

An aerial photograph of Utrecht, Netherlands, showing a dense urban landscape. A major railway hub is visible on the left, with multiple tracks and a high-speed train. The city is characterized by a mix of modern glass-fronted buildings and traditional European architecture. A large, open, sandy area is visible in the lower right, possibly a construction site or a park. The text 'Ontwikkelvisie & Ontwikkeldkader 2e Daalsedijk Utrecht' is overlaid on the image.

Ontwikkelvisie & Ontwikkeldkader 2^e Daalsedijk Utrecht

1911
14



Colofon

Deze Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk is tot stand gekomen in opdracht van
NS Stations Vastgoed en Ontwikkeling.
088 67 11 940



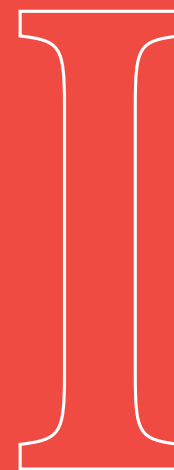
Rebelgroup
Chiron Development
BGSV, bureau voor stedenbouw
Witteveen+Bos
Goudappel Coffeng
APPM

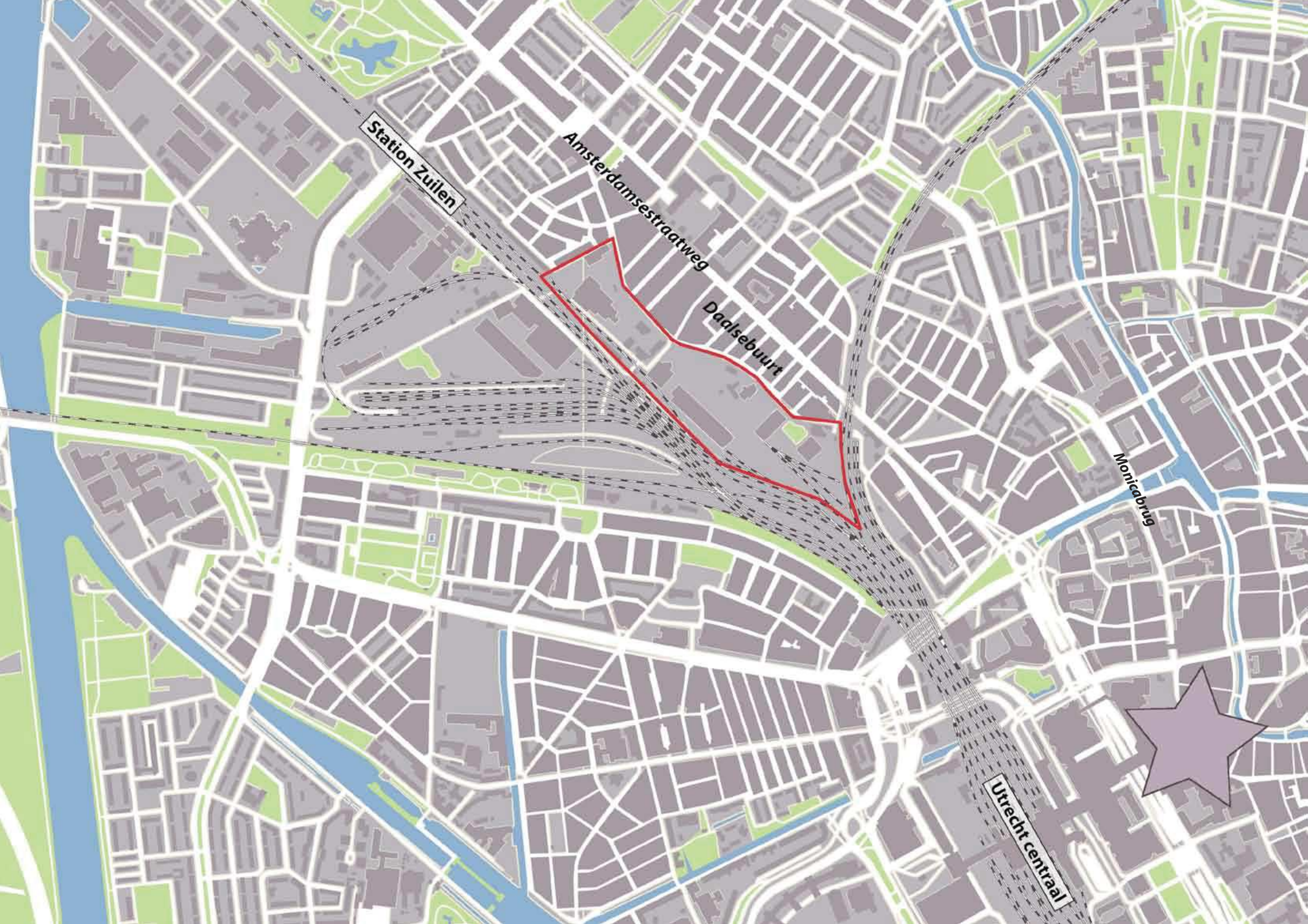
Ontwikkelvisie & Ontwikkeldkader 2^e Daalsedijk Utrecht

Inhoudsopgave

I. Ontwikkelvisie	5
1. Inleiding	7
2. Historie	7
3. Huidige situatie	9
4. Relevant beleid	15
5. Ontwikkelingspotentie en markt	17
6. Ontwikkelvisie	19
7. Strategie	27
II. Ontwikkeldkader	31
1. Inleiding	33
2. Huidige situatie	35
3. Ontwikkeldkader	37
4. Planuitwerking en nadere onderzoeken	41
5. Communicatie en participatie	43

Ontwikkelvisie





Station Zuilen

Amsterdamsestraatweg

Daalsebuurt

Moniebrug

Utrecht centraal



1. Inleiding

Nieuwe visie op industriegebied 2e Daalsedijk broodnodig

Het bedrijventerrein gebied 2e Daalsedijk is een industrieel en in onbruik geraakt gebied in de gemeente Utrecht. Het heeft met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats zijn betekenis als bedrijfsterrein ten behoeve van de Spoorwegen de laatste decennia meer en meer verloren.

Door de NS en gemeente Utrecht wordt sinds begin deze eeuw nagedacht over een nieuwe bestemming voor dit gebied. Dat leidde in eerste instantie tot een visie op grootschalige herontwikkeling in een hoge stedelijke dichtheid, waarbij een verbinding tot stand werd gebracht met de Carthusiusdriehoek (plan Soeters). Deze visie is - mede door de economische crisis - niet haalbaar gebleken.

Op het terrein 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

Een nieuwe, inspirerende en realistische visie op het gebied is broodnodig. Daarom heeft NS besloten voor het bedrijventerrein 2e Daalsedijk een ambitieuze ontwikkelvisie op te stellen die past bij het gebied en deze tijd.

NS-visie als kader voor herontwikkeling in haalbare stappen

De visie van de NS biedt een kader waarbinnen tijdelijk gebruik kan worden uitgebreid en de herontwikkeling in haalbare stappen tot stand kan komen. Ontwikkeling is mogelijk binnen de huidige bestemming (bedrijventerrein), maar NS heeft als eigenaar van de grond het voornemen om de locatie geleidelijk te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied, wat een meerwaarde oplevert voor de stad Utrecht. Dit doel past niet in het vigerende bestemmingsplan, waarvoor een nieuw bestemmingsplan zal moeten worden opgesteld. Deze ontwikkelvisie legt daarvoor het fundament.

Plangebied: privaat bedrijventerrein in eigendom NS

Industriegebied 2e Daalsedijk (hierna ook genoemd het "plangebied") ligt ingesloten tussen de spoortracés Utrecht-Amsterdam en Utrecht-Amersfoort, de 2e Daalsedijk en de achterzijde van de bebouwing aan de Chrysantstraat. Het plangebied is volledig eigendom van NS en vormt een afgesloten privaat bedrijfsterrein.

Ontwikkelvisie en Ontwikkelkader

Dit document bestaat uit een "Ontwikkelvisie", waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor de verwachte eerste fase van de planontwikkeling is een deeluitwerking ("Ontwikkelkader") opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen. Een tweetal bijlagen is opgenomen, met de uitwerking van onderzoeken naar verkeer, geluid, milieuaspecten en vergunningen.

2. Historie

2e Daalsedijk tot 1812 enige wegverbinding Utrecht-Amsterdam

De 2e Daalsedijk was in de 11e/12e eeuw een gedeelte van de wegverbinding van Utrecht naar Amsterdam. Lange tijd was deze weg zelfs de enige verbinding, maar in 1812 kwam daar verandering in, toen op bevel van Napoleon de Amsterdamse Straatweg aangelegd. Hiermee werd het belang van de 2e Daalsedijk minder.

Belang Centrale Werkplaats afgenomen

Met in 1843 de aanleg van de tweede Spoorverbinding van Nederland van Utrecht naar Amsterdam, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Die behoefte nam verder toe met de aanleg van de spoorverbinding van Utrecht naar Zwolle in 1863. Vanaf omstreeks 1860 bouwden diverse spoorwegmaatschappijen het gebied tussen de 2e Daalsedijk en beide spoorverbindingen van zuid naar noord om tot een industrieel terrein met loodsen, rails, schoorstenen en ketelhuizen. Gaandeweg werd dit gebied daardoor één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden hierop gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/bedrijf en er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming. De waardevolle gebouwen die op deze Centrale Werkplaats zijn gerealiseerd, zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document Werken aan het spoor (september 2008).

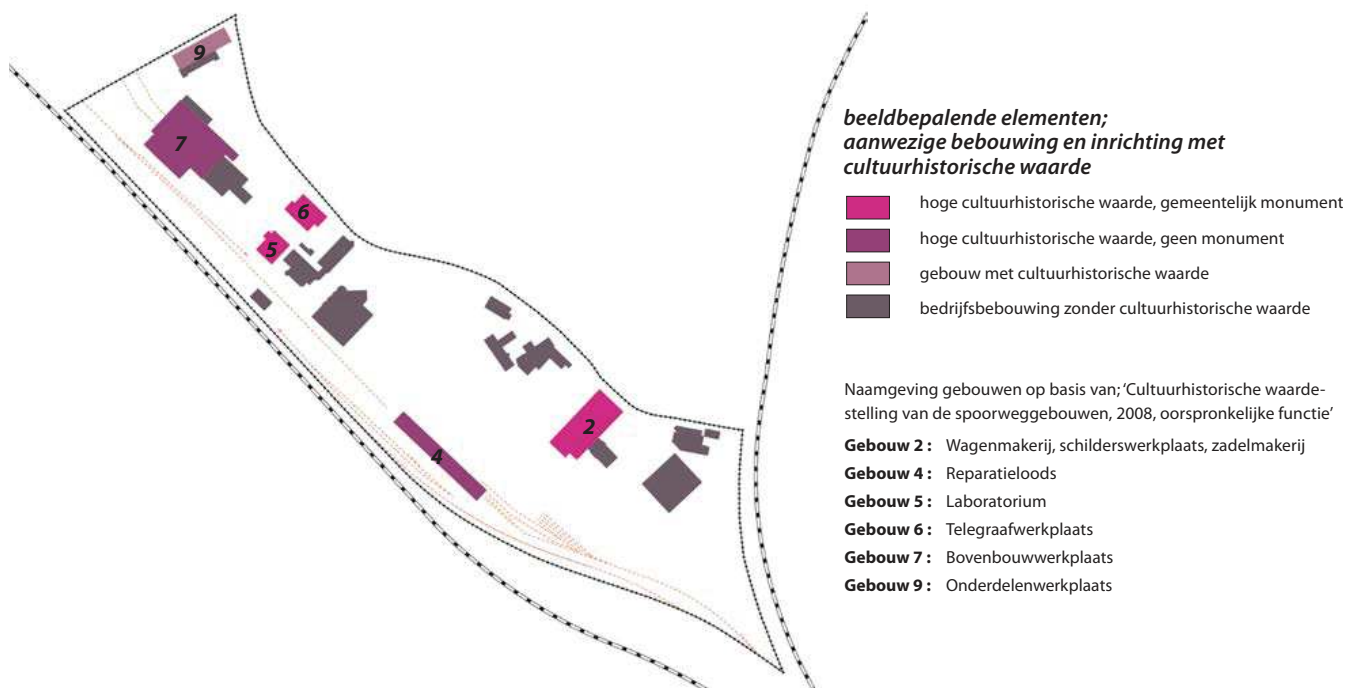
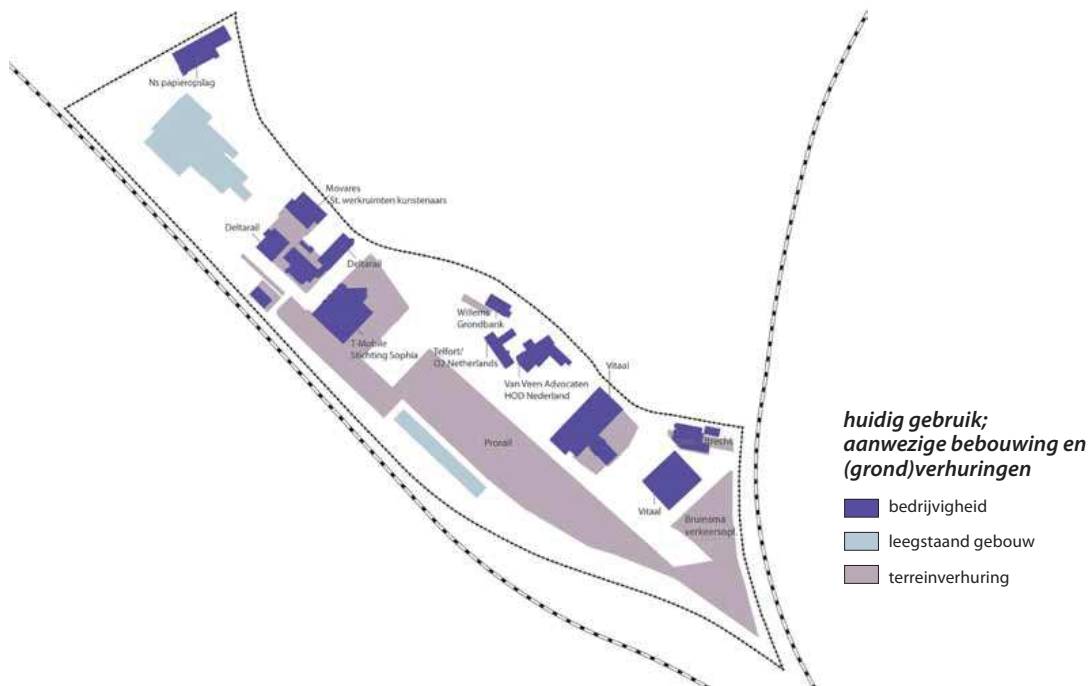
Arbeiderswoningen in Daalsebuurt

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Ook deze bebouwing is van zuid naar noord tot stand gekomen. Langs de Amsterdamse Straatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. Op sommige plekken in de buurt is vervangende nieuwbouw verzeen.





‘Veel open ruimte in
het gebied’



3. Huidige situatie

Locatie 2e Daalsedijk niet publiek toegankelijk

Het plangebied de 2e Daalsedijk ligt op steenworp afstand van Utrecht Centraal Station en de oude binnenstad en vormt daarmee een bijzondere binnenstedelijke locatie. Het plangebied ligt ten zuiden van de Daalsebuurt en wordt ingesloten tussen de 2e Daalsedijk en de treinsporen richting Amsterdam en Amersfoort. Op dit moment zijn in de meeste voormalige werkgebouwen andersoortige bedrijven gehuisvest dan de spoorgerelateerde bedrijven die er voorheen waren gehuisvest. Een groot deel van het terrein wordt momenteel niet gebruikt. De plek is geïsoleerd van haar omgeving: rondom het plangebied staat een hekwerk, slechts op een aantal plekken is een afgesloten toegang. Het terrein is daardoor niet publiek toegankelijk. Het plangebied heeft een omvang van circa 12 hectare.

Omgeving Bloemenbuurt

De 2e Daalsedijk is onderdeel van de Daalsebuurt. De Daalsebuurt maakt deel uit van de Bloemenbuurt. De Daalsebuurt ligt ten zuiden van de buurt Ondiep. Ten noorden van de 2e Daalsedijk ligt station Zuilen. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen uit het begin van de vorige eeuw. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit 2-laagse woningen met een kap. Aan de Daalsedijk bevinden zich 3-laagse woningen met een kap. De woningen aan de Amsterdamsestraatweg bestaan uit vier lagen met in de plint winkelveorzieningen. Het enige hoogteaccent in de omgeving is de watertoren aan de Amsterdamsestraatweg.

Functies en bebouwing vooral historisch industrieel

In het plangebied staan verschillende historische industriële gebouwen en een aantal recentere bedrijfs- en kantoorpanden. Er staan geen woningen. De grote korrel van de kantoorgebouwen en werkloosden vormt een sterk contrast met de kleine korrel van de arbeiderswoningen in de Daalsebuurt. Dit contrast kenmerkt het bedrijventerrein de 2e Daalsedijk. De historische gebouwen met een industrieel karakter hebben een hoge cultuurhistorische waarde, waarvan een aantal gebouwen een monumentstatus heeft.

