvaart. Deze zones monden uit in het Ringpark.
- De doorgang tussen het parkgebouw en het noordelijke samengestelde blok is tevens een reservering voor de langzaam verkeersverbinding naar de overzijde van het spoor;
- Binnen elk van de drie samengestelde blokken (één ten noorden van het Parkgebouw en twee ten zuiden ervan) wordt een doorgang gemaakt welke via het binnenterrein de verbinding met de straat en het water van de Kruisvaartkade legt. Deze kan een zelfde karakteristiek krijgen als het binnenterrein;
- De doorgangen tussen de samenhangende appartementenblokken en de doorgangen naar de Kruisvaart tussen de eengezinswoningen liggen in elkaars verlengde;
- De lange lijnen en de dwarsverbindingen dienen logisch en sociaal veilig met elkaar verbonden te zijn.

Technische uitwerking hemelwater

In de fase na het SPvE zal een inrichtingsplan worden opgesteld voor het plan Kruisvaartkade waarin de doelstellingen, beheergrenzen etc. verder worden uitgewerkt.

Uitgangspunten hemelwater

- Om verslechtering van de waterkwaliteit na realisatie te voorkomen, adviseert het waterschap om geen uitlogende (bouw)materialen toe te passen. Hierbij kan gedacht worden aan zink, lood en koper voor dak, dakgoot en regenpijpen.





Stedenbouwkundig
plan 2017 (Groosman)

Hoofdstuk 4 Onderbouwing

4.1 Beleidskader

Structuurvisie Utrecht

De structuurvisie Utrecht 2015 – 2030 is vastgesteld door de Raad in 2004. Het plangebied is in de Structuurvisie aangeduid als een ‘centrum stedelijk milieu’. Karakteristieken van dit milieu zijn:

- Functionele opbouw: Mix van hoogstedelijk wonen met uiteenlopende functies.
- Ruimtelijke structuur: Bouwhoogten, dichtheden en korrelgrootte variëren sterk en zijn bij nieuwbouw een afgeleide van de bestaande stedenbouwkundige structuur en cultuurhistorische waarde.
- Openbare ruimte: Verblijfsruimte met een hoge gebruiksdruk. Hoge kwaliteit, uitstraling toegankelijkheid en veiligheid zijn uitgangspunt voor ontwerp en onderhoud.
- Infrastructuur: Ontsluiting via hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeervoorzieningen vooral in gebouwde parkeergarages.

Hoogbouwvisie 2005

De hoogbouwvisie van Utrecht is vastgesteld door de Raad in 2005. Hierin is het plangebied onderdeel van ‘de Centrale Zone’. De basismaat in het gebied Kruisvaartkwartier bedraagt 15 of 30 meter met accenten tot 30 a 60 meter.

Visie Kruisvaartkwartier 2003

In 2003 is de visie Kruisvaartkwartier door het college vastgesteld, aanleiding voor het opstellen van deze ruimtelijke visie was dat er voor verschillende (deel)gebieden initiatieven voor herontwikkeling speelden:

- Het hoofdkantoor van de Rabobank;
- Het voormalig Remu-terrein;
- Het voormalig EKP-terrein.

De doelstelling van de visie was om deze initiatieven in onderlinge samenhang te bezien en hiervoor op hoofdlijnen ruimtelijke- en functionele randvoorwaarden te formuleren. De ambitie van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier is een opwaardering van dit deel van de stad waardoor een stadsdeel ontstaat met een eigen identiteit. Met de renovatie

en nieuwbouw van het hoofdkantoor van de Rabobank en met de (voornamelijk) woningbouw op het voormalig EKP-terrein en het voormalig Remu-terrein wordt een heldere afronding van de bestaande Dichterswijk bereikt en wordt het begin van het stationsgebied gemarkeerd. Deze gebieden sluiten logisch aan op de bestaande wijk en infrastructuur. De Kruisvaart krijgt meer betekenis voor zowel huidige als nieuwe bewoners van de Dichterswijk.

Het EKP-terrein is de meest zuidelijke van de drie gebieden in het Kruisvaartkwartier dat ontwikkeld wordt, het hoofdkantoor van de Rabobank is inmiddels gereedgekomen, op het Remu-terrein zullen de ontwikkeling nog op gang komen.

Op een aantal onderdelen voor de Kruisvaartkade is het beleid gewijzigd ten opzichte van de visie Kruisvaartkwartier. De belangrijkste zijn:

- Auto ontsluiting: De in de visie Kruisvaartkwartier is een ontsluiting via de verlengde Van Zijstweg opgenomen, deze is niet meer mogelijk door de nieuwbouw van de Rabobank. De inmiddels gerealiseerde Jan van Foreeststraat verzorgt de auto-bereikbaarheid.
- Auto ontsluiting: In tweede instantie zou via het zuidelijk deel van de Da Costakade een tweede auto ontsluiting komen, waarbij via een ‘knip’ doorgaand verkeer geweerd zou worden. Deze tweede auto ontsluiting is vervallen, onder andere door de overleggen met de omgeving.
- Parkeernormen: parkeernormering is inmiddels aangescherpt.
- Functies: Ten noorden van de Kruisvaartkade zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw.
- Buitenruimte: in de Visie Kruisvaartkwartier is genoemd dat buitenruimte beperkt toegankelijk is en afsluitbaar. Inmiddels wordt nadrukkelijk gekozen het gebied onderdeel te laten zijn van het stedelijk weefsel, en zal ook de ruimte binnen de bouwblokken openbaar toegankelijk zijn.

Ruimtelijke Strategie 2016

Utrecht is één van de snelst groeiende steden van Nederland in één van de meest competitieve regio's van Europa. De uitdaging voor Utrecht is om te groeien en tegelijkertijd de leefkwaliteit te behouden en te versterken. Utrecht ziet gezond stedelijk leven als motor voor duurzaam ontwikkelen. In de Ruimtelijke Strategie 2016 wordt de keuze gemaakt om groei op te vangen door inbreiding. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat, deze bestaande kwaliteiten worden gehandhaafd en versterkt in nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkeling van het nieuwe centrum, dat samen met de historische binnenstad het vergrote centrum vormt, past hier naadloos in. De Kruisvaartkade komt hiermee zeer centraal te liggen en leent zich voor woningbouw in hoge dichtheden. Hiermee is aan de ontwikkelaar een verdichtingsopgave meegegeven voor het Kruisvaartkwartier.

Gezonde verstedelijking

In de ruimtelijke strategie 2016, Utrecht kiest voor gezonde groei vindt de gewenste groei nadrukkelijk in het kader van gezonde verstedelijking plaats. Dit krijgt gestalte in de diverse plannen en ambities voor gebiedsontwikkeling in de stad, waarvan in de omgeving van de Kruisvaartkade vooral de ontwikkeling van het nieuwe centrum met het Beurskwartier en het Lombokplein en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone van groot belang zijn. Ook voor de Kruisvaartkade vormt gezonde verstedelijking nadrukkelijk het uitgangspunt. Dit dient in verder planvorming geconcretiseerd te worden. .

4.2 Functies

In de ruimtelijke visie Kruisvaartkwartier is als doelstelling benoemd het woon- en leefklimaat in de Dichterswijk te versterken, door een gevarieerde uitbreiding van het woningaanbod in de wijk. Gezien de gewenste stedelijkheid is het gewenst dat bijzondere functies (met betekenis voor de wijk) in het plangebied een plek krijgen.

Aandachtspunt bij het toestaan van economische functies is de ligging: het is niet de bedoeling dat er door de aanwezigheid van dergelijke functies een (te) grote verkeersaantrekkende werking uitgaat of overlast ontstaat voor

de Dichterswijk. Het is primair een woongebied, voor horeca, detailhandel en kantoren geldt in de Kruisvaartkade dat er geen ruimte wordt geboden voor grootschalige ontwikkelingen. Het is wel wenselijk dat dat er ruimte wordt geboden voor kleinschalige voorzieningen om zo tot een meer gedifferentieerd woonmilieu te komen.

Met de uitbreiding van het bestaande park in Dichterswijk, ontstaat een bijzondere openbare ruimte voor de wijk. Juist deze plek leent zich voor functiemenging. Ook in de kop van het noordblok, waar de entree van het gebied ligt vanaf het station en voor autoverkeer, maar waar bovendien de dichtheid het hoogst is liggen kansen voor bijzondere functies.

Horeca en detailhandel

Een nieuw horecabeleid is in ontwikkeling. Op dit moment vormt voor horeca nog 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. In de Kruisvaartkade kan gedacht worden aan het profiel Horeca D2, waarbij daghoreca, zoals een lunchroom, ijssalon, koffiebar of koffie-theehuis is toegestaan.

Onderzocht moet worden of een kleinschalige hotelfunctie in de noordkop wenselijk is.

Voor 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. Wel is het vooralsnog denkbaar om in de Kruisvaartkade een kleinschalige voorziening toe te staan welke de karakteristiek en de levendigheid van de wijk versterkt.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan kunnen concrete afspraken gemaakt worden over de invulling van horeca en detailhandel.

