

STADSVERNIEMINGSPLAN 1990
DICHTERSWIJK/CROESELAANDEWEG

Vastgesteld door de Raad dd. 12 april 1990
Goedgekeurd door Ged. Staten dd. 13-11-90
Kron 6-8-92

Gemeente Utrecht;
Dienst voor Ruimtelijke Ordening;

april 1990

8139Z

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

Bijlagen: - Brief G.S. dd 21-11-1989 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder - Functieregistratie Dichterswijk/Croeselaan - INSPRAAK - EN OVERLEGRESULTATEN (zie losse bijlage)

50
53

B. UITVOERINGSSCHEMA, BEHOORENDE BIJ HET STADSVERNIEUWINGSPLAN
DICHTERSWIJK/CROESELAAN.

I. Algemeen
II. Uitvoering van de bestemmingen
III. Financieel-economische uitvoerbaarheid
IV. Wijziging regeling en M.P.S.

60
61
66
68

G. VOORSCHRIFTEN, BEHOORENDE BIJ HET STADSVERNIEUWINGSPLAN
DICHTERSWIJK/CROESELAAN DER GEMEENTE UTRECHT.

HOOFDSTUK 1. Inleidende bepalingen

artikel 1. Begrenzing en benaming
artikel 2. Begripsbepalingen
artikel 3. Wijze van meten

69
69
73

HOOFDSTUK 2. Algemeene voorschriften in verband met de bestemmingen

artikel 4. Vlaggemasten, antennemasten, schoorstenen en dakopbouwen t.b.v. noodtrappen, luchtbehandelings- en liftinstallaties
artikel 5. Straalverbinding defensie
artikel 6. Bescherming van het plan

74
74
74

HOOFDSTUK 3. Voorschriften t.v.m. de uit te werken bestemmingen

3.1 Algemeene voorschriften t.v.m. de uit te werken bestemmingen

artikel 7. Uitwerkingsplicht

75

3.2

Specifieke voorschriften t.v.m. de uit te werken bestemmingen

artikel 8. Uit te werken Woondoeleinden I (UW I)
artikel 9. Uit te werken Woondoeleinden II (UW II)
artikel 10. Uit te werken Jaarbeursdoeleinden (UJ)

76
77
77

A. TOELICHTING, BEHORENDE BIJ HET STADSVERNIEUWINGSPLAN
DICHTERSWIJK/CROESELAAN.

5	1. Inleiding
7	2. Situering en begrenzing van het plangebied en de relatie met het Utrecht City-project
9	3. Huidige juridische regelingen
10	4. Voorafgaande besluitvorming en het overleg met het wijkcomité
12	5. Dichterswijk/Croeselaan: stadsvernieuwingsplan
13	6. Planologische aspecten in de bestaande situatie
13	6.1. Stedebouwkundige karakteristiek van het plangebied
14	6.2. Bevolking
15	6.3. Woningvoorraad
16	6.4. Bedrijvigheid
16	6.5. Voorzieningen
16	6.5.1. Onderwijs
17	6.5.2. Sociaal-culturele voorzieningen
17	6.5.3. Medische voorzieningen
17	6.5.4. Groen-, speel- en sportvoorzieningen
17	6.6. Verkeer en parkeren
17	6.6.1. Algemeen
18	6.6.2. Verkeersstructuur
18	6.6.3. Knoop punten in de verkeersaanknoopingsstructuur
20	6.6.4. Langzaam-verkeersroutes
20	6.6.5. Woonerf en leefstraten
20	6.6.6. Parkeren
21	6.6.7. Openbaar vervoer
21	7. Programma voor de planontwikkeling
21	7.1. Algemeen
24	7.2. Beschrijving per deelgebied
24	7.2.1. Jaarbeursgebied
29	7.2.2. Kantorenggebied aan de Croeselaan
30	7.2.3. Havengebied
31	7.2.4. Bedrijfsgebied Jekerstraat
33	7.2.5. Dichterswijk ten westen van de Croeselaan
34	7.2.6. Dichterswijk ten oosten van de Croeselaan
36	7.3. Milieu-aspecten
36	7.3.1. Bodem
37	7.3.2. Geluid
38	7.3.3. Waterkwaliteit
38	7.3.4. Luchtverontreiniging
39	7.3.5. Milieuhinderlijke bedrijven
39	7.4. Groenstructuur
40	7.5. Verkeer
41	7.6. Straatverbindingen
42	7.7. Functionele aspecten
43	8. Inpraakkresultaten
44	9. Resultaten overleg ex artikel 10 BRO
44	10. Behandeling in de P.P.C..

HOOFDSTUK 4.		Voorschriften i.v.m. de bestemmingen, die geen nadere uitwerking behoeven	
4.1		Algemene voorschriften i.v.m. de gedetailleerde bestemmingen	
artikel	11	Afwijkend gebruik	79
artikel	12	Verkeersrelaties	79
4.2		Specifieke voorschriften i.v.m. de gedetailleerde bestemmingen	
artikel	13	Woondoelinden (W)	80
artikel	14	Woondoelinden a (Wa)	80
artikel	15	Tuin of onbebouwd erf (T)	81
artikel	16	Erf (E)	81
artikel	17	Bedrijfsdoelinden (B)	83
artikel	18	Jaarbeursdoelinden (J)	84
artikel	19	Verkooppunt voor motorbrandstoffen en/of Servicestation (VMS)	84
artikel	20	Maatschappelijke doelinden (M)	85
artikel	21	Onderwijsvoorzieningen (Ms)	85
artikel	22	Gemengde Bebouwing (GB)	85
artikel	23	Kantoordoelinden a, b, c, d en e	86
artikel	24	(Ka, Kb, Kc, Kd, Ke)	88
artikel	25	Wegverkeer a	88
artikel	26	Wegverkeer b	88
artikel	27	Railverkeer (Vr)	89
artikel	28	Water	89
artikel	29	Over-erf (Fo)	89
artikel	30	Groenvoorzieningen (G)	89
artikel	31	Speeltuin (S)	90
HOOFDSTUK 5.			
Overige voorschriften			
artikel	31	Wijzigingsbevoegdheid gebied A	90
artikel	32	Wijzigingsbevoegdheid gebied B	90
artikel	33	Wijzigingsbevoegdheid gebied C	90
artikel	34	Wijzigingsbevoegdheid uitvoeringsschema	91
artikel	35	Algemene vrijstellingsbevoegdheid	91
artikel	36	Overgangsbevoegdheid	93
artikel	37	Algemene gebruiksbevoegdheid	93
artikel	38	Stratbevoegdheid	94
Staat van inrichtingen, behorende bij het stadsvernieuwingplan Dichterswijk/Croeselaan			

1. Inleiding

Het opstellen van een stadsvernieuwingsplan voor het gebied dat globaal wordt begrensd door het spooremplacement, de Vondellaan/Balijelaan, het Merwedekanaal en de Graadt van Roggenweg is het gevolg van een ontwikkeling die in de loop der jaren vorm heeft gekregen en nu vraagt om vastlegging in een concreet plan. Het stadsvernieuwingsplan Dichterswijk/Croeselaan legt enerzijds de bestaande toestand vast van de woonbuurten ter weerszijden van de Croeselaan, het kantorengebied en het bedrijfsgebied en geeft anderzijds begrensde ontwikkelingsmogelijkheden aan het jaarbeursgebied en het havengebied. Het vigerende bestemmingsplan, jaarbeursgebied en het havengebied. Het vigerende bestemmingsplan, de Vooreschiften voor de bebouwde kom uit 1958, biedt onvoldoende basis voor de ontwikkelingen die in onderlinge samenhang moeten worden bekeken.