In "Cultuurhistorische waardstelling van de spoorweggebouwen in de Carthesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk" van Stadsontwikkeling uit september 2008 worden de gebouwen geduid met een gebouwnummer. Om de verschillende loodsen apart van elkaar te kunnen benoemen, zijn de gebouwnummers zoals deze zijn

benoemd in dit document op de kaart met bestaande bebouwing en monumenten overgenomen. De gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde hebben een gebouwnummer en een naam gekregen die gebaseerd is op de oorspronkelijke functie van het gebouw.

Op het bedrijventerrein liggen delen van spoorlijnen en groengebieden, die als waardevol kunnen worden aangemerkt. Van de open terreinen zijn delen verhuurd. Deze terreinen worden door verschillende bedrijven onder meer gebruikt voor de opslag van materialen. Dat zorgt ervoor dat er nu weinig samenhang is in het gebied en dat de buitenruimte een versnipperd en rommelig karakter heeft.

Een aantal (kleinere) industriële gebouwen en bedrijfsgebouwen uit de 80'er jaren is in gebruik genomen door de creatieve industrie. Twee grote industriële gebouwen/hallen staan op dit moment leeg. Deze loodsen zijn door de creatieve sector wel al ontdekt voor tijdelijke evenementen en culturele activiteiten. Deze trend is waardevol voor de ontwikkeling van het plangebied vanwege de kenbaarheid en biedt kansen voor verdere transformatie van het gebied. De cultuurhistorische gebouwen zijn aantrekkelijk als motor voor versterking van de identiteit om toekomstige ontwikkelingen op gang te brengen.

Cultuurhistorische waarde

In de nota Werken aan het spoor: Cultuurhistorische waardstelling van de spoorweggebouwen in de Carthesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk van september 2008 is een uitvoerige beschrijving van elk relevant gebouw opgenomen. Voor deze beschrijving per gebouw zij hier nadrukkelijk naar deze nota verwezen.

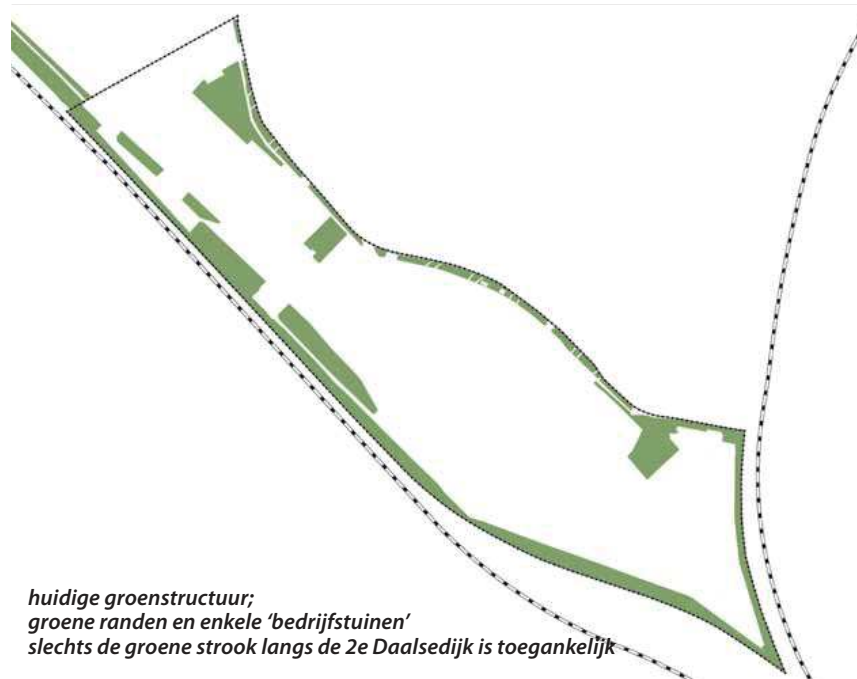
Alle beschreven gebouwen, en evenzeer het terrein eromheen (met bijvoorbeeld de spoorrails, stelconplaten en het oorspronkelijke tracé van de Concordiastraat), zijn van algemene waarde vanwege de geschiedenis die ze vertellen over de spoorwegen in de stad Utrecht. Ze vormen een essentieel onderdeel van het spoorwegerfgoed. De oorspronkelijke werkplaatsgebouwen met hun typerende architectuur zijn alle onderdeel van het spoorwegcomplex en van hoge cultuurhistorische waarde. Bij de herontwikkeling verdient het aanbeveling de monumentale opzet van deze gebouwen te behouden. Later toegevoegde gebouwen hebben vooral betekenis als onderdeel van het spoorwegcomplex. Behoud van deze gebouwen verdient aanbeveling, maar hebben vanuit cultuurhistorisch perspectief meer mogelijkheden tot wijziging ten behoeve van nieuw functies.



Daalsebuurt



*huidige groenstructuur;
groene randen en enkele 'bedrijfstuinen'
slechts de groene strook langs de 2e Daalsedijk is toegankelijk*



Huidige identiteit: industrieel en ruig

De huidige identiteit van het plangebied wordt in grote mate bepaald door de aanwezige cultuurhistorische gebouwen. Daarnaast levert de buitenruimte een belangrijke bijdrage aan de huidige sfeer en identiteit. De bedrijfsgebouwen uit de jaren '80 hebben over het algemeen weinig tot geen beeldbepalende kwaliteiten. De aanwezige rudimenten van spoorlijnen, de bestrating van stelconplaten, oude bielzen en de ruige beplanting versterken het industriële en ruige karakter van de locatie. De stad is vanuit de 2e Daalsedijk "voelbaar" door zicht op bijzondere gebouwen als de Dom, de watertoren en het Utrecht Centraal Station.

Door de geïsoleerde ligging en het afgesloten karakter van het plangebied heeft het gebied op dit moment nauwelijks betekenis voor de stad. Alleen vanuit de trein zijn de beeldbepalende gebouwen in het gebied goed zichtbaar. De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's, waarde toevoegt aan de stad.

Groenstructuur miniem

De stenige Daalsebuurt heeft weinig tot geen groenvoorzieningen. Langs de 2e Daalsedijk ligt een langgerekte groenstrook met daarin een aantal bredere groene plekken met speelvoorzieningen. Aan de kant van het bedrijventerrein vormt het groen een smalle continue zone tussen de Daalsebuurt en het plangebied. Het groen heeft de vorm van een langgerekte plantsoen met gemaaid gras, een aantal grote bomen en goed onderhouden hagen. In de omliggende bestaande buurten bestaat er echter een groot gebrek aan groene kwaliteit.

Op dit moment is het terrein 2e Daalsedijk niet openbaar toegankelijk door het hekwerk eromheen. Verscholen achter de hagen en het hekwerk liggen op een aantal plekken bijzondere bedrijfstuinen. Het aanwezige groen langs de spoorlijnen heeft een bijzonder ruig karakter met rails, bielzen en stelconplaten. Deze elementen zijn kenmerkend voor de buitenruimte op het plangebied. Bij ontwikkeling van het plangebied ontstaan kansen om het groen op deze locatie een meer openbaar karakter te geven voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.

Infrastructuur: beperkte verkeerscapaciteit

De Daalsebuurt is te kenmerken als een buurt in de Utrechtse binnenstadsschil met smalle straatjes met compacte, vooroorlogse rijtjeswoningen. De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor de buurt en het plangebied. De woonstraten in de Daalsebuurt zijn vrijwel allemaal eenrichtingsverkeer en sluiten aan op de Amsterdamsestraatweg. Via de woonstraten worden de bedrijven op bedrijventerrein 2e Daalsedijk ontsloten van de Amsterdamsestraatweg. De smalle straatjes in de Daalsebuurt kennen een relatief lage verkeersintensiteiten en hebben een beperkte verkeerscapaciteit.

De straten zijn in verband met de geringe breedte niet geschikt voor brede voertuigen. Door vrachtverkeer is steeds meer overlast ontstaan, die op de laatste jaren weer is afgenomen nu het terrein in een transitiefase verkeert. Op de Amsterdamsestraatweg rijden in de huidige situatie op het deel langs de Daalsebuurt tussen de circa 10.000 en 12.000 motorvoertuigen per etmaal. In het drukste uur van de dag rijden circa 1.000-1.200 motorvoertuigen door de straat. Daarnaast is de Amsterdamsestraatweg een belangrijke fietsverbinding tussen Zuilen en de binnenstad.

In de nabije toekomst wordt in een aantal maatregelen voorzien, waardoor de verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg ongeveer gelijk blijft (zie bijlage verkeersonderzoek Goudappel Coffeng). Eén van de maatregelen is bijvoorbeeld de knijp in de Monicabrug. In de huidige situatie zijn deze maatregelen echter nog niet uitgevoerd. Voor de korte en midden-lange termijn is de verwachting dat de verkeersintensiteit ongeveer gelijk zal blijven aan de huidige verkeersintensiteit. Op de lange termijn is het beleid om het doorgaand verkeer in dit gebied te weren, dit zal leiden tot een afname van het verkeer.

De verbindingen richting het centrum zijn voor fietsers en automobilisten beperkt tot een onderdoorgang van het spoor aan de Amsterdamsestraatweg. Op de Amsterdamsestraatweg rijden meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noorden van het plangebied ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op 10 minuten fietsafstand.

Doordat het bedrijventerrein 2e Daalsedijk volledig privaat is, lopen er nu geen doorgaande wandel- of fietsroutes door het gebied. Bij de ontwikkeling van het plangebied kunnen nieuwe wandel- en fietsverbindingen richting het centrum en de twee nabijgelegen treinstations kansen bieden om het autogebruik op het plangebied te beperken.

Onderzocht is welke gevolgen het voorgenomen programma heeft op de verkeerssituatie. De belangrijkste conclusie is: **Omtrent restverkeerscapaciteit is de capaciteit van de woonstraatjes maatgevend voor de afwikkeling van het autoverkeer van en naar het toekomstige gebied. Op deze straten kan een beperkte hoeveelheid verkeer per etmaal worden afgewikkeld, vanwege het karakter van deze straten.**



Milieuaspecten

Verschillende milieuaspecten hebben een impact op het plangebied. Deze worden uitvoerig beschreven in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste aspecten uitgelicht.

Geluidbelasting serieus

Het plangebied wordt belast door spoorweglawaai van vier nabijgelegen spoorlijnen en door wegverkeerslawaai van de Amsterdamselaan. De belangrijkste geluidsbronnen voor het plangebied zijn de drie doorgaande spoorlijnen Utrecht – Breukelen, Utrecht – Woerden en Utrecht – Soest. De spoorlijn Utrecht – Breukelen levert de grootste geluidbelasting op voor het plangebied. Langs dit traject is een zone van circa tien meter (op 1,5 meter hoogte) tot circa 50 meter (op 7,5/15 meter hoogte) vanaf het spoor met een geluidbelasting van meer dan 68 dB. “Geluidsgevoelig bouwen” kan in deze zone worden gerealiseerd door het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen of door met dove gevels te werken. Realisatie van “geluidsgevoelige functies” in deze zone vergt een besluit hogere grenswaarde, en kan parallel met een planologisch besluit (zoals het bestemmingsplan) worden genomen.

Bij de uitwerking van woningen met dove gevels is afstemmen van de woningplattegrond op de geluidsluwezijde een belangrijk aandachtspunt om een gezonde en leefbare woonomgeving te creëren.

Bodem verontreinigd

Sinds het eind van de 19e eeuw hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden in het plangebied, waaronder diverse bodembedreigende activiteiten. In het verleden is een groot aantal bodemonderzoeken in het plangebied uitgevoerd, waarbij een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn aangetoond. Het gaat zowel om mobiele als immobiele grond(water)verontreinigingen die zijn veroorzaakt door voormalige bedrijfsmatige activiteiten. In 2004 is een raamsaneringsplan voor het gebied opgesteld waarop het bevoegd gezag in 2005 een beschikking “Ernstig en Urgent” (huidige terminologie: “Spoedeisend”) heeft afgegeven. Vanwege deze beschikking moet vóór 15 januari 2015 met de sanering van de spoedeisende verontreiniging zijn gestart. Naast deze spoedeisende verontreiniging zijn er nog andere bodemverontreinigingen aanwezig die niet leiden tot onaanvaardbare humane en ecologische risico's – voor zover nodig ten behoeve van het beoogde gebruik – die bij herinrichting van het gebied gesaneerd kunnen worden.

Onderzocht is welke sanering nodig is om de voorgenomen ontwikkeling te realiseren.

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de spoedeisende verontreiniging en de niet-spoedeisende verontreinigingen, zowel mobiel als immobiel. De spoedeisende verontreiniging wordt gesaneerd conform het raamsaneringsplan en een nader op te stellen plan van aanpak. De overige mobiele verontreiniging wordt gesaneerd wanneer contact met de verontreinigde bodem mogelijk is. De immobiele verontreiniging wordt gesaneerd voor zover noodzakelijk voor het beoogde gebruik (functiegerichte sanering), waarbij de insteek is om eventuele vrijgekomen grond elders op locatie te herschikken of indien nodig af te voeren. De sanering van de immobiele verontreiniging zal pas worden uitgevoerd wanneer het betreffende deelgebied ontwikkeld gaat worden (“werk met werk maken”).

Externe Veiligheid: risicoreducerende maatregelen en zelfredzaamheid

Over het spoortraject Breukelen – Utrecht vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Vanwege de (beperkte) omvang van het transport is voor bedrijven geen sprake van overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en/of de oriënterende waarde van het groepsrisico. Wanneer echter gevoelige functies (zoals wonen) in de nabijheid worden toegevoegd, zal wel een toename van het groepsrisico optreden. Bij de

plantuitwerking zal die toename in overleg met de veiligheidsregio bestuurlijk moeten worden verantwoord door het bevoegd gezag (gemeente Utrecht). Dat houdt in dat een afweging zal worden gemaakt van de mogelijkheden van zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid, alternatieven en risicoreducerende maatregelen. Er zijn geen andere bronnen in de omgeving met een externe veiligheidscontour die belemmeringen opleveren voor het plangebied.

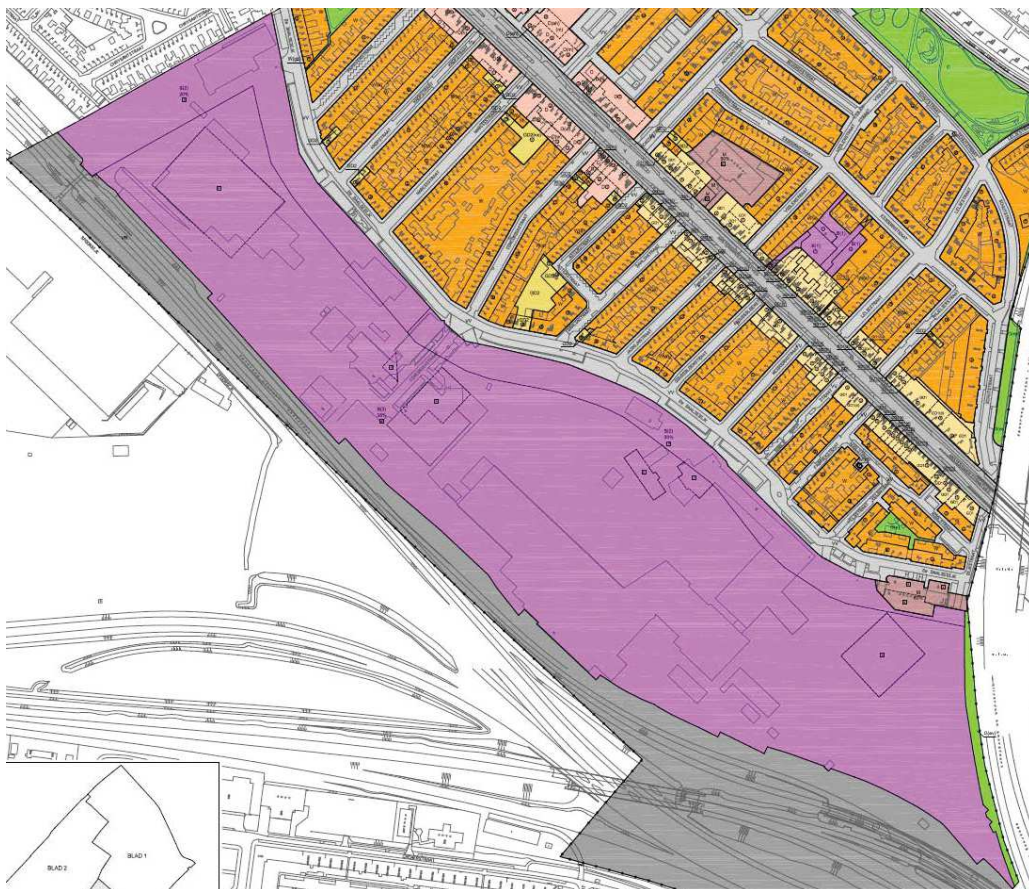
Milieuzonering: geen risico's te verwachten

Een deel van het plangebied valt binnen de milieuzone van het oostelijke deel van bedrijventerrein Carthusiusweg. Ook zijn er in het plangebied diverse bedrijven gevestigd. Dit betekent dat rekening moet worden gehouden met milieuhygiënische inpasbaarheid van gevoelige functies (zoals wonen) in het plangebied. Daarvan is sprake als een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden en als de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad. De “Grip op locatieanalyse” van Witteveen en Bos concludeert op basis van een inventarisatie conform het stappenplan uit de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” dat ten aanzien van de aspecten gevaar, stof, en geur geen risico's zijn te verwachten.