Kantoren en Maatschappelijk

Het beleid ten aanzien van nieuwe kantoorvestigingen is zeer

terughoudend. Onder strakke voorwaarden is het mogelijk kantoren <500 m² te realiseren buiten de be-staande gemeentelijke kantorenafspraken. In de verkenning naar mogelijkheden wordt ook het gebied als kleinschalige werklocatie zoals flexwerkplekken meegenomen, evenals kleinschalige maatschappelijke voorzieningen. Ook is wenselijk ruimte te bieden aan bijvoorbeeld kunstenaars of sociale ondernemers.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan kunnen concrete afspraken gemaakt worden over de invulling van kantoren en maatschappelijke functies.

4.3 Ruimtelijk

Stedenbouwkundig concept

De opgave voor het project Kruisvaartkade is de afronding van de bestaande Dichterswijk richting spoor door de transformatie van de voormalige spoorlocatie tot een stadswijk. Er wordt uitgegaan van ruimtelijke contrasten, rust en dynamiek in de openbare ruimte en logische openbare routes binnen het plangebied, maar ook met de bestaande Dichterswijk, het (grootschalige) spoorwegemplacement en het Stationsgebied.

De locatie zal als een samenhangend stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte. Gegeven de kleine breedte van de locatie is een belangrijk aandachtspunt bij de toetsing van de plannen de overgang tussen de woningen aan de spoorzone en de woningen aan de Kruisvaart, zowel bebouwd als onbebouwd.

De nieuwe bebouwing sluit aan op de specifieke sfeer in de omgeving; rust en kleinschaligheid langs de Kruisvaart met de eerstelijns bebouwing en dynamiek en grootschaligheid van de tweedelijnsbebouwing langs het spoor. De hoogte van de bebouwing sluit aan op haar omgeving en is in evenwicht met de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten. De uiteindelijke verkaveling moet een oplossing bieden voor de hoge geluidbelasting op deze locatie.

Bouwhoogten en Schaal

In de ruimtelijke visie Kruisvaartkwartier wordt voor de beschrijving van bebouwingsschaal aangesloten op de indeling uit het Masterplan Stationsgebied. De bestaande Dichterswijk wordt getypeerd als schaal S. De zijde aan de Kruisvaart (eerste lijnsbebouwing) sluit aan op deze schaal met een basisbebouwingshoogte van 15 meter.

Het Kruisvaartkwartier zelf wordt getypeerd als schaal M, met een basishoogte van 25 meter en een maximale hoogte in de overgangszone van 45 meter. Dit wordt aangehouden voor de bebouwingslijn langs het spoor, waarbij de noordelijke en zuidelijke kop als overgangszone worden getypeerd.

Met de introductie van een maximale hellingshoek is zorgvuldig omgegaan met de specifieke situatie van de woonbootbewoners in de Kruisvaartkade, aanvullend hierop worden eisen gesteld aan de gevel (zie beeldkwaliteit).

Er is een hoogteverschil tussen het maaiveld aan de spoorzijde en het maaiveld aan de Kruisvaartkade. Hier wordt in de doorsnede van de bebouwing slim gebruik van gemaakt. Hierdoor ontstaat een parkeerlaag met een dek er waarop de het openbare binnengebied wordt ingericht, deze sluit aan op het maaiveldniveau aan de spoorzijde. De plint van deze bebouwing is geschikt voor, wonen en entreepartijen en voor voorzieningen.

Er ontstaat zo een maaiveldniveau van de straat langs het spoor en de binnengebieden. Op dit niveau zijn alle entrees gelegen, met mogelijke uitzondering van de entrees van voor langzaam verkeer naar het parkeerniveau waar ook de fietsenstalling of berging van grondgebondenwoningen aan de Kruisvaart gelegen zijn.

Beeldkwaliteit

Het project Kruisvaartkade vormt de afronding van de Dichterswijk. Dit dient in het plan zowel stedenbouwkundig als architectonisch tot uiting te komen. Voor het plan Kruisvaartkade betekent dit een sterke stedenbouwkundige en architectonische samenhang voor het totaal. Belangrijk voor de stedenbouwkundige karakteristiek van de Dichterswijk

is de grote blokmaat met op bijzondere plekken (zoals beëindiging van een bouwblok) ruimtelijke accenten.

Op zowel hoofdlijnen als op detailniveau is het ontwerpconcept consequent en vakkundig doorgevoerd. Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaartkade kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart.

Dit wordt verder uitgewerkt door de initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd. Uiteraard wordt hierbij gebruik gemaakt van duurzame materialen zodat het plan ook op de lange termijn bijdraagt aan de kwaliteit van het Kruisvaartkwartier. Ook wordt de groene karakteristiek van het gebied doorgevoerd in de gebouwen. In het beeldkwaliteitsplan wordt aangeduid op welke manier wordt aangesloten op het Stationsgebied dat direct ten noorden ligt van het plangebied van de Kruisvaartkade, waar groene daken verplicht worden gesteld (daar is wel sprake van grondeigendom van de gemeente). Groene daken, maar ook groene gevels sluiten ook mooi aan op de gewenste karakteristiek van de Kruisvaartkade.

4.4. Verkeer en parkeren

Langzaam verkeer

Om de Dichterswijk beter met de binnenstad te verbinden is een nieuwe voetganger- en fietsverbinding ter hoogte van Nicolaas Beetsstraat- Jeremias De Deckerstraat via een nieuw aan te leggen verbinding gewenst. Op dit moment is er nog geen financiering of definitief besluit genomen voor een dergelijke verbinding en is de verwachting dat deze pas gerealiseerd kan worden na realisatie van de woningbouw. Om deze reden is de verbinding over of onder het spoor niet opgenomen in het voorliggend SPvE, anders dan een ruimtereservering die in het verlengde ligt van de Nicolaas Beetsstraat aan de oostkant van het spoor. De maximale rooilijnen van de bouwblokken zijn zo vastgesteld dat een toekomstige verbinding mogelijk blijft. Waarschijnlijk zal deze te zijner tijd gebruik maken van de hoogteverschillen in het gebied en als tunnel worden uitgevoerd,

aansluitend op het lagere maaiveldniveau van de Kruisvaartkade. De verdere inpassing (buiten de tunnel zelf) van de route in dit plan zal onderzocht moeten worden op het moment dat de realisatie van de tunnel in de toekomst opgepakt gaat worden.

De beoogde verbinding vormt in de toekomst een belangrijk instrument om de Kruisvaartkade een meer centrale ligging te geven, maar zal vooral van belang zijn om de barrièrewerking van de spoorbundel (plus HOV banen aan weerszijden) te verminderen voor de aangrenzende gebieden, maar ook voor bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone. Hiermee zou de afstand tot de binnenstad flink verkort worden, de afstand van de kruisvaart tot de Oude Gracht is dan slechts 750 meter vanaf het plan Kruisvaartkade. Wanneer deze in de toekomst alsnog wordt gerealiseerd zal deze onderdeel uit maken van het netwerk van hoofdfietsroutes.

De drie verbindingen in het plan- via de Jan van Foreeststraat, het Hefbrugpark en de Da Costabrug - die het gebied verbinden met de Dichterswijk en de Croeselaan die onderdeel vormen van het plan maken geen deel uit van het stedelijk hoofdfietsnetwerk.

Naast de drie verbindingen is de ambitie om bij realisatie van het plan Kruisvaartkade een directe verbinding naar het station gerealiseerd wordt via een voetpad achter de bebouwing van de Rabobank en TNT gebouw. Gesprekken over de invulling hiervan en de aansluiting op de Moreelsebrug en het stationsforum zijn gaande. Hierdoor ontstaat een snelle verbinding voor voetgangers (eventueel met de fiets aan de hand) tussen het plangebied en de historische binnenstad via de Moreelsebrug en station Utrecht Centraal via het forum.

Openbaar vervoer

Aan de Croeselaan liggen de dichtstbijzijnde bushaltes. Tussen het plangebied en het spoorwegemplacement is een HOV-baan aangelegd. Hier rijden bussen in hoge frequentie langs, maar halteren niet. Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is om hier een halte toe te voegen, vanuit ruimtelijke inpassing, maar zeker ook vanuit de veiligheid en doorstroming.



Impressie (vogelvlucht)
Stedenbouwkundig plan

Voor het gebied Kruisvaartkade zou dit een verbetering van de OV-bereikbaarheid betekenen.

Auto ontsluiting

Verkeer en vervoer vormt een belangrijk onderwerp in de gemeente Utrecht. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het collegeprogramma waarin één van de hoofddoelen is: 'Utrecht: een aantrekkelijke en bereikbare stad'.

Het plan voor de Kruisvaart wordt via de Jan van Foreeststraat aangesloten op de Croeselaan. Deze straat is recent is direct ten noorden van de (bomenrij langs de) Asselijnstraat een nieuwe ontsluitingsweg over het voormalig Remu-terrein gesitueerd.

De Jan van Foreeststraat verzorgt de aansluiting met het plan Kruisvaartkade alsmede het TNT-kantoor dat wordt herontwikkeld tot 218 appartementen.

Deze straat gaat via een bocht over in de straat aan de spoorzijde van het plan, vanaf waar de parkeergarages worden ontsloten. In eerdere plannen is uitgegaan van een tweede auto-ontsluiting aan de zuidzijde, deze is mede naar aanleiding van de gesprekken met de klankbordgroep niet meer aan de orde. Autoverkeer kan aan de zuidzijde van de straat keren via een keerlus. Voor calamiteitenverkeer is een tweede ontsluitingsweg nodig, hiervoor is de busbaan beschikbaar.