Reeds in 1979 hebben de bewoners van de Dichterswijk naar aanleiding van de kantoorontwikkeling langs de Croeselaan aangedrongen op het maken van een bestemmingsplan. Er werd in deze wijk gevreesd voor verdringing van de woonfunctie als gevolg van de uitbreidingsplannen van de jaarbeurs en een aantal grootschalige kantoorontwikkelingen. Mede naar aanleiding van dit initiatief is gestart met een planontwikkeling die vele jaren in beslag heeft genomen. De problematiek, in met name het noordelijk deel van het plangebied, bleek zeer complex te zijn. Dit deel van de stad heeft een duidelijke relatie met het Centraal Station en andere NS vestigingen, Hoog Catharijne en de oude binnenstad en is met name in economische, maatschappelijke en culturele zin van groot belang. Het noord-oostelijk deel met daarin Holiday-Inn, de parkeergarage, het kantorencomplex aan de Mineurslaan, de sporthal, het jaarbeursplein met stationsingang en het Beatrixgebouw van de jaarbeurs zijn opgenomen in het bestemmingsplan Hoog-Catharijne en zijn binnen de grenzen van dat plan tot stand gekomen. In het kader van het Utrecht city-project wordt gekken naar mogelijkheden van verbetering van dit gebied in relatie tot het spoorwegcomplex, het stationsplein en het winkel- en kantorencomplex Hoog-Catharijne. De kantoorontwikkeling langs de Croeselaan is binnen de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan tot stand gekomen. De jaarbeursplannen in het noordwesten van het plangebied, waarvoor de Hofjel-kazerne en een aantal panden (voor een groot deel woonpanden) aan de Croeselaan, het Veemarktplein en de Industrieweg moeten verdwijnen, zijn te ingrijpend om er zonder een planmatige afweging medewerking aan te verlenen. Deze plannen zullen het aanzien van dat deel van het plangebied volledig veranderen. Naast plannen voor uitbreiding van de jaarbeursgebouwen ten behoeve van exposities, trade mart en kantoorruimte voor eigen behoefte zijn er ook plannen voor het realiseren van een hotel met enige winkels en horecabadrijven in relatie tot de jaarbeurs en kantoren langs de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan die geen relatie zullen hebben met de jaarbeurs. Deze grootschalige ontwikkelingen in het plangebied zijn in het kader van het stadsvernieuwingsplan ook bekeken op de verkeerskundige gevolgen voor Utrecht-west. De verkeersaantrekkende objecten in het plangebied zullen gevolgen hebben voor de intensiteiten op de wegen in dit deel van de stad. In verband met een juiste spreiding en dosering van de verkeersstromen is zorgvuldig gekken naar de omvang en situering van de benodigde parkeerplaatsen. Het parkeerterrein op het voormalige Coq-terrein, aan de westzijde van het Merwedekanaal, speelt in de spreiding een belangrijke rol.



OVERZICHT JAARBEURS, HAVENGEBIED, CROESELAAN

Ter versterking van de woonfunctie in het plangebied is besloten het havengebied en het terrein van het voormalige veilinggebouw, nu sporthal, aan de Heycopstraat voor dit doel te reserveren. Het tijdstip waarop kan worden gestart met de woningbouw is sterk afhankelijk van het moment waarop gelden beschikbaar zijn. nu in 1965 + 1966

Door de woningbouw op het havengebied komt het bedrijfvengebied Jekerstraat als een buffer tussen de woonbouw te liggen. Onderzoek naar de financiële consequenties heeft uitgewezen dat een bestemmingswijziging voor het bedrijfvengebied richting woningbouw nog niet mogelijk is. Om de bestaande toestand zoveel mogelijk te consolideren en de hinder voor de woningen in de omgeving zoveel mogelijk te beperken worden op dit bedrijventerrein maximaal bedrijven behorend tot categorie 3 uit de bij het plan behorende Staat van Inrichtingen of hiermee gelijk te stellen bedrijven toegestaan. Bedrijven van categorie 3 passen alleen tussen woonbouw indien voldoende afstand tot de woningen in acht wordt genomen. Omzetting van het bedrijfvengebied of een deel daarvan in woongebied wordt voor de toekomst niet uitgesloten geacht.

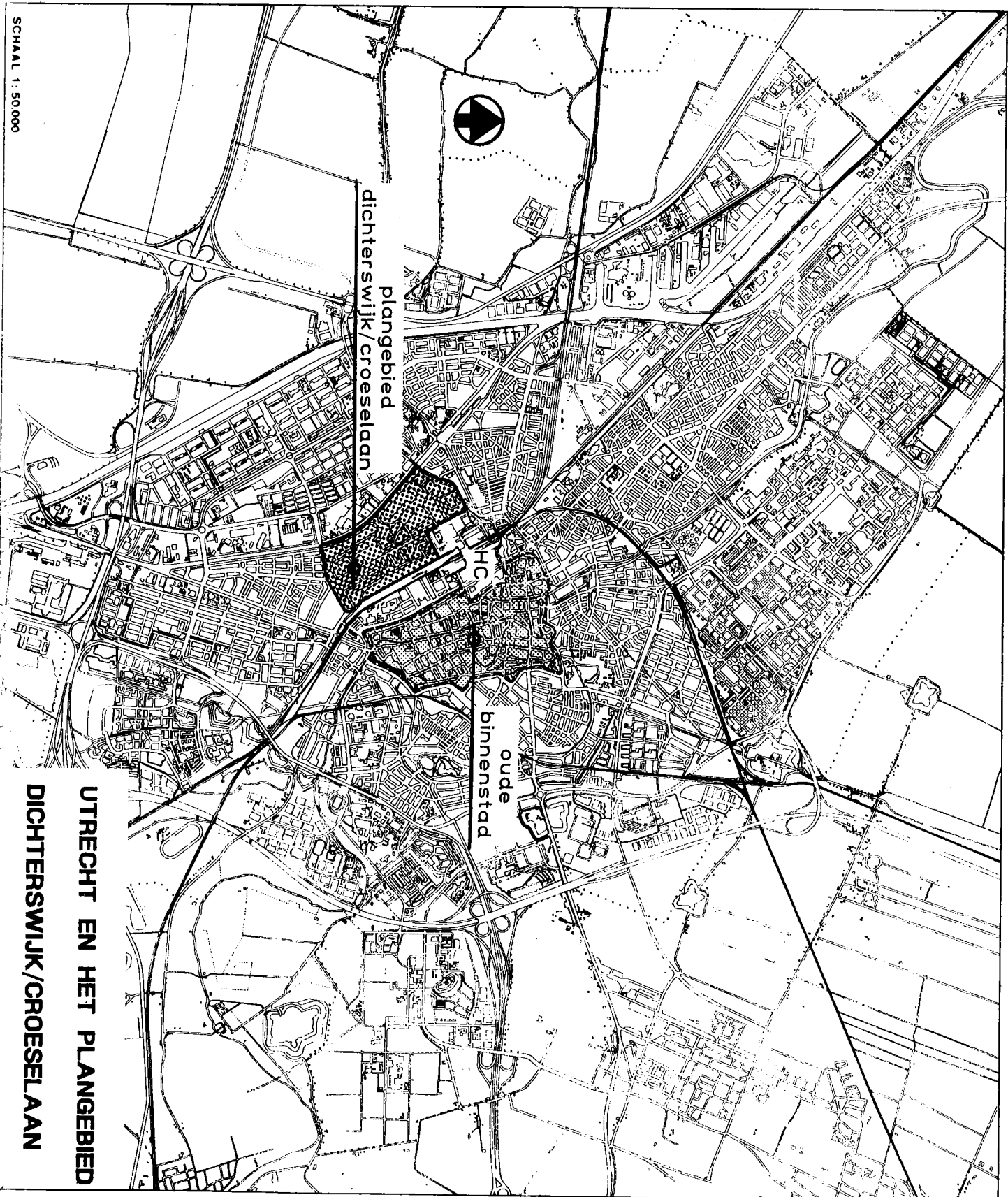
Aan het stadsvernieuwingplan liggen diverse onderzoeken ten grondslag. Telkens wanneer daar aanleiding voor was zijn delen van het plan afgerond. Over de plannen is enkele keren in de wijk inspraak danwel informatie gegeven. Uiteindelijk hebben B. en W., na Economische Zaken en Grondzaken op 28 augustus 1986, besloten het Programma voor de planontwikkeling voor Dichterswijk/Croeselaan vast te stellen en opdracht te geven tot het opstellen van een bestemmingsplan op basis van het programma.