Milieu-impact verkeer

Het is de verwachting dat de verkeersmilieu-impact (lucht en geluid als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen) inpasbaar zal zijn. Het is wel nodig om in een vervolgfase de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen technisch in het verkeersmodel in te brengen en door te rekenen.





bestemmingsplankaart; bestemming bedrijfsdoeleinden



DYNAMISCH STEDELIJK MASTERPLAN *Agenda binnenstedelijk bouwen / Samenvatting*

UTRECHT



4. Relevant beleid

Structuurvisie gemeente Utrecht 2015-2030

De gemeente bereidt een nieuwe structuurvisie voor (2015-2030), die medio 2014 door de Gemeenteraad vastgesteld zou kunnen worden. In deze structuurvisie is het bedrijventerrein 2e Daalsedijk opgenomen bij “De Binnentuin” (perspectief 2030). Dat betekent dat herontwikkeling naar een gemengd stedelijk gebied (wonen, werken en ondersteunende voorzieningen) binnen die structuurvisie zou passen.

Bestemmingsplan Ondiep

Het plangebied 2e Daalsedijk ligt binnen het bestemmingsplan “Ondiep” (gemeente Utrecht, 25 maart 2009). Op één perceel in het zuidoosten van het plangebied na, heeft het gehele gebied de bestemming “Bedrijfsdoeleinden”. Het uitgezonderde perceel in het zuidoosten heeft de bestemming “Maatschappelijke doeleinden”. Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden worden onder meer de volgende bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt:

- bedrijven categorie 1 tot en met 3;
- opslag;
- vervaardiging van meubels;
- vervaardiging van rollend spoor- en tramwagematerieel;
- ondergeschikte kantoorruimten.

Wijkgroenplan Noordwest: schaarste aan groen

De 2e Daalsedijk maakt onderdeel uit van de stedelijke bomenstructuur. De visie vanuit de gemeente is om deze structuur door te zetten en te versterken. Een deeltuitwerking van het Groenstructuurplan is het Wijkgroenplan Noordwest (juni 2012). Daarin worden voor dit gebied twee waardevolle groenstructuren onderscheiden: het talud van het spoortracé Utrecht-Amsterdam en de parkstrook langs de 2e Daalsedijk. In de dichtbebouwde Daalsebuurt is deze parkstrook de enige groene ruimte. In het Wijkgroenplan Noordwest is hiervoor een project gedefinieerd: de gemeente kijkt samen met de bewoners wat de mogelijkheden zijn om deze strook aantrekkelijker te maken. Een tweede project betreft het opfleuren van straten in de Daalsebuurt. Deze twee projecten tekenen de schaarste aan groenvoorzieningen in de Daalsebuurt.

Dynamisch Stedelijk Masterplan (“DSM”)

In dit platform voor stedelijke herontwikkeling is een debat gevoerd over de rollen die gemeente zou kunnen innemen bij herontwikkeling van verschillende gebieden. Voor Spoorzone 2e Daalsedijk heeft dit debat uitgewezen dat de gemeente een regisserende rol vervult. Dat wil zeggen dat de gemeente voorwaarden geeft voor de ontwikkeling, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, gewenste doelgroepen en vanuit ruimtelijk stedenbouwkundig oogpunt. De gemeente brengt het algemeen belang in, regelt de planologische procedures en kan middelen inbrengen en participatie organiseren, maar zal niet verantwoordelijk zijn voor de uiteindelijke ontwikkeling van het gebied.

DSM heeft zelf ook ideeën gegenereerd voor de invulling van het gebied. Zij wenst een gemengde invulling van het gebied met woningen, creatieve bedrijvigheid, voorzieningen en evenementen. In haar ideeën heeft DSM aandacht voor beperking van de verkeersdruk, creëren van speel- en verblijfsplekken en biedt zij ruimte aan versterking van de groenvoorzieningen in de buurt.

Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar (juni 2011) wijst voor auto's de Amsterdamse Straatweg aan als toekomstige wijkontsluitingsweg, die bij de Carthesiusweg aansluit op de hoofdstructuur (2020). Voor fietsers behoort de Amsterdamsestraatweg tot het bestaande hoofdfietsnetwerk op stedelijk niveau. In het RVVP van het BRU valt de Amsterdamse Straatweg ook samen met het regionale kernnet fiets 2020. Voor het OV is rond 2e Daalsedijk geen verandering van beleid geformuleerd, anders dan een algemene herijking van de locaties van bushaltes binnen de ring van de gemeente Utrecht.

Voor een goede beheersing van de verkeersstromen wordt verkeersmanagement verder ontwikkeld. De verkeersbelasting die de ontwikkeling van 2e Daalsedijk met zich meebrengt, moet vanzelfsprekend passen binnen het nieuwe verkeersmodel dat de gemeente hanteert, zowel voor autobewegingen als milieuaspecten zoals geluid en fijnstof. Adviesbureau Goudappel Coffeng verwacht op basis van haar analyse dat de verkeersmilieu-impact inpasbaar zal zijn.

Gebiedsontwikkelingen en -kansen voor het plangebied

Afspraken in regionaal verband concentreren kantoorontwikkeling op de locaties Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Daarom is ontwikkeling van nieuwe kantoren in de 2e Daalsedijk niet mogelijk. Kantoorfuncties ondergeschikt aan de hoofdfunctie bedrijvigheid zijn volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk. Detailhandel is niet toegestaan.

Op grond van de nota Ontwikkelingskader Horeca (2012) behoort het wel tot de mogelijkheden horeca toe te voegen in 2e Daalsedijk (fastfood, restaurants en daghoreca).

Het huidige bestemmingsplan biedt verder voldoende ruimte om in het gebied weer bedrijven toe te voegen in de huidige gebouwen, dan wel in nieuw te ontwikkelen gebouwen.

Wonen is op grond van de structuurvisie een reële mogelijkheid en zou onder meer kunnen bijdragen aan het oplossen van de tekorten aan studentenwoningen, woningen voor starters en voor ouderen.

Het “Ontwikkelings- en toetsingskader grootschalige leisuurevoorzieningen” (2003) verhindert de introductie van grootschalige leisuurevoorzieningen (zoals bioscopen, musea, wellness en fitness). Kleinschalige leisure en ondergeschikte retail is wel denkbaar in een gemengd stedelijk gebied en er is geen beleid geformuleerd dat zich daartegen verzet.



5. Ontwikkelpotentie en markt

Ontwikkelpotentie via SWOT-analyse

De gemeente bereidt een nieuwe structuurvisie voor (2015-2030), die medio 2014 door de Gemeenteraad De ontwikkelingsrichting van de 2e Daalsedijk heeft weinig sturing gehad na het vertrek van de laatste grote spoorgerelateerde gebruikers. Met name hebben zich kleinschalige kantoorgebruikers, opslag, creatieve bedrijvigheid en zzp'ers op de 2e Daalsedijk gevestigd, vanwege de centrale ligging, de ruimte en een bijzondere vrijheid om "je ding te kunnen doen". Grote delen van het terrein zijn in ongebruikt geraakt, in afwachting van een keuze voor het gebied.

Om de ontwikkelpotenties te benoemen en de identiteit te formuleren dient het brede perspectief van de stad Utrecht als uitgangspunt. Vanuit alle onderzoeken die voorafgaand aan deze ontwikkelvisie zijn gedaan, de sessies met de markt en de gemeente Utrecht, hebben wij een SWOT-analyse ("strengths, weaknesses, opportunities, threats") gemaakt, bezien vanuit de ontwikkelpotenties van het gebied. Tevens is er een buurtbijeenkomst gehouden waarvan de uitkomsten als bijlage aan het document zijn toegevoegd.

Sterktes • Vijf minuten fietsen van de Binnenstad • Goede bereikbaarheid per OV (vijf minuten lopen tot station Zuilen) • Diversiteit aan bedrijven • Ontdekt als locatie voor tijdelijke evenementen en creatieve activiteiten • Veel ruimte • Vrijheidsgevoel • Industriële monumenten en cultuurhistorische elementen • Het spoor als decor • Weidse zichtlijnen	Zwaktes • Slecht bereikbaar voor vrachtverkeer • Beperkte verkeersbelasting mogelijk op ontsluitingswegen naar het gebied • Onbekendheid gebiedsidentiteit • Geringe bekendheid / zwak imago • Rommelige openbare ruimte • Afgesloten door hekwerk • Geen samenhang • Weinig interactie tussen bedrijven
Kansen • Benoemen van de sterke identiteit • Versterken van het stedelijk weefsel • Plaats bieden aan een groeiend aantal innovatieve ondernemers • Specifieke publieksbestemmingen • Toevoegen van groen aan naastgelegen woonwijk • Interesse van investeerders naar transformatie • Wens om te investeren in cultureel ondernemerschap / culturele hoofdstad 2018 • Kansen en ruimte voor tijdelijke initiatieven • Verdere ontwikkeling van een creatieve community • Grote delen beschikbaar terrein • Doorgroeimogelijkheden voor bewoners uit de naastgelegen woonwijk en de stad Utrecht	Bedreigingen • Economische dip / onbekende marktvraag • Creatieve sector is beperkt in omvang • Veel kleinschalige bedrijven hebben een beperkte financiële positie • Huidige bestemming geeft al mogelijkheden, waardoor financiële impuls tot transformatie beperkt is • Bestemmingswijziging duurt lang of komt niet van de grond • Noodzaak structureren met voorfinanciering • Beperkte mogelijkheden voor toename verkeersbelasting woonstraten

Marktpotentie bovengemiddeld

Het plangebied heeft te maken met een aantal marktontwikkelingen. Utrecht zal met zijn uitstekende vestigingsvoordelen een blijvend goede economische positie behouden binnen Nederland. De groeiverwachtingen zijn ondanks de huidige economische omstandigheden bovengemiddeld.

De marktvraag voor het plangebied verandert. Grootschalige productie en opslag en transportbedrijven zijn minder geïnteresseerd vanwege de slechte bereikbaarheid. Een bijzondere marktontwikkeling is de groeiende belangstelling van kustenaars en creatieve ondernemers. Het betreft een uiteenlopende groep van kunstenaars en ondernemers die zich bezighouden met media en creatieve zakelijke diensten. Daaraan gekoppeld is er ook behoefte aan kleinere retailfuncties als ateliers, fietsenmakers, winkeltjes etc. In Utrecht is de creatieve industrie bovengemiddeld aanwezig. Dit zijn startende ondernemers, kleinere en grotere bedrijven. Voor deze groepen zijn echter ook diverse andere locaties in Utrecht aangewezen.

Utrecht heeft de bijzondere positie dat er ook in deze tijd nog steeds veel vraag is naar studentenhuysvesting en starterswoningen. Veel jonge inwoners zijn op zoek naar een goede, betaalbare woning in of nabij het centrum van Utrecht. Zij willen niet terecht komen op een grootschalige nieuwbouwlocatie en vrezen voor een plek zonder karakter en identiteit. De mix van starterswoningen, kleinschalige bedrijvigheid, culturele en maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor tijdelijke (creatieve) initiatieven versterkt elkaar. De woondoelelgroep voelt zich aangetrokken voor het "vrije" milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt. Een belangrijke doelgroep voor de 2e Daalsedijk zijn de bewoners van de Bloemenbuurt. Enerzijds als potentiële nieuwe bewoners en anderzijds ook als creatieve ondernemers of werknemers. Dit is ook gebleken uit de voor de buurt georganiseerde bijeenkomst en de reacties van de buurt.

Conclusies: kansrijke unieke locatie

De belangrijkste conclusies uit die uit de SWOT-analyse kunnen worden getrokken:

1. het plangebied is kansrijk als gemengd woonwerkgebied met een aantal publiek toegankelijke functies voor de stad;
2. de unieke identiteit van het plangebied dient te worden behouden: een industrieel karakter met historische bebouwing;
3. vanuit de buurt is behoefte aan groenvoorziening dat zich in het huidige plangebied bevindt;
4. het plangebied zal het stedelijk weefsel versterken.

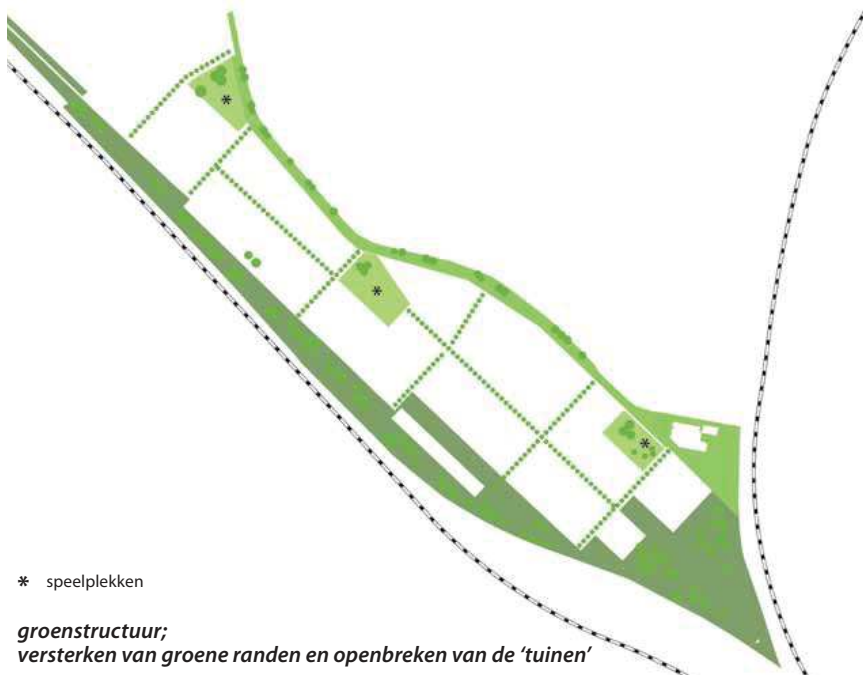
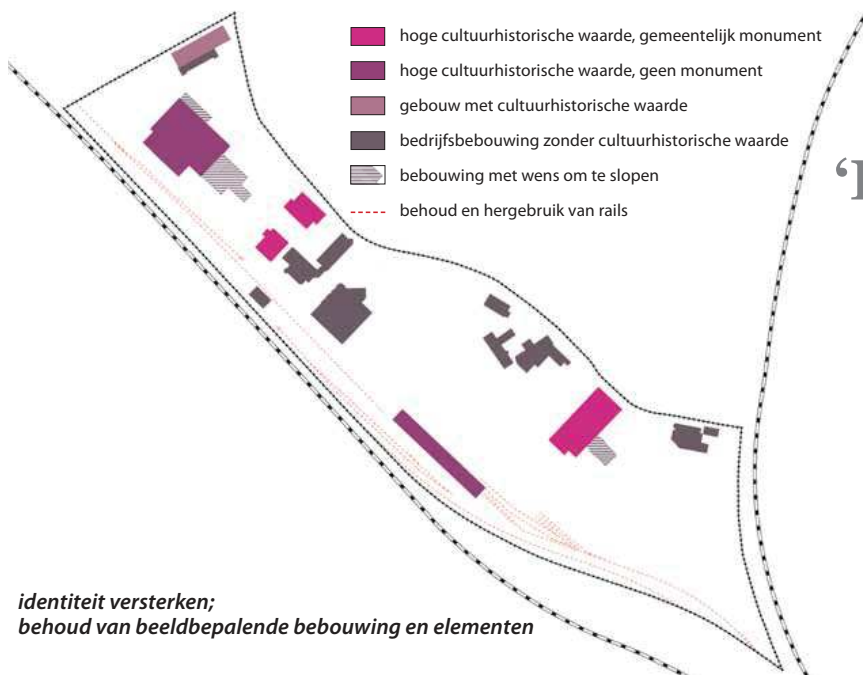
Buurtbijeenkomst: buurt betrekken

Om de buurt te betrekken bij de ontwikkeling van de locatie is er een informatieavond gehouden waar ook de huidige gebruikers waren uitgenodigd. Na afloop van de avond is gevraagd om op een formulier aan te geven wat de wensen ideeën en suggesties zijn voor ontwikkeling. De buurt blijkt erg betrokken en heeft veel goede ideeën aangedragen. Als bijlage aan deze overeenkomst is een overzicht van alle ideeën gevoegd.