De verkeersoplossing is getoetst aan bestaand beleid:

- Het verkeersbeleid, de nota Stallen en Parkeren en het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen;
- Het verkeersmodel VRU 3.3u, modelvariant doorkijk 2030 met Beurskwartier en Merwedekanaalzone).

Specifiek voor de capaciteit van de aansluiting zijn capaciteitsanalyse beschouwd die is opgesteld voor de busbaan Dichterswijk en de herinrichting Van Zijstweg – Croeselaan. De busbaan (capaciteit kruispunt Croeselaan-van Zijstweg) geeft het uitgangspunt voor Kruisvaartkade mee dat het plan maximaal 1800 verkeersbewegingen per etmaal mag veroorzaken.

Stallen en Parkeren

Het woningbouwprogramma houdt met de bijbehorende parkeernormen rekening met de maximale verkeerstoename die afgewikkeld kan worden in het omliggende verkeersnet van 1800 verkeersbewegingen per etmaal.

Voor de parkeernormen zijn de uitgangspunten uit de visie Kruisvaartkwartier achterhaald, deze dateren uit 1994. Voor het plan gelden de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren (februari 2013). In dit parkeerbeleid van de gemeente Utrecht wordt een gebiedsindeling gehanteerd waarbij het te ontwikkelen gebied grotendeels valt onder de zone A2 Centraal Stedelijk. De gemeente is voornemens voor het gehele gebied de A2 norm vast te stellen.

De gemeente heeft de ambitie een hoge dichtheid te realiseren met zo min mogelijk verkeersbewegingen. Daar hoort ook de ambitie bij om de lage parkeernorm aan te houden. Tegelijkertijd is het van belang de parkeerdruk niet op de omgeving af te wentelen. De Nota Stallen en Parkeren biedt alternatieven die aan beide recht doen. Op deze wijze wordt binnen de ontwikkeling voorzien in de parkeerbehoefte. Daardoor kunnen de toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor vergunningen voor straatparkeren.

Met hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelautoplatsen wordt bij het gemeentelijk beleid aangesloten en kan eventueel een lage normering worden toegepast tot 20% onder het minimum van A2. In de Nota Stallen en Parkeren zijn ook de eisen voor fietsenstallingen bij woningen opgenomen. De parkeerplaatsen zullen toekomstbestendig worden gerealiseerd, voor het geval het autogebruik in de toekomst afneemt.

Bouwverkeer

Door het bouwverkeer om de Dichterswijk heen te leiden worden de woonstraten van de Dichterswijk niet belast met bouwverkeer. Waar mogelijk (technisch én financieel) wil Utrecht het bouwverkeer over water, spoor of via buisleidingen afwikkelen, dit vormt in dit plan nog geen uitgangspunt en zou nader onderzocht moeten worden.

Calamiteitenverkeer

Er zijn diverse opties voor de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Behalve via de Jan van Foreeststraat kan het gebied vanaf de busbaan Dichtersbaan bereikt worden en kan de da Costabrug hiervoor benut worden. Hiervoor zal een mogelijkheid gecreëerd moeten worden om van de busbaan naar de straat te komen voor nood en hulpdiensten. Hierbij geldt dat deze verbinding voor fietsers juist niet aantrekkelijk moet zijn om te voorkomen dat fietsers over de busbaan rijden. Met de nood- en hulpdiensten moet e.e.a. nog verder worden uitgewerkt.

Goederenvervoer

Het plangebied maakt geen deel uit van de primaire assen voor het goederenvervoer. Wel is het met het oog op huisvuilinzameling, verhuizen, bevoorrading etc. in het gebied noodzakelijk dat de (weg)profielen voldoende ruimte biedt voor dit vervoer

4.5 Openbare ruimte

Om het plangebied onderdeel te laten zijn van het stedelijk weefsel, wordt in het stedenbouwkundig concept uitgegaan van een netwerk van openbare routes, die aansluiten op de omliggende infrastructuur. Openbare routes in het plangebied zijn zowel de straat langs het spoor, de route langs het zuidelijk deel van de Kruisvaart en de zone tussen de eengezinswoningen en appartementen.

Vanuit laatstgenoemde zone worden zowel de eengezinswoningen als de appartementen ontsloten; de portieken van de appartementen worden daarnaast ook ontsloten vanaf de straat langs het spoor. Zo krijgen de portieken aan beide zijden een entree, en ontstaat een relatie tussen beide zijden. De hogere bebouwing op de koppen kan tevens vanaf de kop ontsloten worden.

De noord-zuid gerichte routes worden op diverse plekken in oost-west richting (door openbare routes) met elkaar verbonden met op drie plekken verbindingen met de bestaande Dichterswijk. Met de realisatie van de Moreelsebrug ontstaat een nieuwe verbinding voor langzaamverkeer tussen de wijken ten westen van het spoorwegemplacement en de historische binnenstad. Het streven is het plangebied in noordelijke richting, langs

het voormalig TNT-kantoor, aan te sluiten op de nieuwe brug met een voetgangersverbinding.

Inbedden groenstructuren

Het plan geeft nadrukkelijk ruimte voor bestaande en nieuwe groenstructuren. De uitbreiding en versterking van het Hefburgpark is een belangrijke ingreep om de Dichterswijk en de ontwikkeling te verbinden en ruimte te bieden aan sport en spel en aan recreatie en ontmoeting. Voor het bestaande deel wordt door bewoners al nagedacht over een herinrichting, met veel aandacht voor sport en spel, hiervoor zal in samenwerking met de gemeente op korte termijn al een herinrichting plaatsvinden. De uitbreiding van het park sluit aan op deze karakteristiek.



Ook het gedeelte aan de westkant van het park, de pomplocatie aan de Croeselaan wordt bij het park betrokken. Door het verdwijnen van het benzinestation aan de Croeselaan kan dit deel nieuwe betekenis geven aan de entree van het gebied en de historische (spoor)route langs dit deel van de Kruisvaart. Eventueel kan hier een kleinschalige buurtfunctie een plek krijgen in de bestaande bebouwing of vervangende nieuwbouw, uitgangspunten voor dit deel kunnen in een latere fase verder geformuleerd worden. Nu wordt gezocht naar een tijdelijke invulling voor deze locatie voor de komende vijf jaar

Een groep actieve bewoners van de Dichterswijk heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het Ringpark Dichterswijk. Door toenemende verstedelijking in en rond de Dichterswijk neemt de vraag naar een samenhangende onderliggende groenstructuur toe, geven de bewoners aan. Het gefragmenteerde groen rondom de Dichterswijk wordt versterkt en verbonden door een Ringpark. Met het plan van de Kruisvaartkade wordt de mogelijkheid benut om de Kruisvaart openbaar en beleefbaar te maken met betekenis voor de wijk/stad (wandelen, zitten, spelen, zwemmen, vissen) en een groene inrichting langs de oostoever van de Kruisvaart. Ten zuiden van het centrale park vormt het oeverpad in de parkstrook aan de Kruisvaart onderdeel van het Ringpark Dichterswijk. De gewenste parkbeleving van deze zone vraagt om voldoende ruimte en diversiteit in beplanting, waarbij ook ruimte voor bomen wordt geboden. Daarbij zal de zone voor privé groen (tuinen) beperkt zijn. De ruimtelijke overgang van openbaar naar privaat kan op verschillende manieren worden vormgegeven, hiervoor worden uitgangspunten wordt in het beeldkwaliteitsplan opgenomen welke een landschappelijke overgang stimuleren, gebruik maken van aanwezige hoogteverschillen en de behoefte aan schuttingen tegengaan.

De openbaarheid van routes en plekken is voorwaarde om de Kruisvaart en het park betekenis te geven voor wijk en stad. De Kruisvaart zal betekenis krijgen voor de nieuwe bewoners én de bewoners van de Dichterswijk. Ten noorden van het centrale park liggen de tuinen direct aan het water. Vanaf de binnenruimte van het noordelijke blok wordt een openbare verblijfsplek aan het water gerealiseerd.

Buitenruimte

In de fase na het SPvE zal een buitenruimteplan worden opgesteld voor het plan Kruisvaartkade waarin de beheergrenzen, doelstellingen en uitgangspunten voor landschappelijke inpassing en openbare ruimte verder worden uitgewerkt.

Hierbij gelden de eisen van de gemeente welke zijn vastgelegd in de Kadernota openbare Ruimte en het onderliggende HIOR (handboek inrichting openbare ruimte) en het handboek Straatmeubilair

Ketenaanpak Openbare ruimte

De Ketenaanpak Openbare ruimte is een van de bouwstenen voor de Ruimtelijke Strategie 2016. De ketenaanpak onderscheidt drie kwaliteiten voor de openbare ruimte: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Deze kwaliteitsniveaus zijn ingedeeld in relatie tot de functie.

Het plangebied valt in het gebied 'Compacte stad', met kwaliteitsniveau Domstad, dat geldt voor het grootste gedeelte van de stad.

Bij kwaliteitsniveau Domstad is sprake van een standaardinrichting en basisonderhoud. Voor de verschillende stedenbouwkundige perioden wordt een beperkt palet aan materialen voorgeschreven. Dat palet geeft de mogelijkheid verschil te maken per tijdsbeeld – binnen de financiële kaders van beheer en onderhoud. De paletten worden per gebied uitgewerkt in het 'Handboek Openbare Ruimte'.