Dat er relatief gezien veel tijd verstreken is tussen de vaststelling van het Programma voor de planontwikkeling en het gereedkomen van het stadsvernieuwingplan, is mede veroorzaakt door enerzijds de behoefte aan een stadsvernieuwingplan in plaats van een bestemmingsplan en anderzijds door de verder gaande ontwikkelingen in de wijk. De besluitvorming rond de brug over het Merwedekanaal in het verlengde van de Van Zijstweg is één van de oorzaken van de vertraging. Door het realiseren van deze brug zal de verkeerssituatie rond de jaarbeurs aanzienlijk verbeteren. Uiteraard diende de brug te worden opgenomen in het in ontwikkeling zijnde stadsvernieuwingplan.

De inspraak heeft plaatsgevonden in de vorm van een spreekuur op 4 okt. 1988 en een inspraakavond op 5 okt. 1988. De inspraakresultaten en de resultaten van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn opgenomen in resp. hoofdstuk 10 en 11 van deze toelichting en de bijlage Inspraak en Overlegresultaten. Op 9 november 1989 is de commissie voor Ruimtelijke Ordening, Economische zaken en Grondzaken over het ontwerp stadsvernieuwingplan en de voorgestelde aanpassingen n.a.v. de inspraak en het overleg (zie bijlage Inspraak en Overlegresultaten) gehoord.

2. Situering en begrenzing van het plangebied en de relatie met het Utrecht City-project

Het stadsvernieuwingplan gebied Dichterswijk/Croeselaan is ten westen van de Utrechtse binnenstad gelegen en wordt begrensd door de



UTRECHT EN HET PLANGEBIED

DICTERSWIJK/CROESELAAN

spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch, de Vondellaan, de Balijelaan, het Merwedekanaal, de Graadt van Roggenweg, de Groeselaan tot aan de Rabobank en vandaar in oostelijke richting tot aan de spoorlijn. De grens van het plan is op de bijgevoegde plankaart, die uit twee delen bestaat, met een bolletjeslijn aangegeven.

De relatie van het plangebied met het Centraal Station en andere NS vestigingen, Hoog Catharijne en de oude binnenstad is met name in economische, maatschappelijke en culturele zin van groot belang. Het Utrecht City-project heeft betrekking op de ontwikkelings mogelijkheden en verbetering van het gebied tussen grofweg de Groeselaan, de Leidse Veertunnel, het Muziekcentrum en Hoog Catharijne op het Vredenburg en het Moreelsepark. De vierde nota Ruimtelijke Ordening, het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en het Nationaal Milieubelidsplan richten zich op de geleiding van de mobiliteit. Daartoe is ondermeer als doelstelling geformuleerd dat de realisering van bijk. kantoren moet plaatsvinden op locaties die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. De planvorming voor het U.C.P. krijgt een steeds vastere vorm. Steeds nadrukkelijker vindt discussie plaats over het intensiveren van locaties nabij openbaar vervoer knooppunten, waarbij bereikbaarheid met en het optimaliseren van het openbaar vervoer van belang zijn. Het creëren van veel arbeidsplaatsen rondom het station, waarbij het parkeren wordt beperkt, is van belang.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het U.C.P. hebben de Gemeente, de Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds gezamenlijk een projectgroep gevormd. Deze groep heeft in november 1989 een tussenrapportage uitgebracht.

3.

Huidige juridische regelingen

Binnen het plangebied gelden momenteel de volgende regelingen:
 a. het bestemmingsplan Hoog-Catharijne (1969).
 b. Voorschriften voor de bebouwde kom (1958).

Alleen de woon- en winkelbebouwing aan het begin van de Groeselaan, tussen het Westplein en het Veemarktplein, maakt deel uit van het bestemmingsplan Hoog-Catharijne.
 Deze bebouwing heeft in dat bestemmingsplan de bestemming "Openbare Weg".

De Voorschriften voor de bebouwde kom (VBK) gelden nagenoeg voor het gehele plangebied.
 De gebouwen en terreinen van de Jaarbeurs, het havengebied, het Industrieterrein Jekerstraat e.o. en de kantoorbebouwing ten oosten van de Groeselaan vallen in de bedrijfsbestemming van de VBK, het "blauwe" gebied.
 De woonwijken van de Dichterswijk ten oosten en ten westen van de Groeselaan zijn opgenomen in de woonbestemming van de VBK, het "rode" gebied.
 De strook langs het Merwedekanaal is in de VBK aangegeven als groenbestemming, het "groene" gebied.