Belangrijke items zijn:

- Restaurant met terras, kwalitatieve daghoreca
- Speelplekken, recreatieruimte en extra groen dat de buurt nu zo mist, met bijzondere bomen en moestuinen
- Fietsverbinding naar de 1e Daalsedijk en fietsparkeervoorziening voor de wijk
- Parkeerhavens
- Snelheidsremmers op de 2e Daalsedijk

‘Integratie van erfgoed en modern cultureel en maatschappelijk leven’



6. Ontwikkelvisie

De ontwikkeling van de 2e Daalsedijk voegt een bijzonder stedelijk milieu toe aan de stad. Het plangebied wordt zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Planconcept

Identiteit behouden en versterken

Het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing en de beeldbepalende elementen in de buitenruimte worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied. Het gebied krijgt een eigen karakter en identiteit, waarmee een nieuw leefmilieu wordt toegevoegd aan de stad. De industriële sfeer wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen en door een bijzondere inrichting van de openbare ruimte. De ontwikkeling van het gebied wordt ingezet vanuit zijn geschiedenis.

Alle bestaande gebouwen worden voorlopig behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied. Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen.

Het plangebied zal een ander karakter zal krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, net zoals dat nu ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een "eigen" identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.

Een nieuw stuk stad

Met de ontwikkeling van het plangebied wordt een nieuw stedelijk leefmilieu toegevoegd aan de bestaande stad. Een gebied dat tot nu toe onbekend en ontoegankelijk was, kan de komende jaren een steeds grotere rol gaan spelen in het stedelijk weefsel. Door de ligging van de locatie op steenworp afstand van het centrum van Utrecht biedt dit gebied goede kansen om zichzelf de komende jaren te ontwikkelen tot een creatieve hotspot waar wonen, werken en ontspannen samen komen.

Van een gebied dat iedereen alleen kent vanuit de trein kan deze locatie zich gaan transformeren tot een toegankelijke plek die iets toevoegt aan de stad. De locatie wordt openbaar, monumenten worden zichtbaar en in gebruik genomen. Het gebied krijgt een publieke functie met verschillende openbaar toegankelijke groene plekken. Een langgerekt plantsoen een bijzonder spoorplantsoen en verschillende kleinschalige pocket-parks. Het gebied wordt een bijzondere plek waar men in de nabijheid van de stad heerlijk kan ontspannen en recreëren in het groen. Een plek voor studenten en hippe inwoners uit het centrum, maar zeker ook voor de bewoners van de Daalsebuurt. Deze stenige buurt krijgt straks een eigen "achtertuin".

Stedelijk wonen op steenworp afstand

Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om starterswoningen (stadswoningen) en appartementen toe te voegen. De 2e Daalsedijk geeft een uniek antwoord op de nog steeds aanhoudende vraag naar woonruimte voor studenten en starters. De locatie ligt op steenworp afstand van het centrum, is levendig en heeft een eigen karakter. De woondoelegroep voelt zich aangetrokken voor het 'vrije' milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt.

Ruimtelijk raamwerk: inzetten op uniek karakter

De aanwezige kwaliteiten van het plangebied worden vastgelegd in het ruimtelijk raamwerk. Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de aanwezige monumenten en beeldbepalende elementen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie geleidelijk kan plaatsvinden. Het ruimtelijk raamwerk ligt vast en vormt een basis voor de gewenste samenhang en diversiteit in het gebied. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen de ontwikkelvelden, die juist weer veel flexibiliteit bieden voor toekomstige ontwikkelingen.

Groenstructuur: openbreken van tuinen

De nieuwe groenstructuur wordt ingezet vanuit de aanwezige groene kwaliteiten in het gebied. Het huidige groene raamwerk bestaat uit twee hoofdtragers; een langgerekt plantsoen langs de Daalsedijk met "pocket-parks" en een ruig spoorplantsoen langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofdtragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die de parken met elkaar verbinden.

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen, "pocket-parks" toegevoegd aan het openbaar groen. De tuinen krijgen een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de "pocket-parks" aan de 2e Daalsedijk worden speelplekken ingericht. Bestaande bomen op het terrein worden zo veel mogelijk behouden. Dit geldt in het bijzonder voor de bomen aan de 2e Daalsedijk die onderdeel uitmaken van een historische route zoals ook benoemd in het bomenbeleid Utrecht.

Het ruige spoorplantsoen verbindt de "hotspots" en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In dit park liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relictten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum.

De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het spoorplantsoen verbinden het groen met elkaar. De straten krijgen een groen element in de inrichting. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma en de exacte ligging is nog flexibel. De verbinding midden door het plangebied verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. Ter hoogte van het middelste pocketpark heeft de verbinding een verspringing in de vorm van een bajonet. De verbinding midden door het plangebied heeft een continu karakter en heeft een eigen identiteit over de gehele lengte.

‘Menging van groen en verdichting’

**ontwikkelvisie;
ruimtelijk raamwerk en ontwikkelvelden**

-  cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
-  overige bedrijven/ kantoren
-  ontwikkelvelden
-  pocket-park
-  spoorplantsoen
-  verbindingen tussen spoorplantsoen, pocket-parks en het plantsoen langs de Daalsedijk
-  hotspot



Door het spoorplantsoen loopt straks een belangrijke nieuwe directe fietsverbinding tussen de Amsterdamsestraatweg, station Zuilen en de Daalsebuurt. Het plangebied vormt daarmee een nieuwe schakel in het stedelijk weefsel. Dankzij deze route liggen station Zuilen, Utrecht CS en het centrum van Utrecht op slechts vijf tot tien minuten fietsen vanaf het plangebied. Deze ingreep draagt bij aan de toegankelijkheid van de locatie en past bij de wens om een autoluwe milieu te maken. Zo ook de fiets-, voetgangerstunnel naar de Cartesiusdriehoek. Deze verbinding is al langer gewenst; dit is uit eerdere studies gebleken en kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Voor deze ontwikkelvisie heeft de NS deze ontsluiting nogmaals onderzocht en daaruit is een aanzienlijk investeringsbedrag gekomen (ongeveer € 5 miljoen).

In de planontwikkeling is ruimtelijk rekening gehouden met de mogelijkheid van deze fiets-voetgangersverbinding. Vanuit de planontwikkeling zijn er geen middelen om deze nu te realiseren. Wanneer er middelen beschikbaar komen kan de tunnel aansluiten op de nieuwe ontsluitingsstructuur.

Beeldbepalende elementen zichtbaar maken

In het ruimtelijk raamwerk worden de monumenten en beeldbepalende elementen opgenomen. Het ruimtelijk raamwerk legt de hoofdstructuur van het plangebied vast. Een belangrijk onderdeel van deze hoofdstructuur zijn de monumenten en andere cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. Twee bijzondere gebouwen staan nog leeg. De Bovenbouwwerkplaats en de Reparatieloods worden benoemd tot “hotspot”. Deze gebouwen moeten een publieke functie krijgen, zoals horeca of een publieksaantrekkelijke culturele voorziening. Deze hotspots zullen een belangrijke bijdrage leveren aan het creëren van bekendheid van het nieuwe imago van het gebied.

Ook de beeldbepalende elementen in de buitenruimte vormen onderdeel van het ruimtelijk raamwerk. Oude spoorlijnen die door het gebied lopen worden zichtbaar gemaakt en worden opgenomen in de buitenruimte. De aanwezige stelconplaten en spoorbielzen worden zo veel mogelijk hergebruikt. Bij het kiezen van bestratingsmaterialen, beplanting en overige inrichtingselementen wordt aangesloten bij de historie en het industriële karakter van het gebied. Op die manier levert ook de openbare ruimte een bijdrage aan de “eigen” sfeer van het plangebied.

Autoluwe milieu en ontsluitingsstructuur

De planontwikkeling moet gelijke tred houden met de mogelijkheden in de verkeersinfrastructuur. In de nabije toekomst wordt in een aantal maatregelen op de hoofdwegenstructuur van de stad voorzien, zoals bijvoorbeeld de knijp in de Monicabrug. Voor de korte en midden-lange termijn is de verwachting dat de verkeersintensiteit ongeveer gelijk zal blijven aan de huidige verkeersintensiteit rondom het plangebied. Gedurende het gehele planproces zal het verkeer bij het toevoegen van nieuw programma getoetst worden door middel van het verkeersmodel van de gemeente.

Het uitgangspunt van de Ontwikkelvisie is dat het rustige karakter van de huidige woonstraten behouden zal blijven. Het gemeentelijke beleid van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is hiervoor het kader en is door een aantal maatregelen goed verankerd in de Ontwikkelvisie. Deze maatregelen zijn onder andere een goede fietsverbinding langs het spoor naar de St. Josephlaan en de Amsterdamsestraatweg, waarmee station Zuilen, Utrecht Centraal en de binnenstad snel en comfortabel bereikbaar zijn. Tevens is er de mogelijkheid van een langzaam-verkeertunnel naar de Cartesiusdriehoek, die zorgt voor een nieuwe fietsverbinding tussen de wijken West en Noordwest. Voor de voetganger zijn Station Zuilen en bushaltes op de Amsterdamsestraatweg per voet goed bereikbaar. Bovendien wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt gebruik gemaakt van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Door al deze maatregelen is de hoeveelheid autoritten van en naar het gebied zo minimaal mogelijk, en is tevens het aantal benodigde parkeerplaatsen laag waardoor een goede kwaliteit van de openbare ruimte geborgd is. Ook de inrichting van het gebied zelf werkt mee aan een autoluwe situatie, ten eerste doordat de interne ontsluitingsstructuur doorgaand verkeer onmogelijk maakt en ten tweede doordat de kleinschalige stedenbouwkundige opzet en de plek in de stad bewoners aantrekt die autobezit minder belangrijk vinden of gebruik willen maken van een deelauto. De inrichting van de openbare ruimte zelf zal eveneens bijdragen aan het minder nadruk leggen op de auto in het gebied.

De functies die aanvullend op het wonen zijn toegestaan in het plangebied hebben een beperkte auto-aantrekkende werking. Bij het selecteren zal rekening worden gehouden met de wijze waarop de initiatiefnemers omgaan met de beperkte auto-toegankelijkheid.

De verkeersstudie van Goudappel Coffeng laat zien dat de huidige woonstraten het extra autoverkeer goed kunnen opvangen. De hoeveelheid verkeer stijgt gemiddeld van 310 motorvoertuigen/etmaal naar 530 motorvoertuigen per etmaal. Bovendien wordt bij de toekomstige ontwikkelingen gestuurd op een autoluwe karakter van het gebied om het rustige karakter van de woonstraten te behouden. In ieder deelgebied zal afhankelijk van de te bouwen woningtypen bekeken worden hoe gestuurd kan worden op een autoluwe karakter. De te nemen maatregelen kunnen zo per deelgebied verschillen. Er kan gestuurd worden op aantallen woningen of binnen het te ontwikkelen programma inzetten op autoluwe oplossingen zoals bijvoorbeeld autodelen.

De 2e Daalsedijk wordt in verkeerskundige zin geknipt om sluipverkeer met bestemming Daalsedijk Noord te scheiden van het verkeer bestemd voor de zuidkant van het plangebied. De knip ligt zo gesitueerd dat de ontwikkeling van het noordelijk deel van het plangebied en het zuidelijk deel ongeveer een gelijk aantal verkeersbewegingen teweeg zal brengen. Vanuit de 2e Daalsedijk zijn er meerdere eenrichtingsstraten die aansluiting geven op de Amsterdamsestraatweg. De 2e Daalsedijk vormt de hoofdentree van het gebied. Vanaf de 2e Daalsedijk komen op verschillende locaties “inprikkende” wegen naar het plangebied. De verkeersbewegingen over de 2e Daalsedijk zelf zijn daardoor beperkt. De 2e Daalsedijk wordt een rustige straat langs het langgerekte plantsoen waar veilig gefietst en gespeeld kan worden.

Flexibele ontwikkelvelden

Binnen het ruimtelijk raamwerk zijn tussen de bestaande gebouwen ontwikkelvelden gesitueerd, die gefaseerd en onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden. De gewenste transformatie van een ontwikkelveld is flexibel en



pocket-park



spoorplantsoen

‘Menging van wonen en werken’

indicatie oppervlakte en bouwhoogte ontwikkelvelden

wonen

bedrijven/ kantoren

cultureel/ maatschappelijk/ horeca/ sport/ leisure



wordt bepaald op basis van initiatieven en kansen die zich in de toekomst aandienen. Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit.

Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen kleinere en grotere ontwikkelvelden, zodat flexibel op de werkelijke vraag kan worden ingespeeld. Grotere ontwikkelvelden kunnen nog worden opgedeeld in twee of drie kleinere velden. De ontwikkelvelden vormen een contrast met de compacte, kleinschalige bebouwing in de Daalsebuurt en de ruimte en de grote korrel van het plangebied. In bouwhoogte sluiten de nieuwe ontwikkelvelden langs de 2e Daalsedijk aan bij de bestaande eengezinswoningen langs de Daalsedijk. In het gebied daarachter, meer richting de spoorzone, zal de stedelijkheid en de korrelgrootte toenemen. De gemiddelde bouwhoogte zal daar uit vijf lagen bestaan met een aantal hoogteaccenten aan de parkzijde. Deze hoogteaccenten zullen vanuit het noorden richting de zuidhoek oplopen. Een hoogbouwaccent in de zuidhoek vergoot de zichtbaarheid van het gebied vanuit de trein en markeert het centrum van Utrecht.

De ontwikkelvelden worden afhankelijk van de markt ingevuld met een mix van stadswoningen, appartementen en studentenwoningen en economische functies die passen bij het gemengd stedelijk milieu. De ontwikkeling van de ontwikkelvelden (die deels samenvallen met de bestaande bebouwing zonder cultuurhistorische waarde) is flexibel. In eerste instantie worden de bestaande bedrijven zoveel mogelijk behouden, maar wanneer daar in een later stadium behoefte aan is kunnen deze locaties ook getransformeerd worden naar woningbouw of gevuld worden met nieuwe bedrijvigheid of cultureel-maatschappelijke programma's. De parkeerplaatsen worden opgelost binnen het ontwikkelveld. Parkeerplaatsen voor bezoekers zullen op straat gerealiseerd worden volgens

Programma

Uitgaande van de marktvraag, de gewenste identiteit, de ruimte op de benoemde ontwikkelvelden en de huidige bebouwing is een programma opgesteld in een maximum variant. De belangrijkste functies zijn hieronder toegelicht:

Hotspots

Teneinde het plangebied meer bekendheid te geven en onderdeel uit te laten maken van de stad zijn een aantal hotspots benoemd. Dit zijn publieke functies gekoppeld aan cultuurhistorische gebouwen en de openbare ruimte.

Welkome early adopters

De woonvisie die de gemeente Utrecht heeft vastgesteld in 2010 en de notitie prioritering woningbouw laten zien dat er de komende jaren spanning op de woningmarkt blijft bestaan. De vraag is groter dan het in zekere plannen opgenomen aanbod. De ontwikkeling van de 2e Daalsedijk, met focus op starters, studenten en gezinnen in de goedkope en middeldure segmenten kan, als nieuwe woningbouwlocatie, een bijdrage leveren aan het verminderen van die spanning. Starters en studentenhuysvesting kunnen als welkome early adapters het gebied verder ontwikkelen. Hiermee kan ook invulling worden gegeven aan de taakstelling om 30 procent van het aantal woningen in de sociale sector te realiseren. Tevens kunnen ook duurdere woningen in de koop en huursector worden ingepast. Het is voor de invulling van het plangebied belangrijk flexibel in te kunnen springen op toekomstige woonbehoeften en initiatieven.

Creatieve sector / bedrijvigheid

Teneinde een dynamisch stadsdeel te bewerkstelligen wordt in het plan beperkte, productgebonden detailhandel toegelaten in bestaande bebouwing. De detailhandel is een nevenactiviteit en productie en/of installatie gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit in het betreffende bedrijf. Er geldt een maximum van vvo per eenheid.

In het gebied is momenteel al een aantal bedrijven in de creatieve sector gevestigd. Dit betreft start-ups, ZZP-ers en creatieve vormgeving. Dit zal worden uitgebouwd. Een gemengde bestemming moet uitdrukkelijk worden gestimuleerd, waarbij naast (creatieve) bedrijvigheid ook voorzieningen zoals horeca, die bijdragen aan de identiteit van het gebied, toegelaten worden op verschillende plekken. Bestaande gebouwen zijn daar heel geschikt voor, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden. Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal gezocht worden naar functies – zoals jonge creatieve bedrijven - die geen grote verkeersaantrekkende werking hebben. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden.