Beeldimpressies Steden-
bouwkundig plan (met de
klok mee: oeverbeeld Ring-
park, binnenruimte, straat
spoorzijde en zicht van af
het spoor), Groosman

Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid

5.1 Geluidhinder

Het gehele plangebied ligt binnen de (juridische) invloedssfeer van de volgende bestaande geluidsbronnen:

- Wegverkeer binnenstedelijk (Jan van Foreeststraat, Croeselaan, Vondellaan);
- Busbaan Dichterswijk;
- Spoorweg Utrecht CS-Arnhem, Utrecht CS-Den Bosch;
- Hulpwarmtecentrale Nicolaas Beetsstraat (gezoneerd industrieterrein)
- Spoorwegemplacement.

Het plan zal worden getoetst aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijke beleid zoals vastgesteld in de Geluidsnota Utrecht 2014-2018.

De voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder zijn voor wegverkeer 48 dB, voor spoorweglawaai 55 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50 dB(A). Van de voorkeursgrenswaarde kan gemotiveerd worden afgeweken tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Deze maximale ontheffingswaarde bedraagt voor wegverkeer 63 dB, voor spoorweglawaai 68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 55 dB(A).

Uit een oriënterend onderzoek dat in opdracht van de initiatiefnemer is uitgevoerd blijkt dat alle gevels aan de spoorzijde geluidbelast zijn en een ontheffing nodig hebben van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder vanwege geluid van het spoor, HOV-busbaan en Hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets. Voor het toestaan van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde moeten procedures worden doorlopen en moet aan de voorwaarden uit de gemeentelijke Geluidsnota worden voldaan. In de Geluidsnota Utrecht 2014-2018 zijn de eisen voor woningbouw als volgt samengevat

- a. Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- b. De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- c. Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan de geluidsluwe gevel.

Vanuit gezondheid is er een hogere ambitie qua geluid ten opzichte van wat de wet toestaat. Op deze locatie is sprake van een hoge geluidbelasting maar door de toevoeging van groen op een stille locatie (achter de bebouwing) wordt dat deels gecompenseerd. Daarnaast zal de geluidbelasting door het treinverkeer voor de bestaande woningen aanzienlijk verlagen door de realisatie van dit plan.

Industriegeluid

Uit het oriënterend onderzoek blijkt tevens, dat het geluidsniveau van het niet-rijgeluid van het emplacement aan de spoorzijde bijna overal in het plangebied hoger is dan de grenswaarde vanuit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening cq. de Geluidsnota Utrecht uitkomt. Dit wil zeggen dat woningbouw hier in principe alleen mogelijk is indien (aan de spoorzijde) bijzondere maatregelen getroffen worden. Denk hiervoor bijvoorbeeld aan toepassing van dove gevels. Nader onderzoek vindt plaats om het plan te kunnen realiseren zonder toepassing van dove gevels. Dit op verzoek van zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

Bij de verdere planuitwerking dient te worden aangetoond dat in de woningen langs het spoor een acceptabel geluidsniveau mogelijk is, en dat dat de van het spoor afgekeerde gevel van de hoge woontoren voldoende stil is.

Ook moeten de effecten van de geluidszonering van de Hulp Warmte Centrale aan de Nicolaas Beetsstraat onderzocht worden.

5.2 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.

Het plan zal worden getoetst aan de Wet luchtverontreiniging. In werkelijkheid is dat titel 5.2 van de Wet Milieubeheer. In de wet wordt een

viertal gevallen (situaties) gedefinieerd waarvoor bestuursorganen, gelet op de luchtkwaliteit, bepaalde bevoegdheden mogen uitoefenen. Het gaat bij die bevoegdheden onder andere om het door een gemeente vaststellen van een bestemmingsplan.

De Wet luchtverontreiniging bepaalt, dat bestuursorganen alleen een bestemmingsplan mogen vaststellen indien, met betrekking tot luchtkwaliteit, aan voorwaarden wordt voldaan. Het vaststellen van het bestemmingsplan mag niet leiden tot:

- Overschrijden van grenswaarden voor luchtverontreiniging;
- Verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een in betekenende mate toename van de concentratie van een stof waarvoor een grenswaarde is geformuleerd;
- Strijdigheid met nationale, regionale of gemeentelijke programma's voor de luchtkwaliteit.

De gemeente Utrecht beschrijft in haar Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht hoe zij aan de grenswaarden zal voldoen. Ruimtelijke plannen moeten worden getoetst aan de Wet luchtverontreiniging en daarop gebaseerde besluiten en regelingen zoals het NSL. Het effect van het van kracht worden van het NSL en daarop gebaseerde actieplannen op de toetsing is, dat gedurende de werkingsduur van het NSL het eventuele plaatselijke effect van het actieplan moet worden meegenomen. Plannen kunnen dan niet worden afgewezen op grond van een huidige overschrijding van de normen, maar moeten worden beoordeeld op een eventuele overschrijding "na" de implementatie van het actieprogramma.

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie de opdracht gegeven om lagere waarde voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden.

In de volgende fase dient een luchtkwaliteitsonderzoek te worden uitgevoerd.

5.3 Externe veiligheid

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het bouwplan is gelegen nabij het spoortracé Utrecht – Lunetten, een zogenaamde basisnetroute. Dit betekent dat dit traject is aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen over spoor en heeft daarmee een samenhangend veiligheidsrisico. Van belang is het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen, omdat op het emplacement geen rangeren met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Uit eerdere onderzoeksresultaten blijkt dat verantwoording van het groepsrisico nodig is.

Plaatsgebonden risico

Het PR plafond ofwel de basisnetafstand van het spoortracé ter hoogte van het plangebied is 0 meter en vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Ook bestaat er geen zogenaamd plasbrand-aandachtsgebied. Bij de bouw hoeft daar dus geen rekening mee te worden gehouden.

Groepsrisico

Uit de eerdere inventarisatie blijkt dat het groepsrisico van het nabijgelegen spoortracé toeneemt ten gevolge van de geplande ontwikkeling met ongeveer 1%. Bij de toename van ca. 1% kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Omdat de ontwikkeling binnen 200 meter van het spoor is gelegen, moet het groepsrisico in beeld worden gebracht voor zowel de bestaande als de toekomstige situatie, c.q. de toename van het groepsrisico. Deze toename wordt veroorzaakt door een toename van de persoonsdichtheid binnen het invloedgebied van het tracé. De inventarisatie dient geactualiseerd te worden met input van de huidige plannen.

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient in het kader van de verantwoording van het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het nabijgelegen spoortracé enkel ingegaan te worden op de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

De eerdere onderzoeken dienen geactualiseerd te worden met het nieuwe (maximale) programma en de toegestane snelheden op het spoor volgend uit het Tracébesluit voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU).

De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag, in deze Gemeente Utrecht, waarbij de initiatiefnemer in de volgende fase moet aangegeven hoe wordt omgegaan met bescherming en zelfredzaamheid van personen die zich in de gebouwen bevinden. Denk hierbij aan voldoende vluchtwegen, nooduitgangen aan de van het spoor gekeerde zijde, afsluitbare ventilatiesystemen etc. Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Buisleidingen

In en nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van belang zijn in het kader van de externe veiligheid.

Risicobedrijven

In en nabij het plangebied is op dit moment geen sprake van (toekomstige) risicobedrijven.

5.4 Niet gesprongen explosieven

Voor de locatie is een projectgebonden Risicoanalyse conventionele explosieven uitgevoerd in augustus 2015. De locatie is op basis van oudere gegevens verdacht op de aanwezigheid van explosieven.

Een deel van het terrein is aangeduid als explosievenverdacht. De verdachte gebieden omvatten totaal 19.740 m². Er is onderscheid in gebieden die alleen zijn verdacht op raketten en gebieden die verdacht zijn op raketten en op afwerpmunitie (bommen):

- Toekomstig uitbreiding Hefbrugpark: verdacht voor raketten (+1,22 tot -1,78 NAP);
- Deel ten zuiden van EKP gebouw (hoog gelegen deel): raketten (+4,50 tot +1,50 m NAP) en afwerpmunitie (+4,50 tot +0,50 m NAP);
- Uiterst zuidelijk deel: raketten (+2,00 tot -1,00 m NAP) en afwerpmunitie (+2,00 tot -2,00 m NAP);

- De zuidelijke oeverzone: (+2,00 tot -1,00 m NAP);
- Uiterst noordelijk deel: raketten (+4,50 tot +1,50 m NAP) en afwerpmunitie (+4,50 tot +0,50 m NAP).

Binnen de onverdachte gebieden kunnen alle werkzaamheden op een reguliere wijze plaatsvinden, dit geldt ook voor het verwijderen van de restanten van het voormalige EKP-gebouw (betonvloer).

Het vrijgeven van locaties dient plaats te vinden door een gespecialiseerd bedrijf.

5.5 Trillingen

Het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU) nadert voltooiing. Dit project van ProRail en NS houdt in dat de treinen met grotere snelheid het stations Utrecht Centraal kunnen naderen. Dit veroorzaakt meer geluid en trillingen. Anderzijds zullen door dit project wissels minder geluid en trillingen opleveren.

Het effect van trillingen op de planontwikkeling moet worden onderzocht.