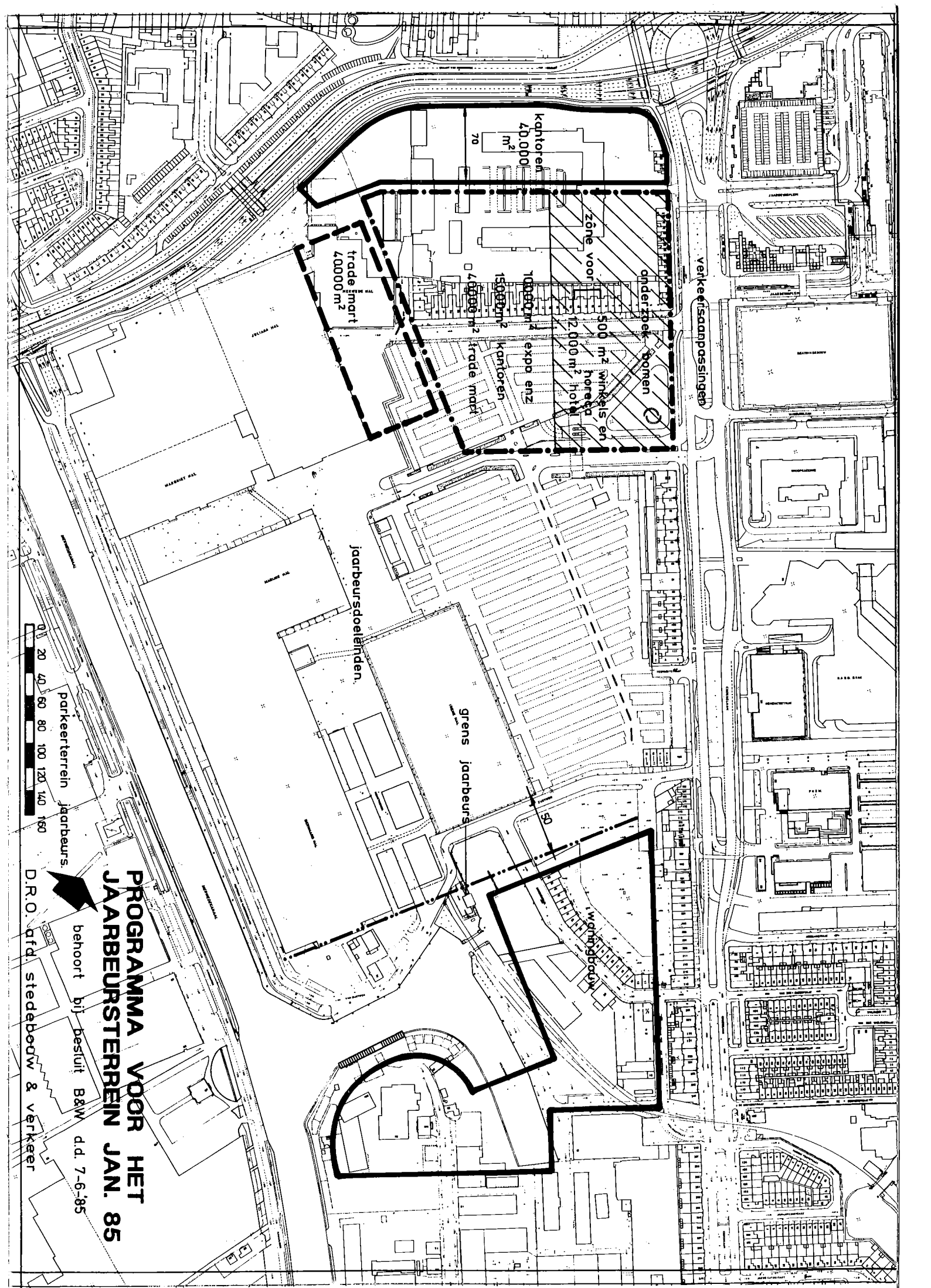
Reeds in 1979 is het wijkcomité gestart met het stellen van eisen aan de ontwikkeling van het gebied ter weerszijden van de Groeselaan. In mei 1981 heeft B. en W. het wijkcomité op de hoogte gesteld van de start van de voorbereiding van een bestemmingsplan voor het gebied Dichterswijk/Groeselaan. Over de te volgen inspraakprocedure zou overleg worden gepleegd. Het wijkcomité heeft naar aanleiding daarvan verzocht om reeds in een zo vroeg mogelijk stadium bij de planontwikkeling betrokken te worden. Op 21 september 1981 heeft een eerste gesprek plaatsgevonden tussen een delegatie van het wijkcomité en de wethouder voor Ruimtelijke Ordening.

Een jaar later heeft het eerste overleg tussen het wijkcomité en een ambtelijke werkgroep plaatsgevonden, waarbij het comité aan de gemeente een aantal vragen heeft voorgelegd. Hierop is in maart 1983 schriftelijk door de ambtelijke werkgroep gereageerd.

Begin 1983 is met het wijkcomité gesproken over de inventarisatie- en onderzoeksnota voor het plangebied en het parkeer- en verkeersonderzoek in en rondom de Dichterswijk.

Sedert mei 1983 is er tussen het wijkcomité en de ambtelijke werkgroep geen overleg meer geweest. Het opschorten van het overleg werd eerst veroorzaakt door een vertraging in de bestuurlijke besluitvorming over de ontwikkelingsplannen van de jaarbeurs en daarna door het uiteenvallen van het wijkcomité.

- De gemeentelijke besluitvorming rond de uitbreidingsplannen van de jaarbeurs heeft zich over een aantal jaren uitgespreid. Op 11 mei 1979 hebben B. en W. in principe ingestemd met de reservering van de terreinen van de Hofel- en Knoopkazerne en van het haventerrein met omgeving tot aan de Vellingstraat, ten behoeve van de uitbreiding van de jaarbeurs.
- In de daarop volgende onderhandelingen met de jaarbeurs en de daarmee verband houdende besluitvorming van B. en W. hebben de volgende uitgangspunten een belangrijke rol gespeeld:
- de te formuleren stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het uitbreiden van de jaarbeurs wenselijke ontwikkelingen en afgestemd op de voor de jaarbeurs wenselijke ontwikkelingen en anderszins op de potentiële mogelijkheden van dit stadsdeel.
 - de omvang van het uiteindelijk door de jaarbeurs in gebruik te nemen gebied dient te worden afgestemd op de behoefte aan ruimte voor jaarbeursactiviteiten en de daarmee verband houdende ondersteunende functies.
 - de jaarbeursactiviteiten (inclusief de bijbehorende kantoorruimte, het hotel, enige winkels en horecabedrijven) moeten zoveel mogelijk binnen een gebied worden geconcentreerd. Een menkvorm met andere functies, zoals de woonfunctie, wordt niet nagestreefd.
 - ter compensatie van de woonfunctie die mogelijk ten gevolge van de jaarbeursontwikkelingen in dit deel van het plangebied verloren gaat zal in de directe omgeving naar een nieuwe woonlocatie gezocht moeten worden.
 - om het realiseren van de gewenste jaarbeursplannen een groter economisch draagvlak te geven kan worden meegewerkt aan realisering van kostendragers op plaatsen waar dit stedenbouwkundig aanvaardbaar c.g. gewenst is.
 - de verkeersontsluiting van het jaarbeursgebied en de daarmee verband houdende situering en capaciteit van de benodigde parkeer ruimte moet worden afgestemd op de mogelijke binnen de verkeersstructuur van Utrecht-West.



verkeersaanpassingen

onderzoek boom

500 m² winkels en
12000 m² hotel

10000 m² expo enz

15000 m² kantoren

40000 m² trade mart

jaarbeursdoelenden

grens jaarbeurs

woningbouw

PROGRAMMA VOOR HET JAARBEURSTERREIN JAN. 85

behoort bij besluit B&W d.d. 7-6-85

D.R.O. afd. stedenbouw & verkeer

parkeerterrein jaarbeurs

0 20 40 60 80 100 120 140 160

Op 7 juni 1985 hebben B. en W. in principe ingestemd met het jaarbeursgedeelte van het Programma voor de planontwikkeling ten behoeve van het bestemmingsplan Dichterswijk/Croeselaan. Het jaarbeursgedeelte van het Programma is op de volgende bladzijde op een tekening weergegeven.