Buurt en wijkfuncties

In de pocketparks en de bestaande gebouwen is ruimte om functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuinen, trapveldje, kinderopvang, daghoreca, etc.





materialen openbare ruimte

pocket-parks

spoorplantsoen



bebouwing

Beeldkwaliteit

De 2e Daalsedijk zal zich de komende jaren steeds verder ontwikkelen en openstellen, met behoud van haar eigen unieke karakter. Dat komt tot uiting in de bestaande (cultuurhistorische) bebouwing, de inrichting van de buitenruimte en de architectuur van de nieuwe bebouwing.

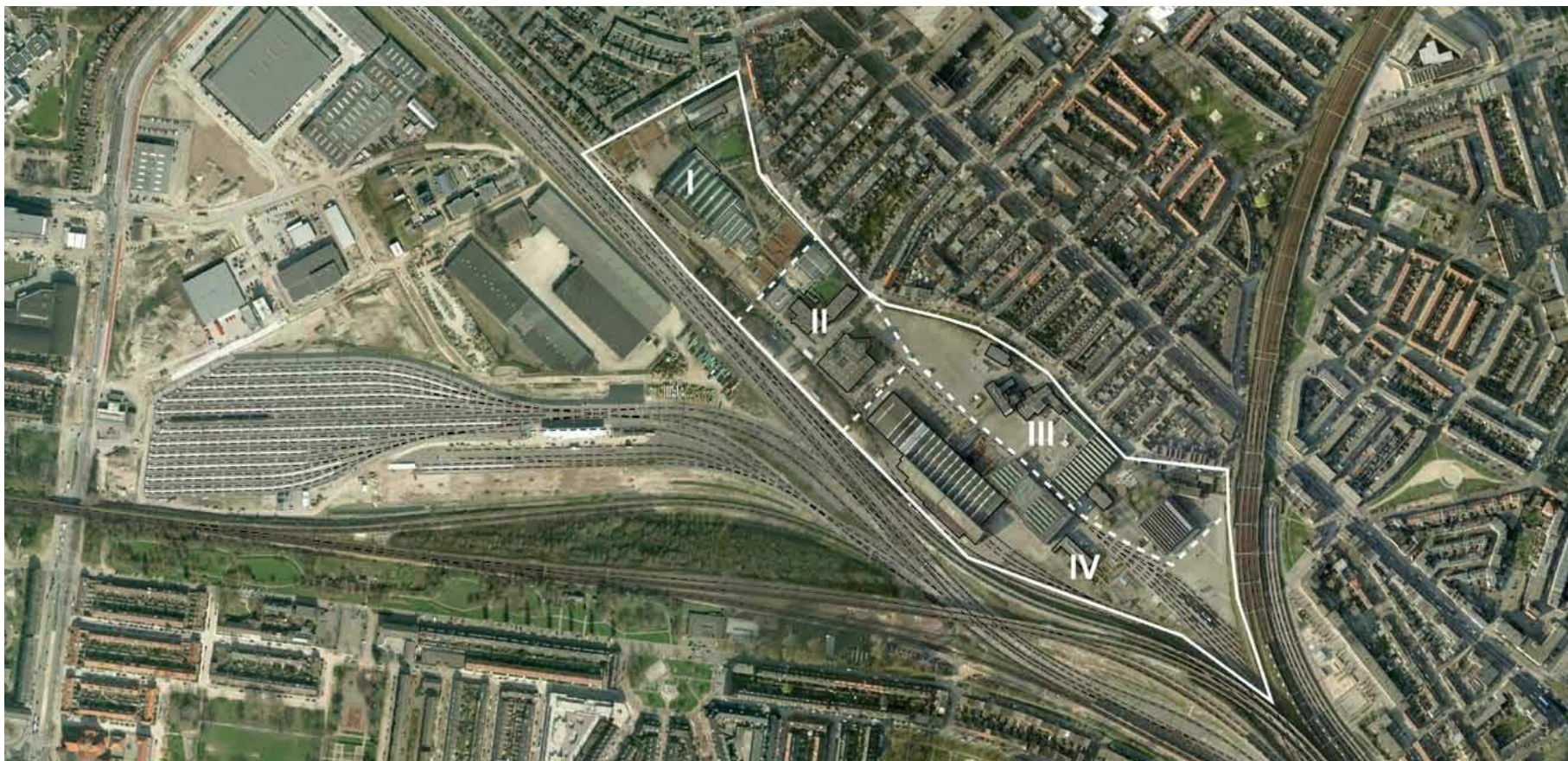
De bestaande bebouwing blijft zo veel mogelijk gehandhaafd om de gewenste ruige en industriële sfeer te behouden. De nieuwe bebouwing zal hieraan een bijdrage leveren. Grote robuuste blokken, sculpturale eigen vormen, moderne en industriële materialen. De architectuur is eigentijds en stoer en mag per ontwikkeld van elkaar verschillen. Ieder gebouw levert op eigen wijze een bijdrage aan het gewenste totaalbeeld. Alle gebouwen verwijzen op een eigen manier naar de oorspronkelijke industriële bebouwing en de historie van de plek. Het verschil tussen de gebouwen en functies levert een belangrijke bijdrage aan de diversiteit in het gebied. Binnen de uitwerking vormt een hoogwaardige of bijzondere detaillering van raam- en entreepartijen (net als bij de bestaande cultuurhistorische bebouwing) een belangrijk uitgangspunt. De bebouwing aan de spoorzijde wordt zo veel mogelijk uitgewerkt met dove gevels. Geluidsschermen zijn niet wenselijk, omdat daarmee het zicht op de spoorlijnen wordt ontnomen en het karakter van de plek wordt aangetast. De vrijheid in de architectonische uitwerking van een ontwikkeld past bij de flexibiliteit van de toekomstige programma's en de ontwikkeltermijnen.

De buitenruimte vormt in het plangebied een sterk bindend element. De inrichting hiervan zal voor het hele gebied gelijke kenmerken krijgen, bijvoorbeeld doordat elementen zoals rails, bielzen, stelconplaten, puinsteen of gebakken kinderkopjes door het hele gebied terugkomen. Dat geldt ook voor de eenheid in de inrichting van de straten, parken, plantsoenen en speelplekken. Een mogelijkheid voor een straatprofiel kan een rijloper van stelconplaten zijn, waarbij de aansluiting op de plinten van de bebouwing steeds op dezelfde manier gemaakt wordt met een rand van kinderkopjes. De beeldkwaliteit van de buitenruimte draagt daarmee bij aan de samenhang in het plangebied.

Duurzaamheid en energiearm bouwen

NS besteedt veel zorg en aandacht aan duurzaamheid. Investerings moeten duurzaam zijn. Dat geldt voor de ontwikkelingen en bouwactiviteiten die NS zelf uitvoert maar ook bij locaties waar NS niet zelf ontwikkelt. Bij de realisatie van dit plan wordt daarom aan de marktpartijen tijdens de selectie gevraagd hoe duurzaamheid onderdeel uitmaakt van hun plan. De vraag is daarbij hoe zij aansluiten op de wensen van de eindgebruiker; in dit geval (woon)starters en creatieve ondernemers. De energielasten nemen een steeds groter deel in van de totale woonlasten. Dit kan worden gekwantificeerd door bijvoorbeeld woningen te voorzien van een energielabel, conform de vigerende regelgeving. We willen huidige en toekomstige gebruikers van het plangebied maximaal faciliteren bij het toepassen of afnemen van hernieuwbare energie en bij het minimaliseren van CO₂-emissies. Passend bij het hernieuwbare energiepotentieel en de energie-infrastructuur in plangebied en directe omgeving. Hiervoor zullen initiatiefnemer en gemeente een gezamenlijke strategie opstellen.

Duurzaam bouwen en beheren gaat verder dan alleen het toepassen van minder milieubelastende materialen. Het gaat hierbij ook om het realiseren van gebouwen met een lange levensduur. In de ontwikkelvisie is zoveel mogelijk uitgegaan van de bestaande situatie. De bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk behouden en er wordt uitgegaan van zoveel mogelijk hergebruik van bestaande materialen als stelconplaten en de bestaande infrastructuur.



Deelgebied	Oppervlak (m2)	Bestaande bebouwing in m2 BVO (en deel cultuurhistorisch waardevol)
I	26.000	8.020 (8.020)
II	20.000	12.185 (2.860)
III	30.000	9.350 (2.815)
IV	40.000	6.435 (6.435)
Totaal	116.000	35.990 (20.130)

deelgebieden

7. Strategie

Verwezenlijken van ambities

In dit hoofdstuk wordt de strategie omschreven om de ambities zoals omschreven in deze ontwikkelvisie mogelijk te maken. Het gaat om de positie die NS moet nemen als grondeigenaar, die van de gemeente als regisseur van gebiedsontwikkelingen op lokale schaal, en die van toekomstige gebruikers en eigenaren in het gebied. Hierbij is evident dat alleen met een eenduidig ontwikkelproces en door contractuele afspraken het beoogde doel wordt bereikt: alleen het neerleggen van "het zoveelste boekje" is niet voldoende in deze markt en voor deze specifieke locatie. Er zal actief sturing moeten worden gegeven om beoogd doel te bereiken.

Het doel: een gemengd woon- en werkgebied, verweven met de stad

Acceptatie van de ontwikkelvisie betekent dat NS en gemeente kiezen voor transformatie van een verouderd en grotendeels verlaten bedrijventerrein ingeklemd tussen spoor en wonen, naar een gemengd woonwerkgebied dat verweven wordt met de bestaande stad. Hierbij wordt inzet op een grote diversiteit van woonmilieus, alsook verbreding van de huidige bedrijvenbestemming, gericht op het huisvesten van toegankelijke buurt- en wijkfuncties en woon/werkcombinaties. Het plan is gefundeerd op een eenduidige verkeersstructuur en een uitdagende groenstructuur, een ligging nabijheid de binnenstad, een goede OV-mobiliteit, prima dagelijkse voorzieningen in de buurt en de binnenstad binnen handbereik. Het gebied heeft een eigen signatuur door de specifieke kenmerken van het plangebied dat het werkkader vormt voor de ontwikkeling. Er ontstaat ademruimte voor de huidige woonbuurt aan de 2e Daalsedijk met een zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte met groen en speelplekken die nu nog wordt gemist. Er worden woningen toegevoegd, waardoor het draagvlak voor de bestaande voorzieningen wordt versterkt. De kwaliteit van de Daalsewijk wordt verbeterd door ruimte te bieden aan (startende) ondernemers, waarbij gewenste voorzieningen kunnen worden toegevoegd.

Organisch ontwikkelen

Het tot stand brengen van deze visie is een proces van vele jaren: een tijdsspanne waarin zich ongetwijfeld marktontwikkelingen zullen voordoen. Daarom is gekozen voor een organische gebiedsontwikkeling, waarbij de huidige bebouwing behouden blijft, structureerde elementen worden benoemd en flexibele ontwikkelvlekken zijn benoemd. NS zet in op een zo spoedig mogelijke invulling van een gewenste meer publieksgerichte invulling aan de bestaande gebouwen in de 2e Daalsedijk en de eerste aanzetten te doen in het meer openstellen van het terrein en de ontwikkeling van de groenstructuur. Ook is de inzet om zo snel mogelijk de "echte" markt te mobiliseren om plannen te verfijnen en daadwerkelijk te realiseren. Er wordt daarbij gericht op start van deelgebied I ("2e Daalsedijk Noord"). Deze is milieutechnisch het meest geschikt voor woningbouw, sluit het meest aan bij de bestaande buurten en biedt ruimte voor een overzichtelijk programma.

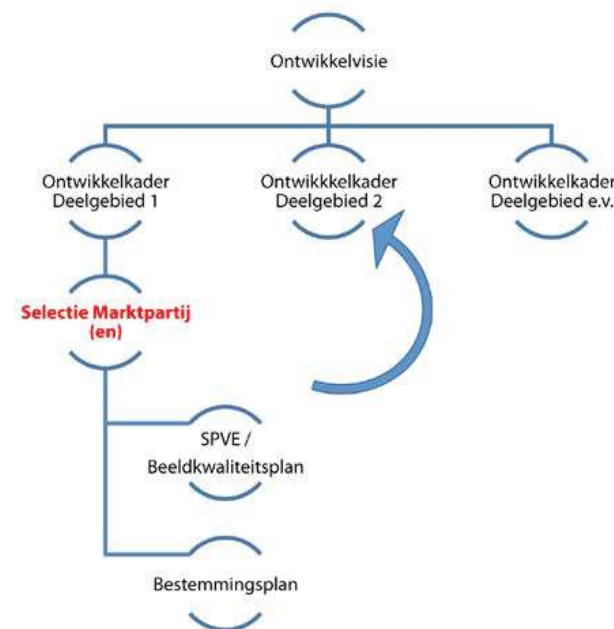
Voor deelgebied I wordt gezocht naar aannemers/ontwikkelaars/financiers die hier woningen, woon/werkcombinaties en bedrijven/voorzieningen in een eindoplossing gaan realiseren.

Voor de deelgebieden die later in de tijd gepland staan, zal worden gezocht naar tijdelijk gebruik. Dit tijdelijk gebruik zal steeds een aantoonbare bijdrage moeten leveren aan het actuele functioneren en/of de doorontwikkeling van het gebied. De transformatie van het gebied kan worden ondersteund door tijdelijke, culturele evenementen toe te staan. Hierbij kan worden gedacht aan foodmarkten, festivals, circus, tentoonstellingen en galerieën. De open terreinen en de oude werkplaatsen lenen zich uitstekend voor dit soort projecten.

De ontwikkelvisie als richtinggevend document

De ontwikkelvisie schetst het toekomstbeeld voor bedrijventerrein 2e Daalsedijk op hoofdlijnen en biedt een ruimtelijke en functionele structuur waarbinnen ingrepen plaats dienen te vinden. Het benoemt daarbij de structurerende elementen verkeer, water/groen, milieu en monumenten op gebiedsniveau. Voor het deelgebied 2e Daalsedijk Noord - dat naar alle waarschijnlijkheid het eerste tot ontwikkeling kan en zal worden gebracht -, is daarbij een ontwikkelkader geformuleerd. Dit ontwikkelkader doet uitspraken op straat- en bouwblokniveau en geeft duidingen aan de na te streven beeldkwaliteit van architectuur en openbare ruimte in betreffende deelgebied. Het zet daarbij natuurlijk ook de toon voor de naastgelegen gebieden, die later getransformeerd zullen worden.

Van belang is dat de Ontwikkelvisie gedragen wordt door NS als grondeigenaar en de gemeente als hoeder van het publiek belang. Het document zal na bestuurlijke vaststelling daarom door partijen worden gebruikt als toetsingskader voor initiatieven vanuit de markt. De marktpartijen die zich richten op het deelgebied I zullen de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader dienen te gebruiken voor een verdiepingsslag, die moet leiden tot een door de gemeente te accorderen Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE). Deze zal weer de onderlegger zijn voor bestemmingsplan(nen). Hierbij is sprake van een iteratief proces waarbij de uitontwikkeling van (een) deelgebied vanzelfsprekend van invloed zal zijn op de ontwikkeling van het naastgelegen deelgebied. Dit betekent dus ook dat het bewaken van de Ontwikkelvisie en het opstellen van Ontwikkelkaders voor (volgende) deelgebieden een taak is die blijft en behoort bij NS als grondeigenaar. Daartoe zal NS samen met de gemeente een samenwerkingsovereenkomst afsluiten die toeziet op handhaving en uitvoering van de integraliteit van de Ontwikkelvisie.



‘placemaking’



Ruimtelijk planologische aspecten

Om ontwikkeling van de deelgebieden planologisch mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden herzien. Er wordt daarbij niet gekozen voor één bestemmingsplanwijziging voor het gehele gebied, omdat dit onvoldoende kan anticiperen op toekomstige ontwikkelingen (kansen en bedreigingen) en dus niet aansluit bij het gewenste beeld van organisch ontwikkelen. Voor deelgebied I zal het bestemmingsplantraject worden ingezet nadat een marktpartij is geselecteerd. Deze zal in samenspraak met NS en Gemeente een SPvE moeten opstellen als onderlegger voor het bestemmingsplan. Dit is een methodiek die NS en Gemeente ook hanteren binnen het Stationsgebied Utrecht. Voor het resterende plangebied wordt daarom de bestemmingsplanprocedure fasegewijs gestart na afronding van deelgebied I, of eerder wanneer er concrete initiatieven zijn.

Wanneer voor een bestaand gebouw een initiatief voor handen is die niet past binnen de huidige bestemming kan een omgevingsafwijkingbesluit genomen worden of ontheffing worden aangevraagd. Op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, artikel 2.12) is het college of de Raad bevoegd om onder voorwaarden maatwerk te leveren voor niet in het bestemmingsplan passende ontwikkelingen voor bijvoorbeeld het wijzigen van het gebruik van een perceel.