5.6 Archeologie en monumenten

De Hefbrug (gemeentelijk monument) en het tracé van een goederenspoor zijn herkenbare restanten uit het verleden. De monumentale spoorbrug in het park wordt gerestaureerd. Deze brug draagt in belangrijke mate bij aan de karakteristiek van het park en straks als entree naar de ontwikkeling van de Kruisvaartkade. De spoorlijn die gebruik maakte van de brug zal in het park zichtbaar blijven.

Op de locatie is een archeologisch bureauonderzoek (2015) en inventariserend booronderzoek uitgevoerd (2015). Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied gedeeltelijk ligt op kronkelwaardafzettingen die grotendeels onverstoord zijn en deels op geulafzettingen die veelal sterk verstoord zijn. Werkzaamheden in het noordelijke deel van het plangebied kunnen weinig schade aanrichten omdat hier de bodem sterk verstoord is en dus een lage archeologische verwachting geldt.

In het zuidelijke deel geldt wel een hoge archeologische verwachting en kunnen werkzaamheden die dieper reiken dan de ophooglagen uit de 19e en 20e eeuw, zorgen voor verstoringen aan eventueel voorkomende archeologische waarden. Deze ophooglagen hebben een dikte die varieert van 0 tot 5,5 m, het archeologische niveau komt voor op een niveau van 1,45 tot 0,55 m NAP.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om vervolgonderzoek uit te laten voeren in het zuidelijke deel van het plangebied. Dit is sterk afhankelijk van de (graaf)plannen.

Voor noodzaak en vorm van het vervolgonderzoek zal afgestemd moeten worden met het bevoegd gezag, de gemeente Utrecht.

5.7 Bodem

Bodemsanering

In het plangebied zijn in het verleden, in opdracht van de NS, vier deelgevallen van bodemverontreiniging gesaneerd. Een vijfde deelgeval is niet gesaneerd. De saneringen zijn afgerond en beschreven in het evaluatierapport van 4 juli 2007.

De gemeente heeft in het centrum te kampen met diepe grondwaterverontreiniging als gevolg van vroegere bedrijfsactiviteiten. Deze activiteiten staan los van het vroegere gebruik van het plangebied. Ter plaatse van het plangebied is een diepe grondwaterverontreiniging aanwezig afkomstig van de locatie Westerkade 36.

Eind 2015 is een bodem- en asbest-in-grondonderzoek uitgevoerd, en is de aanwezige geluidwal (grondwal) op de locatie gekeurd conform het Besluit Bodemkwaliteit (BBK). De belangrijkste resultaten van de onderzoeken zijn:

- In de ondergrond is tijdens het bodemonderzoek op een diepte rond de 1,5 m -mv ter plaatse van het hoger gelegen deel een geval van sterke bodemverontreiniging met PAK aanwezig. Vastgesteld wordt dat er in dit geval sprake is van een geval dat valt onder de wet bodembescherming (WBB) en dat deze gesaneerd dient te worden. Dit kan door middel van een BUS sanering, welke kan plaatsvinden

bij de herinrichting van het terrein waarbij grootschalige graafwerkzaamheden zullen plaatsvinden;

- Ter plaatse van het bestaande parkje nabij de monumentale hefbrug is één spot asbest in de bodem vanaf 0,5 m -mv aangetroffen waarbij het asbest zich tussen het wortelgestel bevindt. De spot zou in verband met de aanwezigheid van bomen die gehandhaafd worden in het park, eventueel kunnen blijven zitten. Dit dient afgestemd te worden met het bevoegd gezag, gemeente Utrecht. Indien dit niet wenselijk is zal het groen op deze plek weggenomen worden zodat de bodem gesaneerd kan worden;
- Op het zuidelijk deel van de locatie is een grondwal (geluidswal) aanwezig. De locatie is aangelegd met grond afkomstig uit in een in 2007 uitgevoerde sanering op het terrein. Op basis van de partijkeuringen is de kwaliteit van de grondwal 'industrie' in plaats van de verwachte 'achtergrondwaarde' of 'wonen' De gehele partij kan in principe niet worden toegepast op locatie op basis van stand-still principe en zal afgevoerd moeten worden;
- Op het overige terrein zijn ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond.

Bodemkwaliteit en grondverzet

De bodemkwaliteit en het grondverzet in het plangebied dienen te voldoen aan het Bouwstoffenbesluit en het daarop gebaseerde "Bodembeheerplan stad Utrecht" van 2005. Hoewel vanaf juli 2008 het Bouwstoffenbesluit is vervangen door het Besluit bodemkwaliteit, is het Bodembeheerplan krachtens de overgangsmaatregelen van het Besluit bodemkwaliteit nog steeds van toepassing.

5.8 Water

Volgens de Wet ruimtelijke ordening moet in elk ruimtelijk plan in de ruimtelijke onderbouwing daarvan een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin moet het waterbeheer in het plangebied worden beschreven.

Voor water zijn de relevante gemeentelijke beleidskaders het Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019 en de Havenverordening en -atlas.

Daarnaast dient ook rekening te worden gehouden met het waterbeheerplan 'Waterkoers 2016 – 2021', de Keur (2009) en de richtlijnen uit het Handboek Watertoetsproces van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Dempen van oppervlaktewater

Te dempen oppervlaktewater dient conform de Keur van het waterschap 1 op 1 te worden gecompenseerd in nieuw open water.

Toename verhard oppervlak en watercompensatie

Conform de Keur van het waterschap (2009) dient er watercompensatie plaats te vinden wanneer het totale oppervlak aan verharding (gebouwen en niet waterdoorlatende verharding) meer dan 500 m² in stedelijk gebied bedraagt, dit is het geval bij het plan Kruisvaartkade. Het verhard oppervlak zorgt namelijk er voor dat regenwater versneld tot afstroming komt naar oppervlaktewater. Dit leidt tot ongewenste peilstijgingen.

Om de versnelde afvoer van hemelwater naar het oppervlaktewater te voorkomen, kan het water worden geïnfiltreerd in de bodem en/of er kan gekozen worden om watercompensatie aan te leggen.

A. Infiltreren

Het vasthouden van hemelwater is mogelijk door de volgende maatregelen te nemen:

- Halfverhardingen;
- Bovengrondse infiltratievoorzieningen (o.a. wadi's en greppels; draagt bij aan klimaatadaptatie);
- Ondergrondse infiltratievoorzieningen (o.a. IT-riool).

De richtlijnen voor het ontwerp van infiltratievoorzieningen zijn te vinden op www.hdsr.nl/watertoets. Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratievoorzieningen is de eis om uit te gaan van 45 mm per m² afgekoppeld verhard oppervlak.

B. Compensatie door graven van open water

Indien infiltratie niet (geheel) mogelijk is, dan kan de toename aan verhard oppervlak worden gecompenseerd in de vorm van het graven van extra

oppervlaktewater. Bij het compenseren in open water dient 15% van de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd (richtlijn).

Het is mogelijk om de watercompensatie in te vullen door zowel infiltratievoorzieningen als open water aan te leggen. De keuze voor infiltratie of compensatie en het ontwerp van de gekozen maatregel wordt in overleg met gemeente en waterschap bepaald.

Waterkwaliteit en recreatie

Het water in de stad is op de meeste plekken van voldoende kwaliteit om als zwemwater te kunnen functioneren. Dit is ook het geval in de Kruisvaart. Hoewel er geen formele zwemgelegenheid wordt gecreëerd is het door de ligging wel mogelijk hier te zwemmen.

Ook zal er aan de openbare kade gevist kunnen worden.

Boten

In het gebied worden geen nieuwe ligplaatsvergunningen uitgegeven. Er wordt nog onderzocht of het mogelijk is een ligplaatszone aan te wijzen voor de locatie Kruisvaartkade t.h.v. Reviuskade voor de bewoners van de grondgebonden woningen met tuinen aan het water. Indien dit mogelijk is wordt de Havenatlas daarop aangepast en kunnen bewoners een ligplaatsvergunning aanvragen.

Grondwater

Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte. Daarbij wordt een marge aangehouden in verband met klimaatverandering (meer kans op hoosbuien). Bij de planrealisatie zal vermoedelijk sprake zijn van een tijdelijke bemaling. De verlaging van de grondwaterstand die hiervan het gevolg is zal zich alleen voordoen op de locatie zelf en richting spoor. In de bestaande Dichterswijk zal geen verlaging van de grondwaterstand optreden, zolang het peil van de Kruisvaart niet verandert. De initiatiefnemer dient ervoor te zorgen, dat verlaging van de grondwaterstand geen nadelige gevolgen heeft voor de fundering van nabijgelegen spoorwegen en de aangrenzende bestaande bebouwing.

Vuilwater

Regenwater en vuilwater worden via aparte stelsels ingezameld. Het te ontwerpen vuilwaterstelsel dient aan de noordzijde van het plangebied te worden aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel. Initiatiefnemer stemt dit af met de beheerder riolerings.

Watervergunning

Voor de volgende onderdelen moet een watervergunning worden aangevraagd of geldt een meldingsplicht bij het waterschap:

- het laten toenemen van het verhard oppervlak;
- het dempen en de aanleg van oppervlaktewater;
- het lozen van hemelwater op het oppervlaktewater;
- eventueel andere onderdelen die na detaillering worden toegevoegd bij het plan, zoals damwanden, balkons en (vis)steigers.