Na de inpassing van het jaarbeursgedeelte is gestart met de inspraak over het Programma voor de planontwikkeling ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan Dichterswijk/Croeselaan. Op 12 december 1985 is een algemene inspraakavond gehouden voor alle bewoners van het plangebied en de belanghebbenden. Op deze avond bleek dat er behoefte was aan een afzonderlijke informatieavond voor de bewoners van de woningen die zouden moeten verdwijnen om de in het Programma opgenomen plannen van de jaarbeurs te kunnen uitvoeren. Deze informatieavond is gehouden op 13 maart 1986 voor de bewoners van het Veemarktplein, de Industrieweg en het gedeelte van de Croeselaan tussen de Graadt van Roggenweg en het Veemarktplein. Op deze avond is door een vertegenwoordiger van de jaarbeurs toegezegd, dat medewerking zal worden verleend aan de verhuizing van de betreffende bewoners naar de te realiseren woningen in het havengebied. Ook het standpunt van B. en W. is deze avond nog eens verduidelijkt. B. en W. streven ernaar dat de nieuwbouw van huizen in het havengebied spoort met de sloop van de huizen aan het Veemarktplein, de Industrieweg en de Croeselaan. De mensen die hier moeten wijken krijgen dan zoveel mogelijk voorrang. De gemeente zal zich alleen bezig houden met herhuisvesting van huurders.

Op 17 juni 1986 hebben B. en W. in principe ingestemd met het Programma voor de planontwikkeling ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan Dichterswijk/Croeselaan. Op 28 augustus 1986 is de Raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en Grondzaken over dit besluit gehoord. Het horen van de Commissie heeft niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen, zodat daarmee het Programma definitief is vastgesteld.

5. Dichterswijk/Croeselaan: stadsvernieuwingplan.

Op 1 januari 1985 is de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing in werking getreden. Deze wet biedt een tweetal nieuwe juridische instrumenten: de leefmilieuvuorordening en het stadsvernieuwingplan. In het kader van de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing is door de gemeenteraad onder andere een deel van het gebied Dichterswijk/Croeselaan aangewezen als stadsvernieuwinggebied. Als gevolg daarvan is voor dit gebied een stadsvernieuwingplan in plaats van een bestemmingsplan opgesteld. Het medio 1986 vastgestelde Programma voor de planontwikkeling vormt de basis voor dit plan.

Een stadsvernieuwingplan strekt tot behoud, herstel, verbetering, herindeling of sanering van het daarin begrepen gebied en wordt door de wet gelijk gesteld met een bestemmingsplan. Een stadsvernieuwingplan is echter een op uitvoering gericht bestemmingsplan, hetgeen onder andere tot uitdrukking komt in de bepaling dat een stadsvernieuwingplan vergezeld dient te gaan van een uitvoeringsschema. B. en W. zijn bevoegd de onderdelen van het uitvoeringsschema te wijzigen. Voordat B. en W. van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik maken, leggen zij overleg met bewoners/belanghebbenden van het plangebied en horen zij de commissies voor Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en

Grondzaken en voor Volkshuisvesting en Stadsvernieuwing. Deze wijzigingsbevoegdheid is nader omschreven in de voorschriften bij dit Stadsvernieuwingplan.

In het gebied Dichterswijk/Croeselaan is het onder de werking van het Stadsvernieuwingplan verboden te slopen zonder vergunning van B. en W. en kan het vereiste van een bankgarantie worden gesteld (tot ten hoogste 1/5 van de geschatte bouwkosten) voor het verlenen van een bouwvergunning als een en ander sloop van een bestaand bouwwerk met zich meebrengt. Daarnaast kan de gemeenteraad besluiten tijdelijke voorzieningen te treffen op braakliggende terreinen met het oog op de verbetering van de woon- en werkomsstandigheden in of het uiterlijk aanzien van dit gebied, bijvoorbeeld groenaanleg, parkeerterruimte of speelgelegenheden. Rechtergebouwen op deze gronden moeten dergelijke voorzieningen gedogen.

6. Planologische aspecten in de bestaande situatie.

6.1. Stedebouwkundige karakteristiek van het plangebied.

De stedebouwkundige en ruimtelijke karakteristiek van het plangebied wordt bepaald door een aantal grote onderdelen. Het plangebied wordt gekenmerkt door de duidelijke begrenzingen (drukke verkeerswegen, water en spoorwegen), waarbij de Croeselaan als een centrale as door het plangebied de diverse onderdelen verbindt.

Ten westen van de Croeselaan zijn de volgende gebieden te noemen (de nummering correspondeert met de gebiedsindeling zoals vermeld op de tekening behorend bij Hoofdstuk 7 "Programma voor de planontwikkeling")

1. Een groot onderdeel vormt het jaarbeurssterrein aan de noord-west kant van het plangebied. De expositie-hallen en het grote parkeerterrein zijn hier ruimte-bepalend.

Ingeklemd tussen jaarbeurs en Graadt van Roggenweg ligt de Hofel-kazerne. Door de symmetrische opzet van bebouwing en tuin heeft dit terrein een geheel eigen karakter. Voor dit deel van de stad is de bebouwing van met name de expositiehallen relatief laag en mede daardoor wat eenvormig. De woningen aan het Veemarktplein en de Industrieweg vormen de grens tussen de jaarbeurs en het kazerne-terrein. Dit woongebied heeft duidelijk een geïsoleerd karakter in deze omgeving.

3. Het havengebied, m.n. de Fruitstraat en de Groenendaalstraat geeft een rommelige indruk. De veemarkthaven is in 1989 gedempt. De veilinghaven heeft zijn functie praktisch verloren en wordt alleen nog gebruikt door de nog aanwezige zand en grind handel. Van een stedebouwkundige samenhang is hier geen sprake. Ook de jaarbeurs heeft hier visueel een onduidelijke begrenzing.

Het havengebied vormt in zuidelijke richting de overgang tot het bedijfgebied rond de Jekersstraat. De bebouwing is hier over het algemeen vrij laag; langs de Croeselaan ca 3 lagen.

4/5 Het bedijfgebied Jekersstraat en de sporthal met bedijfstuimten aan de Heycopstraat zijn grotere onderdelen in een relatief klein woongebied. Dit woongebied wordt begrensd door de Croeselaan, Balljelaan en het Merwedekanaal en ligt daardoor enigszins geïsoleerd. De bebouwing is, behoudens enige hogere bedijfshallen, over het algemeen laag.

Het Merwedekanaal met de naastgelegen groensstrook heeft naast een ruimtelijke ook een recreatieve waarde.

Ook aan de oostkant van de Croeselaan bevinden zich een aantal grote onderdelen:

Het jaarbeursplein, begrensd door de parkeergarage en het Beatrixgebouw van de Jaarbeurs, is een belangrijk onderdeel van het stationsgebied en Hoog Catharijne. De pleinfunctie laat hier te wensen over en de ruimte wordt als onvriendelijk ervaren. Het jaarbeursplein is niet in dit plan opgenomen maar vormt een belangrijk onderdeel in het Utrecht City-Project. In dit gebied is de bebouwing, in relatie tot de omgeving, duidelijk hoger. (Holiday Inn, ca 60 m en de kantoren, ca 45 m)

2. Naast het Beatrixgebouw ligt het kantorengebied dat de aanzet vormt tot het stedelijke gebied rond het station en Hoog-Catharijne. Opvallende gebouwen zijn hier het hoofdkantoor van de Rabobank en de Lt.-Gen. Knoopkazerne. De hoogte van de bebouwing in dit gebied is ca 45 m

6. Het woongebied van de Dichterswijk wordt gekenmerkt door het

rechthoekig stratenpatroon, waarbij de structuur rond het brederoplein een markant accent vormt. Het noordelijk gelegen deel van de Dichterswijk wordt van de rest gescheiden door het voormalige Van Vliet-terrein. Deze ruimtelijke ontwikkeling is hier ontstaan door de vroegere bedrijfsspoor-verbinding tussen het spoorwegemplacement en het havengebied en de Jaarbeurs. De relatie tussen de woonbuurten onderling ontbreekt hierdoor. De bebouwing is over het algemeen niet hoog; ca 3 lagen.