Ook binnen het huidige bestemmingsplan zijn initiatieven mogelijk die aansluiten bij de visie. In de tabel is een overzicht gegeven van wenselijke en niet wenselijke initiatieven. Initiatieven kunnen hieraan worden getoetst. Hierbij is van belang dat een nieuwe functie of ander gebruik iets toevoegt aan het gebied en de bekendheid vergroot. NS zal als eigenaar van het plangebied in gesprek gaan met initiatiefnemers en zelf actief op zoek gaan naar kansrijke proposities die het gebied op gang kunnen brengen. Daarnaast zal een adviescommissie worden ingesteld bestaande uit een vertegenwoordiger van NS, van de gemeente en een afvaardiging van de gebruikers in het gebied. Dit orgaan adviseert of nieuwe initiatieven wel of niet passen in het gebied, welke plek het beste past en welke randvoorwaarden belangrijk zijn. De adviescommissie kan ook signaleren wanneer het zinvol is omwonenden te betrekken, bijvoorbeeld via een buurtconsultatie.

Omgevingsmanagement

Het omgevingsmanagement rondom de ontwikkeling van de 2e Daalsedijk kent een aantal aspecten:

- Samenwerking met gemeente, zowel strategisch als operationeel
- Heldere communicatie met de huidige gebruikers, omwonenden etc.
- Communicatie met initiatiefnemers, potentiële huurders/kopers
- Gebiedsmarketing/placemaking.

Samenwerking met gemeente, zowel strategisch als operationeel

Het proces dat is ingezet is kwetsbaar en broos. Het bestaat uit een aanstekelijk enthousiasme bij alle betrokken partijen en belanghebbenden. Men voelt de kans. Maar het werk begint nu pas. De condities voor contracteren, bouw, gebruik, vergunningen etc. moeten worden gemaakt. Het is de uitdaging om het gebied duurzaam te ontwikkelen en kwaliteit toe te voegen. Gebiedsontwikkeling is vaak iets voor ontwikkelaars en gemeente. In dit geval is NS de eigenaar van de grond en initiatiefnemer. Allereerst zal deze ontwikkelvisie omarmd moeten worden door de gemeente, de huidige gebruikers van het gebied en de omwonenden. Daarin is commitment en vertrouwen tussen de gemeente en NS belangrijk. Naast de afspraken inzake de adviescommissie welke initiatieven beoordeeld dient een proces te worden geformuleerd waarbij gemeente en NS naar het geschetste eindbeeld werken. Een gebleken succesfactor bij vergelijkbare ontwikkellocaties is persoonlijke betrokkenheid van de deelnemers in de nog te benoemen werkgroep.

Heldere communicatie met huidige gebruikers, omwonenden etc.

De communicatie met de bewoners en huidige gebruikers is van groot belang. NS zal deze groep blijvend informeren over de plannen en de processtappen. Ook over wat bewoners (niet) kunnen verwachten, bijvoorbeeld communicatie over de deelgebieden en gebouwen die de komende jaren (tijdelijk) verhuurd zijn aan derden. De gemeente is verantwoordelijk voor de informatie rondom de wet Ruimtelijke Ordening (WRO) procedures, maar het is van belang dit samen met de betrokken partijen te doen, en ook over de verdere ontwikkeling van het plangebied helder te blijven communiceren. Daarnaast is gebleken dat de buurt betrokken is bij de plannen en mogelijk een bijdrage kan leveren in de vorm van ideeën.

Communicatie met initiatiefnemers, potentiële huurders/kopers

De toekomstwaarde van het gebied ligt voor een belangrijk deel bij partijen die initiatief willen nemen om een pand te transformeren, die een deel willen ontwikkelen, er willen wonen of hun bedrijf er willen vestigen. Gebruik is waarde! Het moment en de manier waarop deze partijen worden betrokken en ruimte krijgen om hun plannen werkelijkheid te maken, hangt mede af van de marktbenadering. Een helder afwegingskader versnelt het proces om initiatieven te beoordelen en faciliteren. Hierbij hoort ook communicatie over het door initiatiefnemers te doorlopen proces: hoe brengen zij hun initiatief in bij NS, welke stappen worden vervolgens doorlopen en in welk tijdsplan? Door de stappen in de procedure transparant te maken weet iedereen waar hij aan toe is. Dit draagt naar verwachting eveneens positief bij in de relatie met de gemeente.

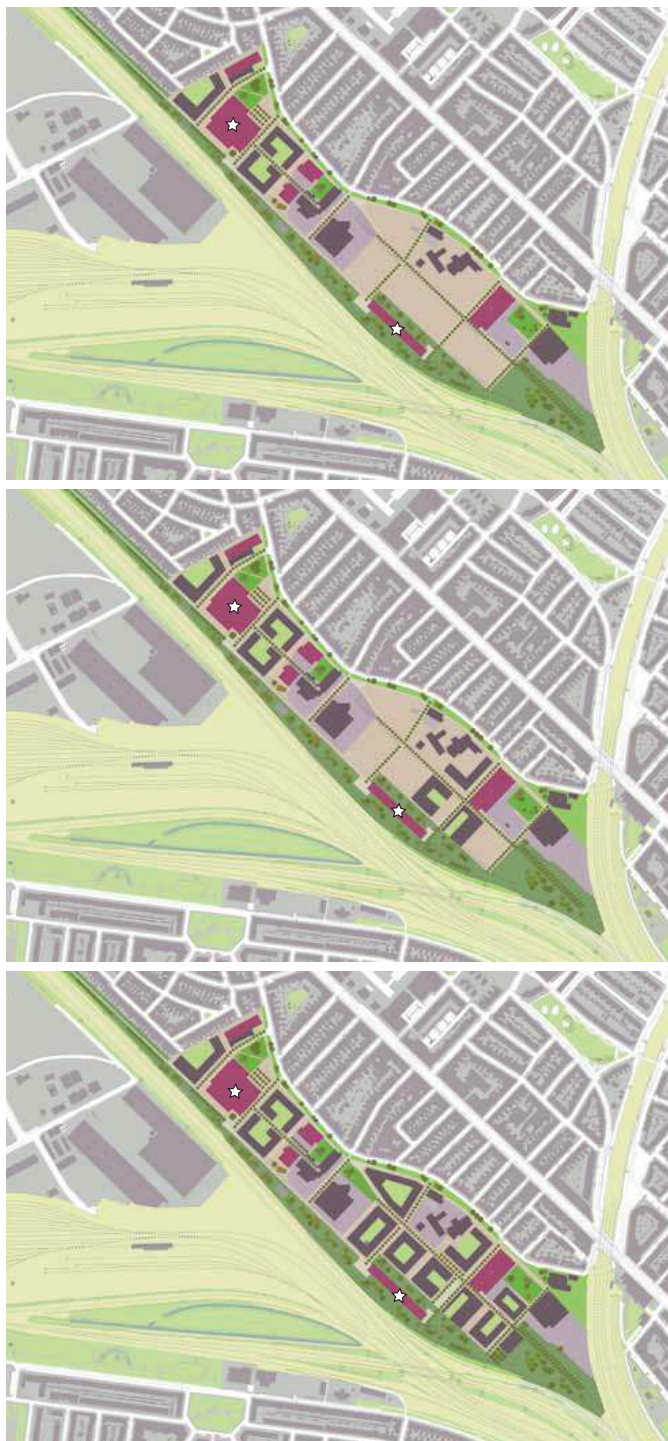
Gebiedsmarketing/placemaking

Marketing en marktbenadering gaan hand in hand. De manier waarop het gebied wordt ontwikkeld en het moment dat daar op wordt ingezet, hangt af van de marktbenadering van het eerste deelgebied. Daarnaast is het van belang dat het gebied als geheel op een goede manier wordt gepositioneerd en in the picture komt. Deze branding kan een actieve gezamenlijke strategie worden van zittende en belanghebbende ondernemers en ontwikkelaars. Door vanuit een heldere en wervende boodschap consequent het gebied in beeld te brengen, worden marktpartijen en initiatiefnemers erin geïnteresseerd. Dit gaat om veel meer dan een marketingcampagne. Het gaat onder andere om slim programmeren, ruimte geven en aanjagen van initiatieven die positief bijdragen aan het plangebied, en om het inzetten van communicatiemiddelen om de ontwikkelingen zichtbaar te maken.

In dit kader is het verstandig om één of twee hotspots te faciliteren op het plangebied. De HTMU-loods kan daarvoor als testcase worden benoemd. Ook de Bovenbouwwerkplaats is daarvoor geschikt, mits die aangepast wordt, omdat het daarvoor nu nog een te groot oppervlakte van het terrein beslaat.

Positieve businesscase

Het primaire belang van NS als grondeigenaar is de financiële opbrengst van het plangebied. Zowel binnen de huidige bestemming (bedrijventerrein) als bij een gemengd stedelijk gebied is een rendabele ontwikkeling mogelijk. NS kiest voor een herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied omdat dit meerwaarde oplevert voor de stad. Voorwaarde is wel dat alle ontwikkelplannen een positieve business case moeten hebben. De onzekerheid rond de financiën is in dit vroege planstadium evenwel nog groot. Bij de nadere planuitwerking zal NS daarom de financiële opbrengst blijven monitoren. Op dit moment is op hoofdlijnen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en marktpotentie voor het beoogde programma en de kosten die gemaakt moeten worden om het gebied geschikt te maken.



Voor deelgebied I is uitgebreider onderzoek gedaan en zal in 2015 een marktpartij worden geselecteerd. In dit stadium is er sprake van een positieve business case voor de herontwikkeling van deelgebied I. Voor de deelgebieden II t/m IV zal in de toekomst dezelfde financiële afweging gemaakt worden tussen behoud van huidige bestemming en transformatie.

Openbare ruimte: waarborg samenhang

In de ontwikkelvisie is een groot deel van het plangebied gereserveerd voor de openbare ruimte. Hieronder vallen de infrastructuur en de groenzones. Deze zullen worden opgewaardeerd waarbij uitgangspunt is dat de ingrepen in de openbare ruimte onder regie van de gemeente plaatsvinden. Om de samenhang in het gebied te waarborgen zullen de inrichtingsprincipes voor de openbare ruimte in een vervolgproces worden vastgelegd. Vervolgens zal per deelgebied een voorlopig inrichtingsplan voor de openbare ruimte worden opgesteld. Hierbij wordt enerzijds rekening gehouden met reeds in het gebied aanwezige kwaliteiten die bijzondere identiteit aan het gebied geven, zoals aanwezige sporen, stelconplaten, bossages en bomen. Anderzijds zal de openbare ruimte zich richten op toekomstig gebruik van de ontwikkelingsvelden. NS streeft ernaar het beheer van de openbare ruimte in handen te leggen van de gemeente.

De eerste stappen

In deze ontwikkelvisie zijn diverse concrete maatregelen genoemd. Drie daarvan kunnen gezien worden als eerste stappen:

1. Vaststellen van een Ontwikkelvisie / Ontwikkeldkader door NS en Gemeente inclusief sluiten van een Samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling 2e Daalsedijk
- 2a. Selectie van Marktpartij Deelgebied 1 resulterend in SPvE / Beeldkwaliteitsplan Deelgebied Noord
- 2b. Hergebruik bestaande panden / vergroten toegankelijkheid gebied / tijdelijk gebruik / gefaseerd "onthekken" van het gebied.
3. Opstellen van bestemmingsplan en anterieure overeenkomst(en)

Lijst functies 2^e Daalsedijk

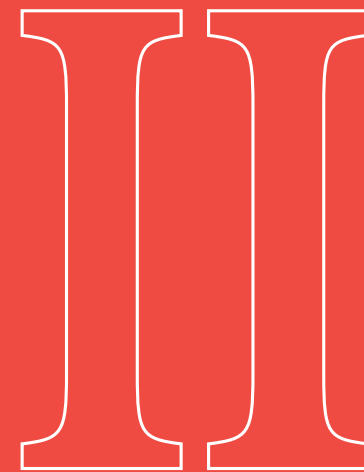
Wij gaan ons richten op:

- Woningbouw
- Creatieve bedrijven
- Ambachtelijke bedrijven
- Dienstverlenende bedrijven
- Evenementen
- Horeca
- Leisure
- Retail
- Kantoren
- Stadsverzorgende bedrijven
- Ateliers

Wat we niet willen vanuit de ambitie om er een gemengd stedelijk gebied van te maken:

- Geluid, geur en gevaar veroorzakende ondernemingen:
- Grootchalige leisure; vooral vanwege de verkeersaantrekkende werking
- PDV of volumineuze detailhandel

Ontwikkelkader





1. Inleiding

Fasegewijze transformatie

Met het vaststellen van de Ontwikkelvisie voor het bedrijventerrein 2e Daalsedijk is een belangrijke en concrete basis gelegd voor de transformatie van het afgesloten private bedrijfsterrein dat het gebied nu is, naar een volledig bij de stad horend gemengd stedelijk gebied. De Ontwikkelingsvisie wordt de komende jaren fasegewijs tot uitvoering gebracht.

Als eerste stap in dat proces is een deel van de Ontwikkelvisie uitgewerkt naar dit Ontwikkeldkader. Het Ontwikkeldkader scherpt de Ontwikkelvisie aan en dient als basis om marktpartijen te kunnen betrekken bij de verdere uitwerking (programmering en planvorming) en realisatie.

Dit eerste Ontwikkeldkader betreft het gebied aan de noordzijde van 2e Daalsedijk, direct aansluitend op de achterzijde van de bebouwing aan de Chrysantstraat, en omvat twee bestaande gebouwen met een (hoge) cultuurhistorische waarde, drie ontwikkelvelden en de daarmee verbonden openbare ruimte. Het deelgebied wordt aan de zuidoostzijde begrensd door twee als gemeentelijk monument aangewezen gebouwen.



ligging van de Daalsedijk Noord



huidige situatie



plangebied met naamgeving



indicatieve geluidsbelasting over de locatie



Bovenbouwwerkplaats



Onderdelenwerkplaats i.r.t. bebouwing langs 2e Daalsedijk



blik op de verborgen bedrijfstuin

2. Huidige situatie

Gunstige ligging 2e Daalsedijk Noord

De locatie 2e Daalsedijk Noord ligt aan de noordwestkant van het plangebied. Deze locatie ligt zeer gunstig ten opzichte van station Zuilen en ook de oude binnenstad van Utrecht ligt op steenworp afstand. Deze bijzondere binnenstedelijke ontwikkellocatie ligt in de oksel van de Daalsebuurt en wordt ingesloten tussen de 2e Daalsedijk, de reïnsponen richting Amsterdam en Amersfoort en de achtertuinen van de woningen aan de Chrysantstraat. Het plangebied heeft een omvang van circa 3 hectare.

Aan de zuidoostzijde wordt de locatie begrensd door twee kleinere monumentale gebouwen; de Telegraafwerkplaats en het Laboratorium.

Ruimtelijke en functionele structuur: twee grote loodsen

De locatie 2e Daalsedijk Noord (of de "locatie") is een geïsoleerde plek waar oorspronkelijk spoorgerelateerde bedrijven waren gehuisvest. Op de 2e Daalsedijk Noord staan twee grote loodsen: de Onderdelenwerkplaats en de Bovenbouwwerkplaats. Deze grote loodsen hebben een hoge cultuurhistorische waarde en leveren een grote bijdrage aan de kwaliteit en het industriële karakter van deze locatie. De werkloodsen hebben verschillende aanbouwen. Deze zijn van aanzienlijk mindere kwaliteit dan de hoofdgebouwen. Bij ontwikkeling van de locatie kan door sloop van deze aanbouwen de uitstraling en kwaliteit van de hoofdgebouwen aanmerkelijk worden vergroot. De loodsen hebben een bouwhoogte van circa 8 tot 10 meter. De grote korrel van de werkloodsen vormt een sterk contrast met de kleine korrel van de omliggende arbeiderswoningen. Dit contrast kenmerkt de locatie.

Tussen de werkloodsen en liggen grote stukken braakliggend terrein die niet worden gebruikt. De terreinen hebben een ruige industriële inrichting die bestaat uit een samengestelde verharding van klinkers, stelconplaten en asfaltstroken met delen van oude spoorlijnen.

De woningen aan de 2e Daalsedijk en aan de Chrysantstraat bestaan vooral uit 2-laagse woningen, al dan niet met een flauwe kap. Deze hebben een bouwhoogte van circa 7 à 8 meter. Rondom het plangebied staat een hekwerk. Alleen bij de ingang naar de twee oude loodsen is een afgesloten toegang, het terrein is niet publiektoegankelijk. Vanaf deze toegang heeft men zicht op de Watertoren, de industriële gebouwen op de locatie, de achterliggende spoorlijnen en het centrum van Utrecht.

Bestemming: een spannende creatieve plek

De huidige bestemming van de locatie is "bedrijfsdoeleinden": zijnde bedrijven categorie 1 tot en met 3, opslag, vervaardiging van meubels en rollend spoor en tramwegaanvoer en ondergeschikte kantoorruimten.

De Bovenbouwwerkplaats staat op dit moment leeg. De Onderdelenwerkplaats is in gebruik als opslagruimte. Doordat hier geen andere bedrijven zijn gehuisvest, heeft deze locatie niet de sfeer van een bedrijventerrein, maar van een spannende creatieve plek die op het punt staat in ontwikkeling te komen.