Tijdelijke onttrekkingen van grondwater tijdens bouwwerkzaamheden zijn ook vergunningsplichtig, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op oppervlaktewater. Een watervergunning moet worden aangevraagd indien: er onttrekking van meer dan 100m³/h en/of langer dan een half jaar en/of op meer dan 9 meter diepte plaatsvindt. Let op dat de procedure voor vergunningaanvraag een half jaar kan duren. Indien geen Watervergunning hoeft te worden aangevraagd, kan nog wel een melding nodig zijn.

5.9 Flora en fauna

Sinds 1 januari 2017 is de Flora- en faunawet vervangen door de Wet Natuurbescherming. De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw of verbouw door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn waarvan het leefgebied door het plan wordt aangetast. Als dat het geval is, dan moet ontheffing van de wet worden verkregen. Compenserende maatregelen binnen het plangebied kunnen een gunstig effect hebben op het verlenen van ontheffing.

In het verleden is een Flora en Fauna onderzoek uitgevoerd, dit onderzoek is in 2017 aangevuld op de nieuwe wetgeving van de Wet Natuurbescherming, met de bevindingen uit het veldonderzoek van 2016.

Groen in het plan
(Groosman)

Gebiedsbescherming

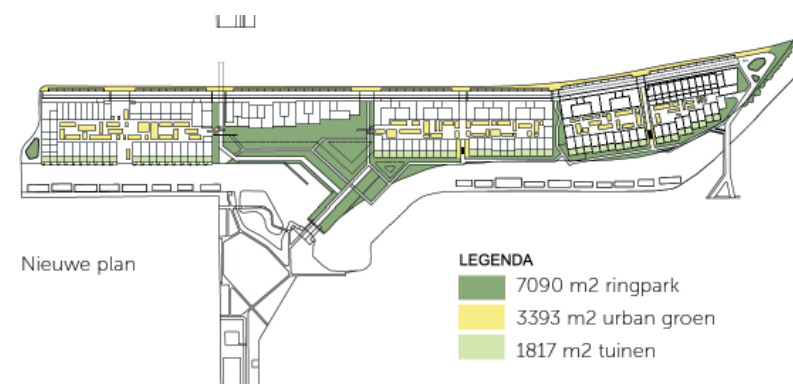
Er is getoetst in hoeverre het voorgenomen beschermde gebieden beïnvloedt of daar negatieve effecten op heeft. De conclusies voor de gebiedsbescherming voor het plangebied zijn:

- Het voorgenomen initiatief heeft geen invloed op Natura 2000-gebieden of NNN gebieden;
- Het kader van de Wet Natuurbescherming is niet benodigd; ten behoeve van het voorgenomen initiatief gelden geen beperkingen vanuit het Nationaal Landschap;
- Het voorgenomen initiatief stuit niet op bezwaren in verband met de NNN.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming deelt soorten in drie beschermingsregimes in:

1. Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn;
2. Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn;
3. Beschermingsregime andere soorten.



De belangrijkste conclusie van het onderzoek m.b.t. de soortenbescherming zijn:

- Vogels (Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn): Voor het verstoren van broedende vogels en hun nesten wordt in de regel geen ontheffing verleend, omdat er een alternatief voorhanden is waardoor deze vorm van verstoring wordt vermeden. Dit betreft namelijk het starten van versturende werkzaamheden buiten de broedperiode. De broedperiode van de meeste soorten ligt tussen 15 maart en 15 juli. Moerasvogels en andere watervogels broeden meestal tussen 1 april en 15 augustus. Soorten als kievit en scholekster kunnen een vroegere start van het broedgedrag vertonen (vanaf 1 maart). (Oever)zwaluwen kunnen tot in september broeden. Indien werkzaamheden in het broedseizoen zijn gepland, die verstrend kunnen zijn voor de broedvogels, zijn aanvullende voorzorgsmaatregelen nodig;
- Vleermuizen (Beschermingsregime Habitatrichtlijn): Op basis van visuele inspectie is op te maken dat geen vleermuizen of sporen van vleermuizen aanwezig zijn (geweest) in de bebouwing en de bomen van het projectgebied. Er zijn wel verblijfplaatsen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig, deze hebben echter geen effect op het plangebied. De aanwezige foerageerzones zijn van beperkt belang en er zijn voldoende alternatieven in de omgeving. Door de groenzone te projecteren nabij de Kruisvaart en tijdens de bouwwerkzaamheden eventuele verlichting van de waterzone af te richten, worden nadelige effecten ten aanzien van foeragerende vleermuizen beperkt tot een minimum;
- Vissen (Beschermingsregime andere soorten): De bittervoorn en kleine modderkruiper zijn aangetroffen in de watergangen binnen het projectgebied, maar deze zijn in de Wet natuurbescherming niet beschermd. Een ontheffing of nader onderzoek is niet nodig, de zorgplicht blijft van toepassing;
- Het zomerklokje is waargenomen aan de oever van de Kruisvaart ter hoogte van de Jeremias Deckerstraat. Onder de wet Natuurbescherming is deze soort niet meer beschermd, er is echter wel een bijzondere plant en er is nog steeds sprake van een zorgplicht. Bij de planuitwerking dient aandacht te zijn voor behoud of compensatie.

5.10 Bomen

Met name in het Hefbrugpark en op het zuidelijk deel van het terrein staan bomen. Waardevolle bomen bij de hefbrug kunnen worden ingepast in het park. Samen met het Ringpark Dichterswijk waar het onderdeel van uitmaakt vormt dit de bovenplanse groenstructuur van het plangebied. Hier wordt beplanting waar mogelijk en wenselijk behouden en versterkt. Voor het plangebied is een bomeninventarisatie uitgevoerd. Uitgangspunt is zoveel mogelijk bomen te behouden.

Het plan krijgt nadrukkelijk een groen karakter, echter dit zal meer met urbaan groen en kleinere groenvolumes kunnen worden ingepast. Hierbij is urban farming of andere vormen van collectief groen (beheer) zeer wenselijk. Mogelijk zal dit terug komen in de plint, in ieder geval zal het groen ook in de gevels en daken terugkomen. Ook de binnenterreinen en in de overgang van de straat naar de busbaan krijgen een groene karakteristiek.

5.11 Kwaliteit van de leefomgeving

De leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte is zeker in woongebieden met appartementen een belangrijk aandachtspunt. De gemeente heeft voor een aantal speerpunten ambities voor leefomgevingskwaliteit geformuleerd. Bij de toetsing van de leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte van dit plan is voor de gemeente het Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied Utrecht van 2005 het uitgangspunt.

Zon en schaduw

De kwaliteitsbeleving van woningen en de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door schaduw en het ontbreken van zon. De ontwikkeling zal mogelijk gevolgen hebben voor bezonning van de bestaande woningen, tevens zullen de bebouwingsvolumes elkaar onderling beïnvloeden. Uitgangspunt voor de nieuwbouw is dat schaduwwerking geen onevenredige aantasting van de woonomstandigheden voor bestaande woningen en percelen oplevert. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afweging uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegenomen.

Door initiatiefnemer is een bezonningsstudie uitgevoerd met een eerder plan om de effecten in beeld te brengen. Hieruit blijkt geen onoverkomelijke hindersituatie' voor de omgeving door schaduwval.

Voor het plan met de definitieve volumes dient een nieuwe bezonningsstudie uitgevoerd te worden.

Windhinder

De kwaliteitsbeleving van de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door wind(vlagen). In de Hoogbouwvisie is daarom een kwaliteitsstreven opgenomen. Hierbij is het sterk aanbevolen een windhinderonderzoek uitgevoerd te worden als er sprake is van hoogbouw (>30m), of als de bebouwing meer dan 1,5 keer zo hoog is als de gemiddelde omliggende bebouwing. Beide situaties gelden voor het plan Kruisvaartkade, een windhinderonderzoek is dus nodig.

Er zijn voor gebruiksvormen van de openbare ruimte toetswaarden opgesteld voor de maximale windsnelheid. De toetsing door de gemeente is gebaseerd op de NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar. Het windhinderonderzoek dien hierop in te gaan.

Hittestress

Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan er buiten. In het plangebied is dit nu al merkbaar, de ligging van het plangebied aan de spoorbaan maakt het extra gevoelig voor hittestress. Door de ontwikkeling zal dit effect af moeten nemen. Dit is met de toevoeging van bebouwing geen eenvoudige opgave. Maar door toevoeging van groen, ook in de bebouwing is dit mogelijk. Er worden geen harde eisen gesteld aan de temperatuursverlaging, een richtlijn is om dit gebied niet meer dan 4 graden Celsius af te laten wijken van het buitengebied op zomerse dagen.

5.12 Gezondheid

Het plangebied heeft vanuit gezondheidsbescherming te maken met een hoge geluidsbelasting van het spoor en de naastgelegen busbaan. Ook in de nacht is er geluid van het spoor. Alle woningen dienen over een geluidsluwe zijde te beschikken. Voor een fijn woon- en leefklimaat zijn de wettelijke

geluidsnormen van toepassing, maar vanuit een gezondheidsoogpunt is gewenst dat de grenzen van de normen niet worden opgezocht. Aan de spoorzijde zullen de woningen aan het spoor geen geluidsniveau kunnen krijgen dat gewenst is vanuit gezondheid, daar staat tegenover dat de bebouwing een gunstig effect heeft op het geluidsniveau in de bestaande Dichterswijk en de groengebieden.