Een duidelijk kenmerk van het gehele plangebied is het onsamenvangende karakter. Er is praktisch geen relatie tussen de diverse onderdelen. Ook ontbreekt een ruimtelijke en (langzaam) verkeers relatie in oostelijke (oude stad) en in westelijke richting (Kanaaleneiland). In het algemeen is er met name in de woonbuurten normatief gezien weinig openbaar groen aanwezig. De Croeselaan is een belangrijke verkeersader door het plangebied. Door het huidige verkeersaanbod is er sprake van een barrière-werking tussen de aan weerskanten gelegen woongebieden.

6.2. Bevolking (situatie 01-01-1989).

Het aantal inwoners van het stadsvernieuwingssplangebied Dichterswijk/Croeselaan neemt jaarlijks af. Momenteel telt het gebied ruim 4300 inwoners. De laatste 20 jaar is de bevolking afgenomen met ruim 28%. Dit is het twee-voudige van het percentage voor de gehele stad Utrecht (13%), maar lager dan het cijfer in de Utrechtse stadsvernieuwingssgebieden (ruim 30%). De daling is veroorzaakt door de optredende processen van gezinsverdunding en veranderingen in de huishoudenssamenstelling. Nieuwbouw van woningen heeft in het gebied op grote schaal niet plaatsgevonden. De afname van het aantal inwoners is hierdoor niet gecompenseerd. De leefsituatie van de bevolking vertoont geen relatief hoge of lage percentages in bepaalde leeftijdsklassen. Bij vergelijking met de leefsituatie van de gehele gemeente Utrecht ligt het aandeel van de groep 15-29-jarigen wat hoger en van de 65-jarigen en ouder wat lager.

6.3. Woningvoorraad.

De verhouding "gezinsbevolking/niet-gezinsbevolking" is de afgelopen 20 jaar sterk veranderd. Hoewel in het plangebied nog vrij veel gezinnen wonen is het aandeel van de gezinsbevolking in deze periode gedaald van 83 naar 67%. Deze ontwikkeling heeft nagenoeg gelijke tred gehouden met die van de gehele gemeente Utrecht. Het aandeel gezinsbevolking is hier gedaald van 84 naar 66%. Het aantal personen met een buitenlandse nationaliteit is hoger dan dat van de gehele stad (Dichterswijk/Croeselaan: 13%; Utrecht: 11%). Ruim 80% van alle personen met een buitenlandse nationaliteit is afkomstig uit de landen rondom de Middellandse Zee (circa 65% hiervan heeft de Marokkaanse nationaliteit).

Het stadsvernieuwingplan Dichterswijk/Croeselaan heeft een gemengde functie (wonen/werken). Concentraties van woningen bevinden zich in het centrale en zuidelijke gedeelte van de wijk. Het gebied heeft een belangrijke functie voor gezinsbevolking en vervult daarmee een niet onbelangrijke rol binnen de gehele Utrechtse woningvoorraad.

De woningvoorraad is de afgelopen 20 jaar nagenoeg constant gebleven. Begijn 1989 bedroeg het aantal woningen in het plangebied: 1642. De gemiddelde woningbezetting bedraagt 2,6 (Utrecht 2,4). Het voormalige schoolgebouw aan het Brederooplein is verbouwd tot 15 wooneenheden en aan de Croeselaan zijn tussen de Veemarktstraat en de Van Zijstweg 35 gestapelde woningen gerealiseerd. Het meest voorkomende woningtype is de beneden- of bovenwoning (62%). Ook eengezinshuizen bevinden zich op een aantal plaatsen in de wijk (Van der Goeststraat e.o., J. Luykensstraat e.o., Jekersstraat/Merwedekade e.o.). De woningen hebben gemiddeld een redelijk oppervlak en aantal kamers (55% heeft een oppervlak van 60 à 80 m²; ruim 60% is een 4- of 5-kamerwoning). De woningen in het wijkgebied ten westen van de Croeselaan zijn echter beduidend kleiner (50% is kleiner dan 60 m² en 25% beschikt over 3 of minder kamers). De grootste woningen liggen aan de Croeselaan. Hier is 1/3 groter dan 80 m².

De helft van alle woningen dateert uit de periode 1930-1945. Concentraties van oudere woningen bevinden zich ten oosten van de Croeselaan. De helft van alle woningen hier dateert van voor 1920. Na de oorlog is de woningvoorraad niet meer noemenswaardig toegenomen.

De meeste woningen zijn huurwoningen (ruim 70%). Bijna 30% wordt door de eigenaar bewoond. Het percentage huurwoningen is als volgt verdeeld (gemeente: 12%; particuliere verhuurder: 17%; overige verhuurders: 42%). Onder de categorie overige verhuurders bevinden zich bedrijven, instellingen, verzekeringsmaatschappijen e.d.. Gemeentewoningen zijn gelegen in de P.C. Hooftstraat, de Huijgensstraat en aan de Da Costakade. In het gebied zijn ca 45 woonboten gelegen op de volgende locaties: Fentener van Vlissingenkade, Merwedekade, Revluskade en Da Costakade.

6.4. Bedrijvigheid.

In het plangebied zijn enkele concentraties van grootschalige bedrijven aan te wijzen. Dit zijn het jaarbeursgebied, het kantoorgebied aan de Croeselaan, het bedrijfsgebied ter weerszijden van de Jekersstraat en het spooremplocement met daaraan grenzend het Expeditieknooppunt (EKP) van de PTT aan de Kruisvaart. Begin 1988 telde het plangebied ca. 180 bedrijfsvestigingen, verdeeld over de categorieën detailhandel, ambacht en industrie, groothandel, horeca, zakelijke en overige dienstverlening en opslagruimten.

Er zijn vrij veel middelgrote en enkele zeer grote bedrijven, wanneer men het vloeroppervlak en het personeelsbestand beschouwt (45% heeft een vloeroppervlak tussen de 100 en de 500 m²). Tot de grote bedrijven (meer dan 1000 m²) behoren o.a. de jaarbeurs, het kantoorgebouw aan de Da Costakade, de kantoren van de Rabo-bank, het C.V.I. en de PUEM, de voedingsmiddelenfabriek Royco, de groothandel Burgman Heybroek, de magazijnen en opslagruimten van de stadstimmerwerf aan de Heycopstraat en het Expeditieknooppunt (EKP).

Het gebied Dichterswijk/Croeselaan speelt een belangrijke rol voor de Utrechtse werkgelegenheid. Eind 1987 waren er ruim 7.000 personen werkzaam, waarvan 385 bij de jaarbeurs, 350 bij bedrijven op het Industrieterrain Jekersstraat, 2800 bij de grote kantoren langs de Croeselaan en 2400 bij het Expeditieknooppunt (EKP). Ambachtelijke, industriële en groothandelsbedrijven zijn geconcentreerd op de terreinen ter weerszijden van de Jekersstraat en op enkele plaatsen langs de Croeselaan. In de Groenendaalsstraat bevinden zich veel opslagruimten.