Groenstructuur: openstelling bedrijventerrein biedt kansen

Aan de zuidkant van de locatie ligt de spoorlijn naar Amsterdam. Langs deze spoorlijn ligt een smalle strook ruig groen met daarin nog een aantal industriële elementen als oude spoorlijnen en een betonnen keerwand. Deze elementen moeten zo veel mogelijk worden opgenomen in het spoorplantsoen.

Langs de 2e Daalsedijk ligt een langgerekte groenstrook die voornamelijk bestaat uit gemaaid gras met daarin een aantal boomgroepen. Ter hoogte van de Papaverstraat en de Knopstraat ligt in deze groenstrook een kleine voetbalkooi.

Verscholen achter de hagen en het hekwerk ligt tussen de Bovenbouwwerkplaats en de 2e Daalsedijk een grote tuin met een rommelige beplanting bestaande uit bomen en struiken. De tuin is nu niet publiek toegankelijk. De aanwezige groene elementen zijn kenmerkend voor de plek en worden inzet voor de versterking van de groenstructuur,

Infrastructuur: autoluw karakter

Het plangebied kan worden bereikt via de Seringstraat, de 2e Daalsedijk, de Narcisstraat en de Condordiastraat en weer worden verlaten via de Papaverstraat, Knopstraat of Egelantierstraat. De woonstraten in de Daalsebuurt zijn vrijwel allemaal eenrichtingsverkeer en sluiten aan op de Amsterdamsestraatweg. Maximale spreiding van de nieuwe verkeersbewegingen over de bestaande woonstraten vormt het uitgangspunt.

De 2e Daalsedijk Noord is momenteel alleen te bereiken met slechts één ingang: de entree bij de Onderdelenloodsen. De Seringstraat is een tweerichtingsweg die vanwege een blokkade doodloopt op het plangebied. Door deze blokkade op te heffen zou een tweede entree naar de locatie gerealiseerd kunnen worden.

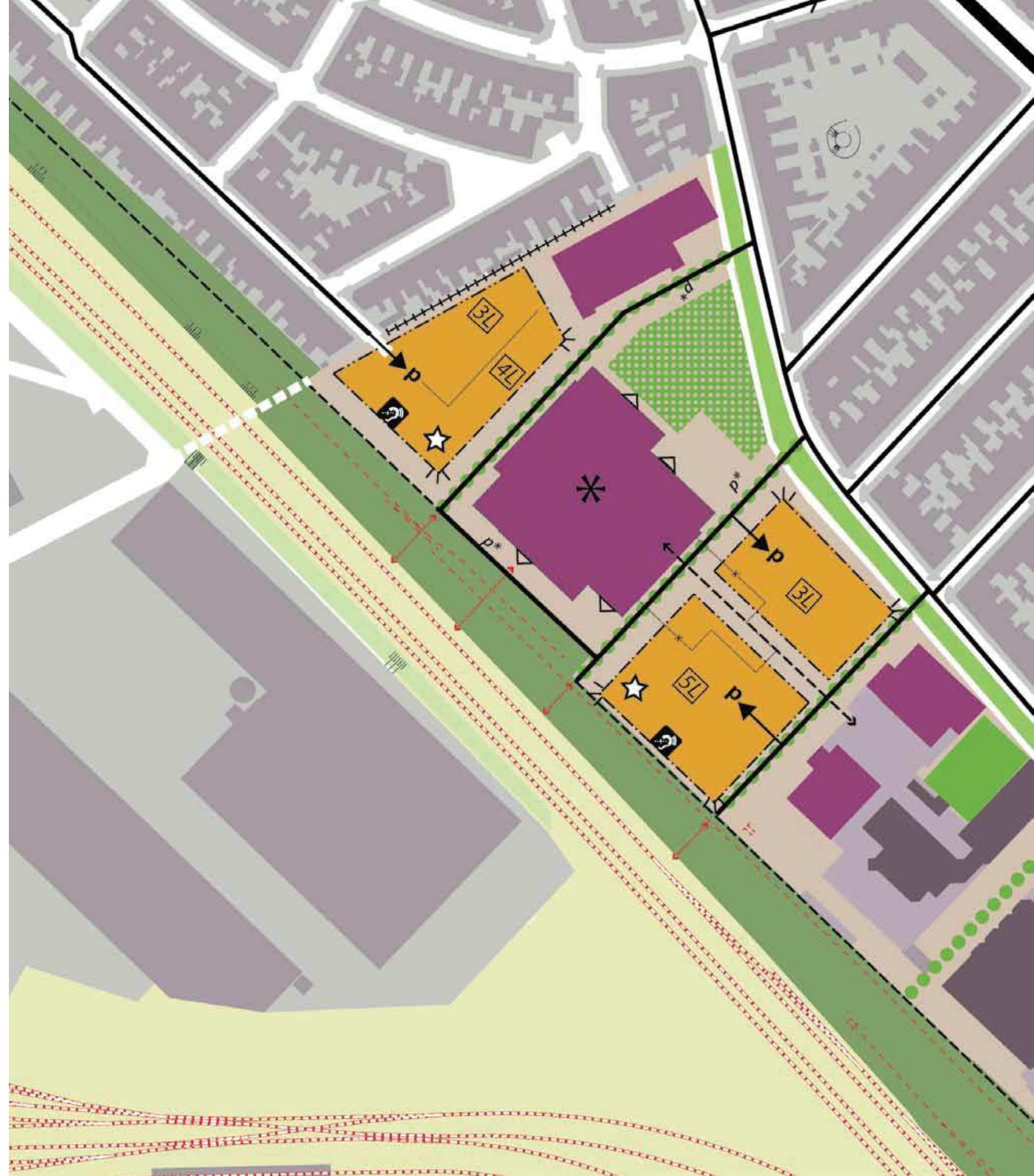
Er lopen momenteel geen fiets- of voetgangersverbindingen door het gebied. Aan de achterzijde van de woningen aan de Seringstraat ligt een groenstrook. In deze groenstrook wordt een nieuwe langzaam-verkeersverbinding aangelegd vanaf station Zuilen direct naar de locatie. De fietsroute richting het centrum loopt via de Amsterdamsestraatweg. Op de Amsterdamsestraatweg rijden tevens meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noordwesten van de locatie ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op tien minuten fietsafstand.

De locatie krijgt een autoluw karakter, doordat doorgaande rijbewegingen binnen het plangebied beperkt worden. Alle ontwikkelvelden zijn te bereiken zijn via een 'eigen' inrijweg. Deze inrijwegen zijn bij voorkeur niet gekoppeld voor autoverkeer. Deze wegen gelden voor auto's uitsluitend als wegen voor bestemmingsverkeer. Voetgangers en fietsers kunnen de hele locatie gemakkelijk doorkruisen.

Milieuaspecten: beschreven in ontwikkelvisie

Voor de huidige situatie zijn deze aspecten beschreven in de Ontwikkelvisie (hoofdstuk 3), en uitgediept in de bijlagen. In dit Ontwikkelkader wordt onder hoofdstuk 4 ingegaan op de maatregelen en nadere onderzoeken die bij de planuitwerking worden verricht.

-  hoofdontsluiting auto
-  langzaam verkeersroute
-  uiterste rooilijn; bebouwing is georiënteerd op deze zijde
-  indicatieve rooilijn
-  bebouwingscontour bedrijfsbebouwing met wens om te slopen
-  met achterkanten van nieuwbouw aansluiten op achtertuinen van woningen aan Crysantstraat
-  spoorlijnen
-  doorzichten naar het spoor 'spoor als decor'
-  behoud/ hergebruik bestaande spoorlijnen in inrichting or
-  wonen of gemengd programma met kleinschalige bedrijvigheid en cultureelmaatschappelijke voorzieningen
-  cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, behouden als kenmerkende beeldbepalende elementen
-  spoorpark, ruige inrichting met hergebruik van beeldbepalende elementen en het spoor als decor
-  openbaar plantsoen langs de Daalsedijk met inrichting van gras, boomgroepen en speelvoorzieningen
-  pocket-park te ontwikkelen in relatie tot hotspot
-  straat als schakel in hoofdgroenstructuur
-  maximaal aantal bouwlagen
-  hoogteaccent tot max. 8 bouwlagen
-  overhoekse orientatie
-  relatie tussen park en hotspot
-  hotspot; culturele of maatschappelijke voorziening met publieksaantekende werking
-  parkeervoorziening binnen bouwveld; voldoende pp voor bewoners (volgens gemeentelijke norm)
-  mogelijke locatie bezoekersparkeren hotspot
-  gevels met geluidswerende maatregelen



3. Ontwikkeldkader

De ontwikkeling van de 2e Daalsedijk Noord biedt kansen om op korte termijn een bijzonder stedelijk milieu toe te voegen aan de stad. De 2e Daalsedijk Noord is op dit moment de meest kansrijke locatie om, als eerste locatie binnen het totale plangebied, getransformeerd te worden naar een gemengd stedelijk woonmilieu. Op deze locatie zijn geen terreinen verhuurd, staan twee bijzonder mooie oude werkloosden (waarvan er één leeg staat) en is geen overlast van overige bedrijven. Dat maakt dat deze locatie op korte termijn in ontwikkeling kan komen. De locatie is exemplarisch voor de gehele ontwikkeling van de 2e Daalsedijk. Alle ingrediënten zijn aanwezig: een pocket-park, het spoorplantsoen, twee oude werkloosden, een hotspot en de mogelijkheid om woningbouw toe te voegen.

Het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing, de twee aangrenzende monumenten, de aanwezige spoorlijnen en de ruige buitenruimte worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied. Voor dit deelgebied zijn massastudies verricht aan de hand waarvan stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn opgesteld, die als kader dienen voor de beoordeling van initiatieven uit de markt.

Ontwikkelprogramma: publiekstrekende functies

De Onderdelenloods is in gebruik als bedrijfspand. De Bovenbouwwerkplaats staat op dit moment leeg en is benoemd tot hotspot. Door herprogrammering en renovatie kan dit gebouw een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Een bijzonder creatief programma met een publiekstrekende functie kan de bekendheid van het gebied vergoten en de locatie opnieuw op de kaart zetten. Daarbij kan gedacht worden aan een horecavoorziening met een groot terras, een biologische (food) markt, een bedrijfsverzamelpunt voor creatieve ondernemers, een werkplaats, sportschool, dansstudio, muziekschool en verschillende soorten culturele en maatschappelijke activiteiten. Door van de Onderdelenwerkplaats en van de Bovenbouwwerkplaats alleen de cultuurhistorisch waardevolle delen te handhaven komt de kwaliteit van deze loosden beter tot uiting en ontstaat tevens extra ruimte voor toevoeging van nieuwe (woon)bebouwing en voor een goede inpassing van de bestaande bebouwing.

Bij herprogrammering van de Bovenbouwwerkplaats is het wenselijk dat het programma tevens bijdraagt aan de levendigheid van het aangrenzende spoorplantsoen en pocket-park aan de voorzijde.

Uit marktonderzoek komt naar voren dat er een grote behoefte is aan starterswoningen in het centrum van Utrecht. In verband met de huidige woningmarkt, met beperkte afzetkansen voor koopwoningen, is het uitgangspunt voor deze locatie een gedifferentieerd programma met voornamelijk eengezinswoningen en huurappartementen en veel variatie in woningplattegronden.

Groenstructuur verbindt oud en nieuw

Door de herinrichting van de 2e Daalsedijk worden nieuw en oud verbonden. Het herinrichten hiervan valt niet binnen dit plan, maar de NS draagt met het verwijderen van de hekken en het creëren van een pocket-park aan de 2e Daalsedijk wel bij aan deze koppeling.

Tussen de Bovenbouwwerkplaats en de 2e Daalsedijk ligt een grote tuin. Deze tuin legt de verbinding tussen de Bovenbouwwerkplaats en de 2e Daalsedijk en vormt tevens de centrale ruimte tussen de oude Onderdelenwerkplaats en de nieuwe ontwikkelvelden. Deze tuin zal worden heringericht als openbaar

(pocket-)park. De herinrichting van dit park heeft een sterke relatie met de invulling van de werkloosden en de programmering van de nieuwe bebouwing. Deze openbare ruimte is van groot belang voor de woonkwaliteit van de omliggende bouwblokken. Zowel de nieuwe woongebouwen als nieuwe programma's in de loosden zijn georiënteerd op dit nieuwe pocket-park.

Aan de zuidkant van de locatie komt het spoorplantsoen met een ruig en industrieel karakter met wilde beplanting, oude bielzen, spoorwegelementen, zoals de aanwezige stootborden, rails en stelconplaten. De beplanting is wild en heeft op verschillende plekken een open karakter om doorzichten naar het spoor en de achterliggende stad te garanderen. Bij verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein 2e Daalsedijk zal dit park via de Reparatieloods (de geplande 2e hotspot) worden doorgetrokken naar de zuidoostpunt van het plangebied. Een belangrijk onderdeel van dit spoorplantsoen wordt gevormd door de nieuwe langzaam verkeersverbinding. Deze route geeft voetgangers en fietsers een directe aansluiting vanuit het plangebied naar station Zuilen. In een later stadium moet ook deze route worden doorgetrokken naar de zuidoostkant van het plangebied. Deze route die dwars door het plangebied loopt zal via de Dijkstraat weer aantakken op de Amsterdamsestraatweg.

Ontwikkelvelden: drie bouwvlekken

Tussen de cultuurhistorische gebouwen zijn op de open terreinen drie bouwvlekken benoemd: Ontwikkelveld A, B en C. Ontwikkelveld A ligt ten noorden van de Bovenbouwwerkplaats en in het verlengde van de Seringstraat. Ontwikkelveld B en C liggen tussen de Bovenbouwwerkplaats de Telegraafwerkplaats en het voormalig Laboratorium. Om ontwikkelveld B en C te kunnen maken wordt een (niet waardevol) deel van de Bovenbouwwerkplaats gesloopt. De aantrekkelijke karakteristieke gebouwen vormen de directe woonomgeving van de ontwikkelvelden. Binnen de ontwikkelvelden kunnen verschillende woonconcepten en bebouwingstypologieën worden gerealiseerd.

De ontwikkelvelden zoeken naar een goede balans tussen de grote korrel van de locatie en de bedrijfsloosden en de kleine maat van de omliggende woningen. In bouwhoogte sluiten de ontwikkelvelden daarom aan op de omliggende bebouwing.

Om de sociale veiligheid in het openbaar gebied te waarborgen, is zowel de functionele als de visuele relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte van belang. De invulling van de plint van de nieuwbouw levert hieraan een belangrijke bijdrage. De entrees liggen op maaiveld en de plint van de bebouwing heeft voldoende openingen en transparantie.

De bebouwing van ontwikkelveld A is georiënteerd op het nieuwe pocket-park, en de twee aangrenzende werkloosden. Dit ontwikkelveld heeft een maximale bouwhoogte van 5 lagen. Aan de spoorzijde kan desgewenst nog een hoogteaccent gemaakt worden met een maximale totale bouwhoogte van 7 lagen. Om een goede aansluiting te maken op de omliggende bebouwing wordt met achterkanten aangesloten op de achtertuinen van de woningen aan de Crysantstraat.

Ontwikkelveld B grenst direct aan de 2e Daalsedijk. De bebouwing is georiënteerd op de Telegraafwerkplaats, de Bovenbouwwerkplaats, de woningen aan de 2e Daalsedijk en op het pocket-park. De bebouwing heeft net als de bestaande bebouwing langs de 2e Daalsedijk de vorm van een groot (gesloten) bouwblok. De nieuwe bebouwing volgt de voorgeschreven rooijnen van het ontwikkelveld. De maximale bouwhoogte is 3 lagen om een goede aansluiting te maken op de omliggende bebouwing.



hergebruik aanwezige beeldbepalende materialen; stelconplaten, bielzen, rails



hergebruik aanwezige beeldbepalende bebouwing



toevoegen nieuwe woonbebouwing

Ontwikkelveld C ligt tegen het spoorplantsoen aan en is georiënteerd op de omliggende bebouwing en het spoorplantsoen. Dit blok is groter van korrel en heeft een bouwhoogte van 5 lagen. Hierop kan aan de spoorzijde desgewenst nog een hoogteaccent gemaakt worden met een maximale totale bouwhoogte van 8 lagen. Er dienen geluidwerende maatregelen aan de gevel gerealiseerd te worden.

Parkeergelegenheid in de ontwikkelvelden

De huidige entree van de locatie ligt aan de 2e Daalsedijk bij de huidige ingang naast de Onderdelenloods. Daar komen vanaf de Daalsedijk nog twee toegangen bij: één tussen de Knopstraat en de Papaverstraat en één ter hoogte van de Narcisstraat. Een extra toegang wordt gemaakt in het verlengde van de Seringstraat. Deze toegang zal worden hersteld en vormt de entree naar de parkeervoorziening voor ontwikkelveld A.