Groen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Bij voorkeur is in elke straat groen aanwezig, waarbij diversiteit van het groen belangrijk is. In de Kruisvaartkade komt goed terug langs het water, in het park, maar ook tussen de woonblokken. Daarnaast sluit het plangebied aan op het Ringpark, dat diverse kleine groengebieden in Dichterswijk met elkaar verbindt. Door het groen in het plangebied zal ook het Ringpark worden versterkt. Zowel voor huidige als nieuwe bewoners ontstaat daardoor een aantrekkelijke groene route van voldoende omvang voor wandelen, sport en spelen.

De groene wandelroutes en deels ook openbare steigers direct langs de Kruisvaart, zorgen voor een bijzonder watermilieu. Hiermee kan een belangrijke bijdrage aan een gezonde woonomgeving met ruimte voor sport en spel geleverd worden, daarnaast zal er ruimte zijn in het park waar kinderen kunnen spelen. Dit is niet alleen goed voor bewegen maar het stimuleert ook ontmoeting en daarmee de sociale cohesie in de buurt.

Door wandelen en fietsen gemakkelijk te maken en goed openbaar vervoer te faciliteren wordt het autogebruik verminderd. Op deze locatie in de stad zijn geen toename van autoverkeersbewegingen gewenst en bewegen is goed voor de gezondheid. Hiervoor is het ook belangrijk dat fietsenstallingen goed worden gepositioneerd, waardoor bewoners snel en gemakkelijk de fiets kunnen pakken.

Het woningaanbod is divers. In woninggrootte maar ook in uitstraling. Dit zorgt voor een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardige woonomgeving. Hierdoor voelen mensen zich prettig. In de plint aan de spoorzijde worden voorzieningen of woningen gerealiseerd. Hierdoor wordt de plint levendig, wat past bij een binnenstedelijke centrumlocatie. Daarnaast zorgt dit ervoor

dat het aantrekkelijk wordt gemaakt om langs de plint te lopen en zorgt dit mogelijkwerijs voor ontmoeting.

5.13 Duurzaamheid

Energie

In het beleidsplan 'Utrecht creëert Nieuwe Energie' en in het Milieubeleidsplan 2003 heeft de gemeente de ambitie vastgelegd om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. De Kruisvaartkade betreft een private ontwikkeling en wettelijk gezien mag de gemeente geen extra eisen opleggen bovenop het bouwbesluit. De initiatiefnemer heeft echter ook duurzame ambities. In dit stadium van de planontwikkeling kunnen zij al toezeggen dat er geen gasaansluiting komt en hebben ze de ambitie uitgesproken de woningen energieneutraal te willen bouwen (BENG =0).

De gemeente vraagt ten behoeve van een goede en tijdige implementatie van dit beleid dat de ontwikkelaar met de gemeente overlegt hoe dit gerealiseerd wordt. Hulpmiddelen hierbij zijn tools als GPR, met een score van minimaal 7½, of het gebruiken van de BENG eisen, met aanscherping van BENG eis 2 naar 0 kWh/m² voor woningen.

Transparantie in maatregelen

Ten behoeve van transparantie in duurzaamheidsmaatregelen wordt de ontwikkelaar gevraagd bij het stedenbouwkundig ontwerp het instrument GPR Stedenbouw toe te passen en daarbij te streven naar een score van gemiddeld minimaal GPR Stedenbouw = 8,0.

De initiatiefnemer wordt gevraagd bij het ontwerp van de gebouwen het instrument GPR Gebouw, BREEAM-NL Nieuwbouw (pre-assessment) of gelijkwaardig, toe te passen en daarbij te streven naar een score van gemiddeld minimaal GPR = 8,0.

Circulaire economie

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor circulair bouwen. De ontwikkelaar wordt geadviseerd deel te nemen aan de regionale ontwikkelingen op dit thema georganiseerd door Economic Board Utrecht.

5.14 Kabels en leidingen

Uit de inventarisatie van kabels en leiding (o.a. door het graven van proefsleuven) komen twee aandachtspunten als belangrijkste naar voren:

1. Warmteleiding: waarvan hoofdleiding en zij-aftakking door middel van het graven van proefsleuven in kaart zijn gebracht:
 - De zij-aftakking zal zeer waarschijnlijk worden verlegd. Afspraken met Eneco lopen nog.
 - De hoofdleiding zal niet worden verplaatst. Vanuit hart leiding geldt een bouwvrije zone.
2. Middenspanningsleiding: De middenspanningsleiding loopt in de strook tussen de Kruisvaart en de toekomstige kelderbak.
 - kabel kan blijven liggen tijdens de sloop van de betonnen keldervloer.
 - Er dient een nieuwe middenspanningsleiding te worden aangelegd. Een nieuw te realiseren Trafo-huisje zal door de architect moeten worden ontworpen. Tevens zal een geschikte inpassing in het park moeten worden gerealiseerd.

5.15 Milieueffectrapportage

Voor dit project kan worden volstaan met een (korte) vormvrije MER-beoordeling.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voormalig EKP-terrein is particulier eigendom. De gemeente Utrecht voert zelf geen grondexploitatie binnen het plangebied. De ontwikkelaar draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het terrein. De gemeentelijke planontwikkelingskosten en de bovenwijkse plankosten verhaalt de gemeente door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met de ontwikkelaar.

De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente van planschadeclaims. Deze vrijwaring wordt opgenomen in bovengenoemde anterieure exploitatieovereenkomst.

Door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst kan van het opstellen van een exploitatieplan worden afgezien omdat het kostenverhaal, zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, anderszins (door de anterieure exploitatieovereenkomst) verzekerd wordt.

Door de ontwikkelaar is aangegeven dat de opbrengsten van het bouwplan hoger zijn dan de kosten van het bouwplan, zodat de ontwikkelaar in het kader van het exploitatieplan geen bijdrage van de gemeente verlangt.

In de anterieure exploitatieovereenkomst wordt een exploitatiebijdrage opgenomen die de ontwikkelaar aan de gemeente moet voldoen. In de exploitatiebijdrage zullen in ieder geval de volgende kostenposten worden opgenomen:

- Realisatie brug zuidzijde van het plangebied en bijkomende kosten;
- Aanleg noodzakelijke infrastructuur in openbaar gebied;
- Riolering;
- Straatmeubilair en speelvoorzieningen;
- Vuilcontainers;
- Verkeers- en straatnaamborden;
- Parkeervoorzieningen;
- Kunstwerken en beschoeiingen;

- Bepanting van in het plangebied gelegen openbaar groen (milieuvriendelijke oevers, park en binnenterreinen);
- Plankosten van te realiseren zaken;
- Kosten gemeentelijk planteam;
- Woonboot nabij de nieuwe Da Costabrug.

In de overeenkomst zullen de ontwikkelaar en de gemeente ook afspraken maken over het vereiste beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan openbare ruimte. De ontwikkelaar zal op basis van de anterieure exploitatieovereenkomst verantwoordelijk en risicodragend zijn voor een bomeninventarisatie en het aanvragen en verkrijgen van velvergunningen, het doorlopen van de procedure schetsplan/VO/DO (inclusief de gemeentelijke check in verband met het toekomstig beheer en door de gemeente te verlenen vergunningen), het aanvragen en verkrijgen van bouwvergunningen, de overdrachtsprocedure bij oplevering / in beheer nemen van het toekomstig openbare gebied door de gemeente.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van het startdocument heeft de gemeente de ambitie meegegeven om het plan te verdichten. Met die opdracht heeft de initiatiefnemer het plan verder uitgewerkt. Na vaststelling van het startdocument is er een inloopbijeenkomst en een aantal bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest. Op basis van gemaakte opmerkingen is het plan aangepast. Het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan dit is aan de klankbordgroep en wijkraad gepresenteerd en op 18 april 2017 is er een inloopbijeenkomst geweest.

De inloopbijeenkomst is goed bezocht door diverse omwonenden en geïnteresseerden, en de ruimte om opmerkingen te noteren is door een aantal mensen gebruikt. Deze opmerkingen en andere bevindingen die ook in de gesprekken op deze avond naar voren kwamen hadden vooral betrekking op de wens om meer groen toe te voegen, ruimte voor gezinnen, en complementen voor het plan. Anderzijds zijn er ook zorgen geuit over hinder voor bestaande bebouwing als gevolg van de bebouwingshoogten en dichtheid, en tijdens de bouwfase.

6.3 Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van het plan wordt nog verder onderzocht, in deze fase lijkt dit niet tot problemen te leiden. Het plan zal in fasen worden uitgevoerd.

Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt te worden.

Eerste gesprekken over beheer en eigendom zijn gestart, afspraken hierover worden in de anterieure overeenkomst opgenomen.

Het plan (in diverse fasen) dient in te worden getoetst in het gemeentelijk BING -overleg.

7. Verantwoording proces

7.1 Samenwerkingsproces

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. Concept Stedenbouwkundige Programma's 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. Gemeentelijke ambities, zoals de focus op gezonde verstedelijking en bouwen in hoge dichtheden in het nieuwe centrum zijn in het plan verwerkt.