Winkels en horeca-gelegenheden bevinden zich hoofdzakelijk langs de grotere doorgaande wegen (Croeselaan, Balijelaan, Vondellaan). Hier zijn ook de meeste bedrijven van zakelijke en dienstverlenende aard gelegen. Enige levensmiddelenwinkels zijn ook centraal in de woonbuurten gesitueerd ("hoekwinkels"). Het bruto winkelvloeroppervlak (inclusief opslag/magazijn) bedroeg eind 1987 6400 m², waarvan 1100 m² in de vgm.-sector (voedings- en genotmiddelen) en 5300 m² in de dog.-sector (duurzame en overige goederen). Het winkelgebied Balijelaan, Vondellaan, Rijnlaan vervult de belangrijkste winkel functie voor de bewoners van het plangebied, met name voor de dagelijkse levensbehoeften. De nabijheid van Hoog-Catharijne en de Utrechtse binnenstad is voor de winkels in duurzame artikelen nadelig, omdat veel wijkbewoners voor dergelijke aankopen naar winkels buiten het plangebied gaan.

6.5. Voorzieningen.

6.5.1. Onderwijs.

Binnen het plangebied bevinden zich geen scholen. De dichtstbijzijnde scholen voor zowel basiss-, voortgezet als beroepsonderwijs bevinden zich in de Rivierenwijk.

6.5.2. Sociaal-culturele voorzieningen.

In het bestemmingsplan gebied bevindt zich één buurthuis (Heycopstraat). De ligging en de bereikbaarheid zijn gunstig voor het gebied ten westen van de Croeselaan. Voor de woonbuurt ten oosten van de Croeselaan is deze voorziening moeilijker bereikbaar. Dienstencentra en "sociëteiten" voor ouderen bevinden zich evenwel buiten het plan gebied.

6.5.3. Medische voorzieningen.

In het plan gebied zijn 3 huisartsen gevestigd (Croeselaan, Da Costakade). Voor andere medische voorzieningen is men aangewezen op de Rivierenwijk, Hoograven en de omgeving Catharijnnesingel (specialisten, apotheken, consultatiebureau).

6.5.4. Groen-, speel en sportvoorzieningen.

In de woonbuurten is een tekort aan buurt- en wijkgroen. In het westelijk deel van het woongebied ligt de speeltuin "De Boog" voor begeleid spelen. In het oostelijk deel ligt op de hoek van de Hendrik Tollensstraat en de Da Costakade openbaar groen met een speelterrein. Achter de bebouwing aan de Croeselaan aan de Heycopstraat ligt een verhard basketbalveld. Het voormalige Van Vlietterrein is in 1988 als openbaar groen met speelgelegenheden ingericht waardoor gedeeltelijk in het tekort aan buurtgroen is voorzien.

De speelbaarheid van de buurt is op blokniveau onvoldoende. De Croeselaan vormt door zijn barrièrewerking een beperking voor de gebruiksmogelijkheden van deze voorzieningen.

Het gebied wordt omsloten door spoorlijnen, verkeerswegen en water. De bereikbaarheid van de groenvoorzieningen in andere wijken wordt door deze ligging beperkt. De dichtstbijzijnde wijkparken bevinden zich in Oog in Al en op Kanalenland. De in het plan gebied aanwezige sporthal De Velling wordt gebruikt voor de sportbeoefening in clubverband. Het dichtstbijzijnde sportpark ligt in Transwijk (Kanalenland). Het Merwedekanaal wordt veelvuldig gebruikt door roeiverenigingen. De kanaallovers worden niet ervaren als recreatief element vanwege de aanengesloten rij woonboten met tuinen op de oever. Ditzelfde geldt voor de Kruisvaart. De Vellinghaven wordt als recreatief element slecht benut.

6.6. Verkeer en parkeren

6.6.1. Algemeen.

In de nota "Verkeersafwikkeling en -circulatie in Utrecht-west" van juli 1987 wordt ingegaan op de knelpunten in de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer in dit stadsdeel en de mogelijke oplossingen hiervoor mede in relatie tot de gewenste ontwikkelingen in Utrecht-west. Op 19 januari 1988 hebben B. en W. met deze nota ingestemd. De voorstellen worden nu verder uitgewerkt door de Dienst voor Ruimtelijke Ordening. In deze toelichting zullen die delen van de nota die direct op het plan gebied betrekking hebben in het kort worden weergegeven. Voor het overige wordt naar de nota verwezen.

6.6.2. Verkeersstructuur.

Volgens het vastgestelde VCP '85 wordt de hoofdwegensstructuur bepaald door de zogenaamde categorie II wegen. De vormgeving en het verkeersbeheer van deze wegen is primair gericht op de afwikkeling van het autoverkeer. De overige vervoerswijzen worden op deze wegen zoveel mogelijk gescheiden afgewikkeld (fietspaden). De wegen van categorie III vormen een schakel tussen het hoofdwegennet en de verblijfsgebieden. In beginsel wordt voor deze categorie uitgegaan van wegen van 2 rijstroken. Scheiding van verkeerssoorten vindt plaats wanneer de verkeersveiligheid of de afwikkeling van het openbaar vervoer dat vereist. Bij met verkeerslichten geregelde kruispunten kunnen meerdere opstelvakken nodig zijn.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Graadt van Roggenweg en het Westplein, beide wegen van categorie II volgens het Verkeers Circulatie Plan (VCP '85) en aan de zuidzijde door de Ballijelaan en de Vondellaan beide van categorie III. Via deze wegen van categorie II en III is het plangebied verbonden met het rijkswegennet (A 2 en A 12) en het stadscentrum. Met name voor de in het plangebied gevestigde jaarbeurs is een goede verbinding met de rijkswegen van belang.

Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het spoorwegemplacement en aan de westzijde door het Merwedekanaal. In noord-zuid richting loopt door het plangebied de Groeselaan. Deze weg van categorie III speelt een belangrijke rol in de verkeersontsluiting van het plangebied Dichterswijk/Groeselaan met zijn belangrijke verkeersaantrekkende elementen zoals de jaarbeurs, het kantorengebied aan de Groeselaan, het Expedite Knooppunt van de PTT en in mindere mate het bedrijventerrein in de omgeving van de Jekersstraat. Daarnaast worden de woonwijken ter weerszijde van de Groeselaan via deze weg ontsloten. Op de Groeselaan rijdt tevens doorgaand verkeer tussen het Westplein en de Vondellaan/Ballijelaan.

6.6.3. Kruispunten in de verkeersafwikkeling.

In de nota "Verkeersafwikkeling en -circulatie in Utrecht-west", gedateerd juli 1987, worden de aanwezige kruispunten in de infrastructuur van Utrecht-west opgesomd. Deze kruispunten worden, voorzover ze betrekking hebben op het plangebied danwel op de directe omgeving ervan, voor het betreffende onderdeel hierna genoemd.

- Bij beursactiviteiten ontstaat er onder andere congestie op de Graadt van Roggenweg en de Groeselaan. Verkeerscongestie kan ongewenst sluipverkeer tot gevolg hebben.
- Op plaatsen waar congestie ontstaat neemt de verkeersonveiligheid toe door kop-staartbotsingen, het blokkeren van kruispunten en doordat conflictterend (langzaam) verkeer een langzaam rijdende of stilstaande file moet kruisen.