Voor de Onderdelenwerkplaats en de Bovenbouwwerkplaats worden in de buitenruimte bezoekersparkeerplaatsen voorzien. Afhankelijk van de programmatische invulling van deze hotspot kan het parkeren aan de achterzijde of langs beide toegangswegen gesitueerd worden.

Voor de nieuwe woningen moeten volgens de Utrechtse parkeernormen binnen de ontwikkelvelden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bezoekersparkeren (0,3pp per woning) wordt op straat gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen moet in de uitwerking tot een definitief stedenbouwkundig plan voldoen aan het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid, de nota partiële herijking parkeernormen 2012. Het bezoekersparkeren wordt langs de nieuwe toegangswegen gesitueerd. Bij veld B mogen maximaal 20 parkeerplaatsen in het openbaar gebied gerealiseerd worden, bij veld C maximaal 32 parkeerplaatsen en bij veld A maximaal 30 parkeerplaatsen. Het bezoekersparkeren (max. 30 pp) is bereikbaar vanaf de Daalsedijk.

	functie	norm- grondslag	parkeernorm	
			B1	
			min	max
wonen	woning boven 130 m² bvo	woning	1,11	1,50
	woning 80 tot 130 m² bvo	woning	1,02	1,40
	woning 55 tot 80 m² bvo	woning	0,94	1,20
	woning tot 55 m² bvo	woning	0,43	0,80
	geoordeelde serviceflat/aanleunwoning	woning	0,13	0,60
	geoordeelde studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,30
werken	kantoor	100 m² bvo	0,50	1,10
	bedrijfsverzamelgebouw/atelier	100 m² bvo	0,50	1,10
	arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (industrie/laboratorium/werkplaats)	100 m² bvo	0,60	1,20
	arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (loods/opslag/transportbedrijf)	100 m² bvo	0,17	0,3

B2

parkeernormen uit Nota Stallen en parkeren (2013); 1,1 pp/w voor egw en 1,0 pp/w voor app

Beeldkwaliteit: versterken identiteit

De locatie zal als een samenhangend stedelijk gebied worden ontwikkeld. Dit komt tot uiting in de bouwblokken, de invulling van de bestaande loodsen, de architectonische uitwerking van de nieuwbouw en de inrichting van de buitenruimte.

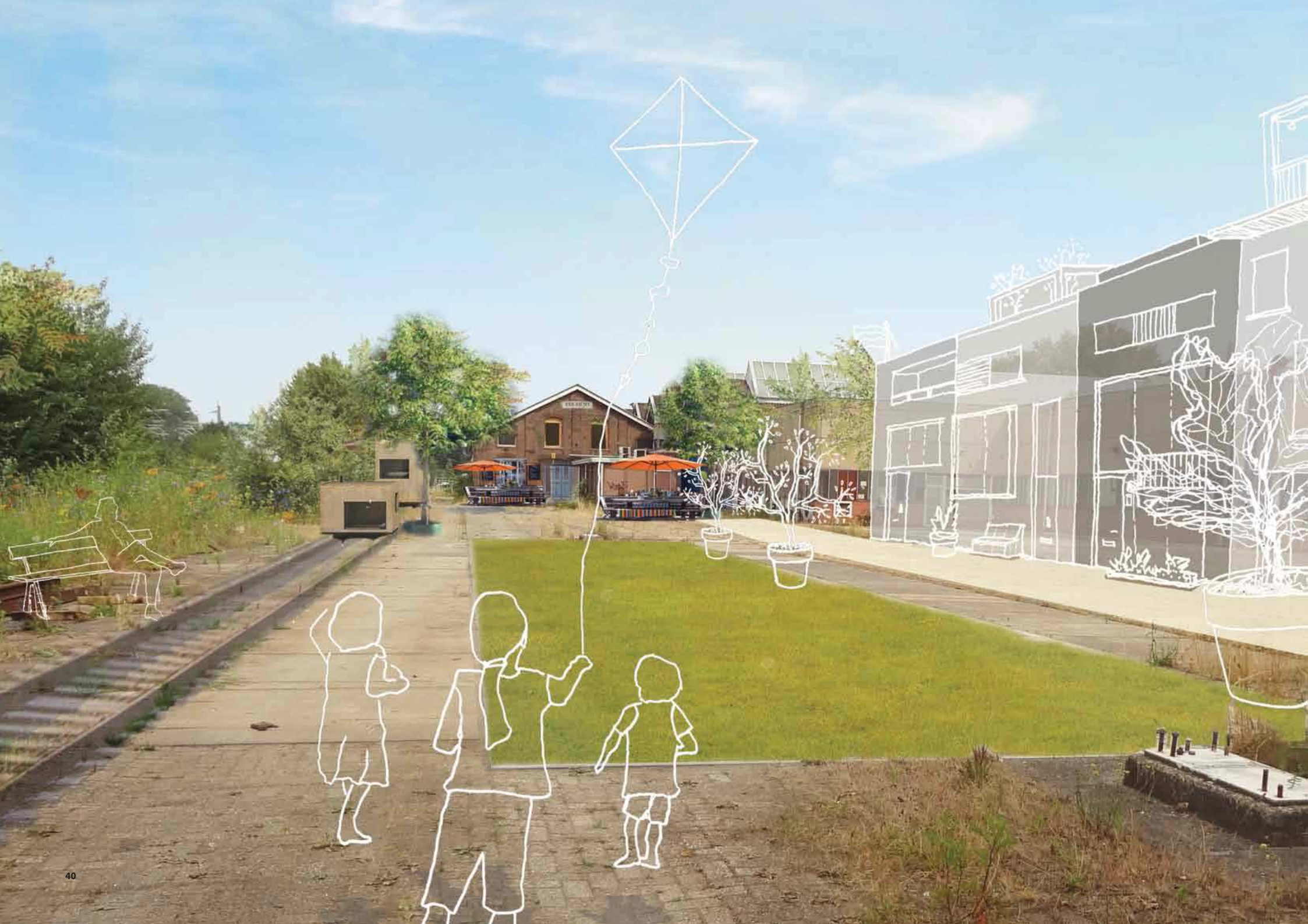
De 2e Daalsedijk Noord is een unieke locatie met een sterke eigen identiteit. Het gebied zal zich de komende jaren ontwikkelen en openstellen voor haar omgeving. Door behoud van de bestaande (cultuurhistorische) bebouwing, de inrichting van de buitenruimte en in de architectuur van de nieuwe bebouwing wordt haar geschiedenis zichtbaar voor de buitenwereld en worden de aanwezige karakteristieken versterkt.

De Bovenbouwwerkplaats en de Onderdelenloods blijven gehandhaafd om de gewenste ruige en industriële sfeer te behouden. De Bovenbouwwerkplaats wordt benoemd als hotspot en krijgt een nieuwe programmering. Door de minder waardevolle aangebouwde delen van de hoofdloods af te slopen komt de kracht van dit gebouw nog sterker tot uiting. De aansluiting van het gebouw en de nieuwe programma's op de omgeving is cruciaal om gehele locatie tot bloei te laten komen.

Ook de nieuwe bebouwing moet een bijdrage leveren aan het versterken van de identiteit van de locatie. Grote robuuste blokken met een eigen sculpturale vorm en een moderne en industriële materialisering passen goed bij deze plek. Qua materialisering moeten de nieuwe gebouwen aansluiten op de bestaande bebouwing. Materialen als beton, baksteen, glas en staal passen bij de gewenste sfeer. Binnen de uitwerking vormt een bijzondere en hoogwaardige detaillering van daken en raam- en entreepartijen (net als bij de bestaande cultuurhistorische bebouwing) een belangrijk uitgangspunt. De architectuur is eigentijds en stoer en mag per ontwikkelveld van elkaar verschillen. Ieder gebouw levert op eigen wijze een bijdrage aan het gewenste totaalbeeld. Alle gebouwen refereren op een eigen wijze naar de oorspronkelijke industriële bebouwing en de historie van de plek.

De bebouwing aan de het spoorplantsoen wordt uitgewerkt met dove gevels of andere geluidwerende maatregelen aan de gevel. Geluidsschermen zijn niet wenselijk, omdat daarmee het zicht op de spoorlijnen wordt ontnomen en het karakter van de plek wordt aangetast.

De buitenruimte vormt binnen het plangebied een belangrijk bindend element. De inrichting wijkt af van de Utrechtse standaard en gaat uit van de materialen die al aanwezig zijn op de locatie. De inrichting zal voor het hele gebied gelijk worden en beeldbepalende elementen als rails, bielzen, stelconplaten, puinsteen of gebakken kinderkopjes zullen door het hele gebied terugkomen. De beeldkwaliteit van de buitenruimte draagt bij aan de samenhang van het gebied.



4. Planuitwerking en nadere onderzoeken

Het Ontwikkeldkader vormt (samen met de Ontwikkelvisie) de basis om marktpartijen te betrekken bij de concrete uitwerking. Voor dit eerste deelgebied zal het bestemmingsplantraject worden ingezet nadat een marktpartij is (of meerdere marktpartijen zijn) geselecteerd. Deze zal in samenspraak met NS en Gemeente een SPvE moeten opstellen als onderlegger voor het bestemmingsplan. Een methodiek die NS en Gemeente ook hanteren binnen het Stationsgebied Utrecht.

Na het vaststellen van het SPvE zal een bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Daarvoor is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Onderstaande tabel geeft globaal een overzicht van benodigde onderzoeken in de vervolgfase (zie voor details in de bijlagen bij dit document: Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng en Grip op locatie analyse Witteveen+Bos):

Op enkele onderdelen daarvan wordt hieronder apart ingegaan.

onderwerp	onderzoek
geluid	akoestisch onderzoek
natuur	flora- en faunatoets
bodem	bodemonderzoek
water	watertoets
externe veiligheid	verantwoording groepsrisico
milieuhinder bedrijven	onderzoek bedrijven en milieuzonering
archeologie en cultuurhistorie	archeologisch onderzoek
bestaande gebouwen	asbestonderzoek

benodigde onderzoeken in vervolgfase

Geluidwerende bebouwing

Voor deelgebied I is met name de spoorlijn Utrecht – Breukelen van belang. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat binnen een zone van 10 meter uit het spoor geen geluidsgevoelige functies als wonen kunnen worden gerealiseerd. In de planvorming is daarom de bebouwingsgrens opgeschoven zodat er geen geluidsschermen nodig zijn. Om te kunnen voldoen aan wettelijk vastgestelde geluidsnormen zullen daarnaast akoestische maatregelen moeten worden genomen. In eerste instantie wordt gedacht aan maatregelen aan de bebouwing zelf in plaats van geluidsschermen. Ook is toepassing van hogere grenswaarden in dit gebied noodzakelijk. Een besluit daartoe kan parallel met de bestemmingsplanprocedure worden genomen.

Ontsluiting

Zowel de NS als de gemeente spannen zich in om de middelen voor de gewenste fiets- voetgangersverbinding te vinden. Gedacht kan worden aan Europese subsidies, de Provincie en de BRU.

Bodemsanering

Er zijn diverse gevallen van bodem- en grondwaterverontreiniging aangetroffen in dit eerste deelgebied. Deze gevallen maken deel uit van het geval van ernstige bodemverontreiniging 2e Daalsedijk / vml. Electroraal. Sanering van dit geval is spoedeisend. De verontreiniging waardoor de spoedeisendheid veroorzaakt wordt, is echter niet gelegen op deelgebied I. SBNS is voornemens de bereikbare mobiele verontreinigingen eind 2014 te saneren, behoudens de mobiele verontreiniging onder het wbn gebouw. Na deze sanering blijven beperkte immobiele verontreinigingen achter, in de laag vanaf maaiveld tot 0,5 a 2,0 m onder maaiveld. Deze overblijvende verontreinigingen moeten worden gesaneerd bij herontwikkeling en/of herbestemming en/of grondroerende werkzaamheden. Dat laatste kan zich voordoen bij de aanleg van kabels en leidingen of de aanleg van funderingen van nieuwe bebouwing. Onderkelding (bijvoorbeeld voor parkeergarages) van bebouwing is in de Ontwikkelvisie niet voorzien. Aanvullend onderzoek op basis van concrete planvoorstellen moet uitwijzen welke precieze maatregelen noodzakelijk zijn en op welk moment deze het best kunnen worden uitgevoerd.

Externe veiligheid: verantwoording groepsrisico

Bij de concrete invulling van het plangebied moet rekening worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hiertoe zal een verantwoording van het groepsrisico moeten worden opgesteld. Deze kan worden opgesteld in de fase van bestemmingsplanwijziging in overleg met de gemeente Utrecht als bevoegd gezag. Daarbij is ook afstemming met de Veiligheidsregio noodzakelijk over aspecten als zelfredzaamheid, en risicoreducerende maatregelen.

Milieuhinder bedrijven

Bij verdere planvorming in het gebied is het van belang de inventarisatie van bedrijven in het plangebied zelf, van bedrijven op het terrein Carthusiusweg en van kleinschalige voorzieningen in de naastgelegen woonwijken uit te diepen. Zo ontstaat een compleet beeld van de vergunde milieuruimte bij die bedrijven, zodat hiermee rekening kan worden gehouden in de planvorming.

“Jarenlang was ik onzichtbaar. Ingeklemd tussen hekken en het spoor, alleen toegankelijk voor de gelukkigen die in het bezit waren van een sleutel. Onttrokken van de wijken en het leven om me heen, leefde ik in mijn eigen wereld, vol van railsen, sheddaken, bielzen en met het ritme van laden en lossen. Nu is het tijd. Tijd om me open te stellen voor de stad om me heen. Langzaamaan geef ik me bloot en maak ik opnieuw kennis met mijn burens. Met trots voor mijn verleden ga ik een nieuwe toekomst tegemoet.”

uit: Dynamisch Stedelijk Masterplan, Utrecht

5. Communicatie en participatie

Participatie en communicatie met huidige gebruikers en bewoners

Gedurende het gehele proces is het communiceren met en het participeren van bewoners en huidige gebruikers van groot belang. NS blijft deze groep informeren over de plannen en de processtappen. Ook over wat bewoners wel en niet kunnen verwachten, bijvoorbeeld over communicatie over de deelgebieden en gebouwen die de komende jaren (tijdelijk) verhuurd zijn aan derden. Gezamenlijk met de ontwikkelaar(s) van de verschillende deelgebieden/ontwikkelvelden, NS en de gemeente wordt een communicatiestrategie opgesteld en uitgevoerd.

Daarnaast zijn bewoners actief betrokken bij het opstellen van deze ontwikkelstrategie. Naast de eerder genoemde buurtbijeenkomst (pag 17) is er een tweede buurtbijeenkomst gehouden waarin de ontwikkelvisie is gepresenteerd, is de visie besproken met een kleine groep van circa 20 geïnteresseerden en zijn er diverse suggesties en ideeën binnengekomen via de mail. De opmerkingen, ideeën en suggesties zijn te vinden in de bijlagen. De volgende opmerkingen zijn onder meer in de visie verwerkt:

- Groen toevoegen aan het plan.
- Toevoegen van daghoreca en of een goed restaurant
- Maak een verbinding met het Cartesiusgebied
- Zorg voor zo min mogelijk verkeersbewegingen
- Wens is om het industriële karakter van het gebied te behouden
- Wens is om het gebied open te stellen voor de buurt
- Geen hoge bebouwing nabij bestaande bebouwing

Het idee is om deze bijeenkomsten in het vervolgproces om te zetten naar een klankbordgroep (met stakeholders), waarbij de NS ook toekomstige bewoners wil betrekken. Hierbij worden telkens de conceptplannen van dat moment gepresenteerd en vindt discussie plaats over hun wensen voor woningen, functies en inrichting van het openbaar gebied. Er is ruimte voor initiatieven van bewoners en ondernemers. De gemeente faciliteert de ruimtelijke inpassing hiervan. Voor de invulling en het gebruik van de pocket-parken en het spoorplantsoen wordt gedacht aan co-creatie. De rol van deze stakeholders is adviserend.

Communicatie met initiatiefnemers, potentiële huurders/kopers

De toekomstwaarde van het gebied ligt voor een belangrijk deel bij partijen die initiatief willen nemen om een pand te transformeren, die een deel willen ontwikkelen, er willen wonen of hun bedrijf willen vestigen. Gebruik is waarde! Het moment en de manier waarop deze partijen worden betrokken en ruimte krijgen om hun plannen werkelijkheid te maken, hangt mede af van de marktbenadering. Een helder afwegingskader versnelt het proces om initiatieven te beoordelen en faciliteren. Hierbij hoort ook communicatie over het door initiatiefnemers te doorlopen proces: hoe brengen zij hun initiatief in bij de NS en welke stappen worden vervolgens doorlopen (incl. tijdspad). Door de stappen in de procedure transparant te maken weet iedereen waar hij aan toe is. Dit draagt naar verwachting eveneens positief bij in de relatie en de samenwerking met de gemeente. Ook hier faciliteert de gemeente de ruimtelijke inpassing.