Het huidige planvoorstel reageert op ruimtelijke restricties en de ideeën van omwonenden en het breed gedragen buurtinitiatief. NS heeft met MRP Development, die het plan samen met VORM ontwikkelt, een intentieovereenkomst gesloten.

De initiatiefnemers hebben de gemeente verzocht medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging om dit plan mogelijk te maken.

In goed overleg met deze initiatiefnemers en de door hen ingehuurd adviseurs zoals Objectum voor het technisch projectmanagement en ontwerpers - bureau Groosman voor het stedenbouwkundig ontwerp en Rogg voor landschapsontwerp - zijn de kaders van het SPvE opgesteld door de gemeente.

7.2 Het gevolgde participatieproces

Voor de ontwikkeling is participatieniveau 'raadplegen' van toepassing. In het gevolgde proces heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden met de klankbordgroep en zijn ook in breder verband diverse voorlichtingsavonden georganiseerd door de initiatiefnemer/ ontwikkelaars in samenwerking met de gemeente. Dit participatieproces heeft geleid tot aanpassingen van het plan en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Plannen voor het openbaar gebied, in het bijzonder het Ringpark, zullen in co-creatie met de buurt worden opgesteld.

Klankbordgroep

Vanaf 2008 is de klankbordgroep van bewoners, die eerder bijeenkwam in het kader van de Visie Kruisvaartkwartier, in verband met de start van het project Kruisvaartkade weer bijeengekomen. In eerste instantie heeft NS Stations als initiatiefnemer aan de klankbordgroep voorlopige ontwerpen en aanpassingen gepresenteerd. Ook de gemeente was bij deze bijeenkomsten aanwezig. In september 2011 is er een brede informatieavond gehouden over alle openbaar vervoer ontwikkelingen aan de westzijde van de stad en de gevolgen voor Dichterswijk. Daar werd ook informatie gegeven over het project Kruisvaartkade en de 2e Asselijnstraat.

Hierna heeft de planvorming enige tijd stilgelegen, maar is weer opgepakt door MRP Development en VORM, in samenwerking met de gemeente hebben deze initiatiefnemers weer de klankbordgroep heeft betrokken bij de planvorming. De laatste plannen zijn diverse malen aangescherpt naar aanleiding van veranderende omstandigheden en inbreng vanuit de klankbordgroep.

In de plannen die nu voorliggen is de hoofdopzet van het de eerdere plannen behouden, maar zijn inzichten die volgden uit de consultatie de klankbordgroep waar mogelijk verwerkt. Hierbij zijn de belangrijkste wijzigingen:

- Geen auto ontsluiting naar de zuidzijde, naar de Da Costakade;
- Hoge dichtheden aan de spoorzijde;
- Vergrote afstand tussen de nieuwbouw en de woonboten;
- Meer groen in het plan.

In dit SPvE zijn de aanvullende randvoorwaarden opgenomen. Meerdere bewoners hebben aangegeven dat ze bedenkingen hebben bij de door de gemeente opgelegde verdichtingsopgave, met name vanwege de druk op verkeer en parkeren. In april 2017 heeft een gesprek plaats gevonden tussen

de wethouder en de klankbordgroep over het stedenbouwkundig plan, om de verdichtingswens van de gemeente toe te lichten. Specifiek over de toegestane hellingshoek vanaf de woonboten voor de maximale bebouwing aan de Kruisvaart is in april 2017 met een afvaardiging van de Klankbordgroep op een vergelijkbare locatie in Utrecht (aan de Billitonkade) gepraat. Aanleiding hiervoor waren de zorgen van de woonbootbewoners, naar aanleiding van dit gesprek is de hoek niet aangepast, maar worden in het beeldkwaliteitsplan aanvullende eisen opgenomen aan het gevelbeeld.

Brede participatie

De buurt is de afgelopen jaren met enkele wijkberichten geïnformeerd over de stand van zaken. In april 2017 zijn de plannen in een inloopbijeenkomst aan omwonenden gepresenteerd.

Stadsdebat Dynamisch Stedelijk Masterplan

Het Kruisvaartkwartier was één van de gebieden in het stadsdebat (maart 2011). De belangrijkste steekwoorden voor de locatie zijn: groener, appartementen, eengezinswoningen, starters, jonge gezinnen. Via een website konden ideeën worden geplaatst wat er op dit terrein zou moeten komen.

Ideevorming en initiatieven

De bewoners van de Dichterswijk en daarbuiten hebben op diverse manieren ruimte gekregen voor initiatief:

- Het initiatief van het Ringpark Dichterswijk is opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor de Kruisvaartkade.
- De renovatie van de hefbrug in het park om deze te benutten als entree naar de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is deels aangedragen door een particulier, en nu in het plan opgenomen.
- De pompstationlocatie aan de Croeselaan maakt deel uit van het plangebied. Hiervoor wordt een tijdelijke invulling gezocht in afstemming met de omwonenden. Een prijsvraag is uitgeschreven voor een invulling van de pompstationlocatie, in principe voor een duur van 5 jaar.
- Voor de inrichting van het park hebben omwonenden plannen uitgewerkt, hiermee worden gesprekken gevoerd met de gemeente, doel is deze plannen uit te voeren op korte termijn, voorafgaand aan de ontwikkeling van het plan.

8. Vervolgtraject

8.1 Planproces

Op basis van dit SPvE wordt na vaststelling door het college een ontwerp bestemmingsplan gemaakt. Het SPvE wordt niet ter inzage gelegd, aangezien bij de totstandkoming van het plan een uitgebreid participatieproces is doorlopen. Na vaststelling door de gemeenteraad van de randvoorwaarden in het SPvE, kan voor het gehele gebied of delen daarvan, de aanvraag voor bestemmingswijziging worden ingediend.

Dit SPvE is de basis voor het bestemmingsplan, dat hierna zal worden opgesteld. De ontwikkelaar treedt uiterlijk voor de start van de bestemmingsplanprocedure met de gemeente in overleg over het beeldkwaliteitsplan, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan openbare ruimte, en over het woningbouwprogramma. Het beeldkwaliteitsplan, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan worden door de ontwikkelaar samen met het bouwplan gepresenteerd aan de Commissie Welstand en Monumenten.

8.2 Participatieproces

Ook in het vervolgproces zal participatie met de klankbordgroep plaatvinden in het kader van de verdere uitwerking en het bestemmingsplan. Met een wijkbericht en via andere kanalen (zoals de wijksite) wordt de buurt geïnformeerd over het vervolgtraject het traject van het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkade zal ter inzage worden gelegd, waarop bewoners een zienswijze kunnen indienen. Doelstelling is het bestemmingsplan vast te laten stellen door de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2018.

De openbare ruimte van het Ringpark zal in co-creatie met omwonenden worden uitgewerkt.

8.3 Planologisch juridisch proces

Er dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Dit bestemmingsplan Kruisvaartkade zal voor dit plangebied de volgende vigerende plannen vervangen:

- Stadsvernieuwingsplan Dichterswijk/ Croeselaan;
- Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden 2014.

8.4 Planning

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het daarop volgende bestemmingsplan worden door de gemeenteraad vastgesteld:

- Vaststellen SPvE in de gemeenteraad: september 2017 (zonder ter inzage legging);
- Vaststellen bestemmingsplan in de gemeenteraad: eerste kwartaal 2018.

In deze periode zal de verdere uitwerking van het plan, te beginnen met het beeldkwaliteitsplan en het buitenruimte ontwerp door de initiatiefnemer worden ontwikkeld. Ook zal een aantal milieuonderzoeken worden uitgevoerd.

Het plan wordt gefaseerd ontwikkeld en opgeleverd. Na vergunningverlening en aanbesteding kan mogelijk eind 2018 gestart worden met de eerste fase. Hierbij wordt gestart aan de noordzijde van het plangebied. Tijdens de bouw kan de busbaan dichtersbaan buiten de spits benut worden voor bouwverkeer.

Het is de bedoeling om ook de verbinding naar de oostzijde via een tunnel onder het spoor (of brug er overheen) spoedig te realiseren, Het is echter niet realistisch te veronderstellen dat dit in de eerstkomende 10 jaar zal gebeuren, hier is nog geen financiële dekking voor.

Bronnen

- Visie Kruisvaartkwartier (vastgesteld door het college in 2003)
- Nota Stallen en Parkeren (februari 2013)
- Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar, Slimmer Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen, Mobiliteitsplan Utrecht 2025, 26 mei 2016
- Ruimtelijke Strategie 2016, Utrecht kiest voor gezonde groei (vastgesteld door de raad in 2016)
- Masterplan Stationsgebied (2006)
- Structuurvisie Utrecht (vastgesteld door de Raad in 2005)
- Hoogbouwvisie (vastgesteld door de Raad in 2005)
- Ketenaanpak openbare ruimte (oktober 2015)
- Samenvatting Due Diligence, Kruisvaartkade te Utrecht, BK maart 2015
- Motie 2015/M78: geen vuiltje aan de lucht begint met WHO-advieswaarde

Bijlagen

Bijlage 1: Kruisvaartkade Uitgangspuntenkaart

Bijlage 2: Stedenbouwkundig plan. Kruisvaartkade (Groosman & Rogg in opdracht van MRP Development) 18 april 2017



Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 030 - 286 00 00

Fax 030 286 0235

Mail stedenbouw@utrecht.nl