VERKEERSCIRCULATIEPLAN (VCP) 1985

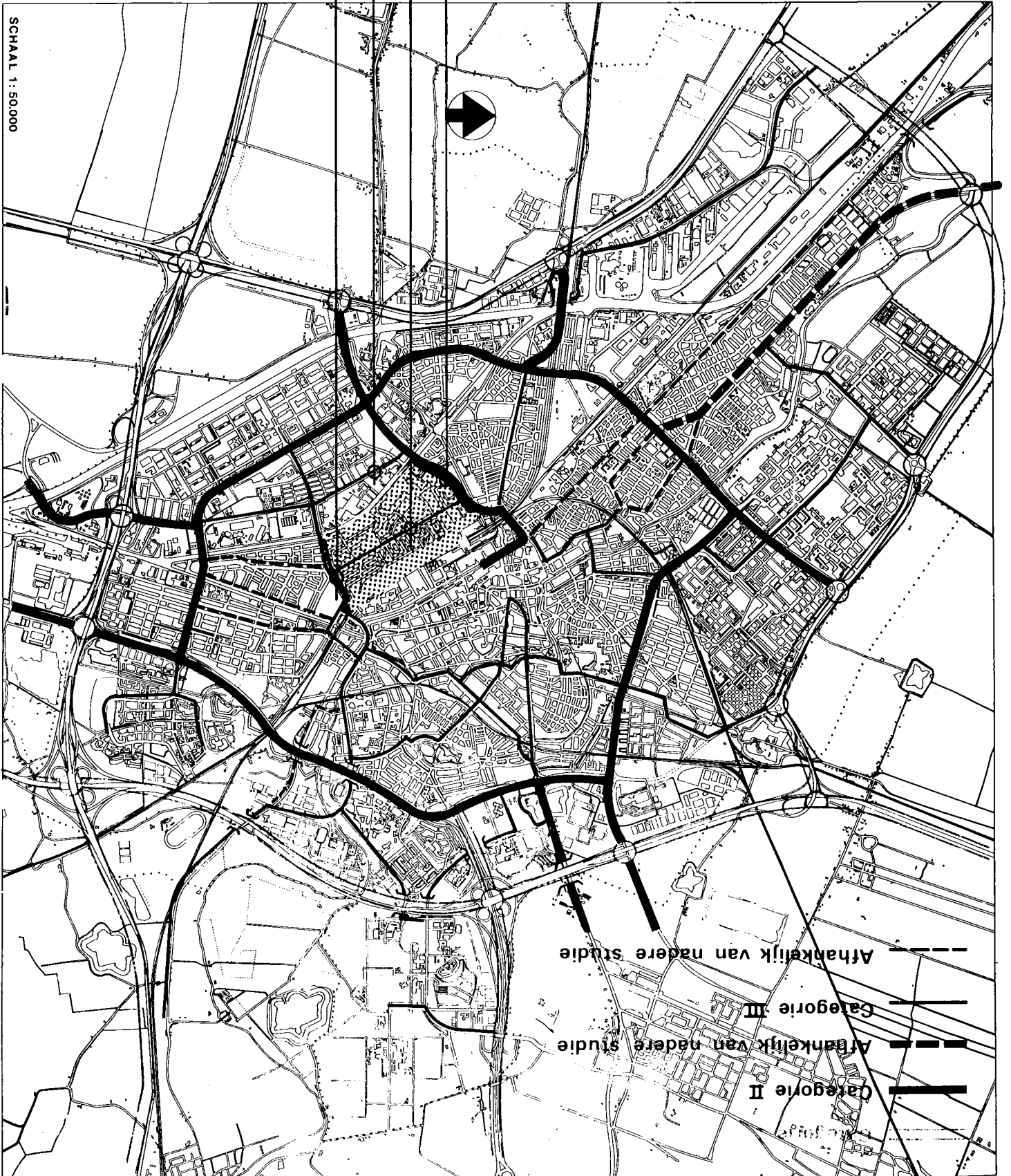
BALIJELAAN / VONDELLAAN

OVERSTE DEN OUDENLAAN

CROESELAAN

GR. V. ROGGENWEG / WESTPLEIN

SCHAAL 1:50.000



- Kruispunt Westplein/Croeselaan. In de ochtendspits is er bij jaarbeursactiviteiten filevorming op de Graadt van Roggenweg. In de avondspits is de linksafbeweging vanaf het Westplein naar de Croeselaan problematisch. Dit geldt tevens voor de ochtendspits bij jaarbeursactiviteiten. De afwikkeling van de Croeselaan levert problemen op in de avondspits in beide richtingen. Er is veel hinder voor de woonomgeving.
- Op een aantal punten is de oversteeekbaarheid voor het langzame verkeer slecht. Het betreft punten, die niet met verkeerslichten geregeld zijn. Dit is een gevolg van de hoge intensiteiten. Dit heeft eveneens een negatief effect op de verkeersveiligheid. Dit effect treedt onder andere op op de Croeselaan (fietsoversteek Croeselaan-westzijde naar jaarbeursplein).
- Het openbaar vervoer ondervindt in grote mate hinder van een slechte verkeersafwikkeling op onder andere de Croeselaan en het Westplein.

6.6.4. Langzaam-verkeersroutes.

De structuur en het verkeerspatroon van het plangebied vormen voor voetgangers en fietsers diverse barrières vooral in de

oost-westrichting.

Het centrum van de stad en het Kanaleneland zijn door de aanwezigheid van het stationsemplacement en het Merwedekanaal alleen via een omweg bereikbaar.

Ook de verbinding tussen het zuidelijk en het noordelijk deel van

het plangebied is ongunstig omdat er geen alternatieve route is voor de Croeselaan.

Onder 6.6.3. zijn ook een aantal knelpunten genoemd die mede

betrekking hebben op het langzaam verkeer. Korthedshalve wordt

hiernaar verwezen.

6.6.5. Woonerf en leefstraten.

In het plangebied is meerdere malen de wens tot herinrichting van de daarvoor in aanmerking komende straten naar voren gebracht. De behoefte aan een indeling van de woonstraten die beter aansluit aan het gebruik wordt onderkend. Het proces van ontwerpen en overleggen is voor een groot aantal straten op gang gekomen en heeft voor een deel al tot uitvoering van een aantal leefstraten geleid.

6.6.6. Parkeren.

Alle kantoren in het kantoreng gebied aan de oostzijde van de Croeselaan (hieronder wordt niet het congrescentrum van de jaarbeurs begrepen) beschikken over voldoende parkeergelegenheden op eigen terrein.

De jaarbeurs trekt in het plangebied het meeste verkeer aan. Onder "knelpunten" is al aangegeven welke problemen het verkeer van en naar de jaarbeurs oplevert. De parkeerbehoefte van de jaarbeurs dient in principe op eigen terrein te worden opgelost. Ten behoeve hiervan zijn grote parkeerplaatsen aangelegd op het jaarbeursterrein zelf en aan de westzijde van het Merwedekanaal.

Tijdens zeer drukke beurzen treden er in de omgeving van de Croeselaan (de zijstraten) en het Veemarktplein extra

parkeerproblemen voor de bewoners op.

Het bewonersparkeren levert slechts hier en daar problemen op.

6.6.7. Openbaar vervoer.

Het plangebied is goed bereikbaar met openbaar vervoer. Het N.S. station, met een ingang aan het Jaarbeursplein, ligt voor het noordelijk deel van het plangebied op loopafstand. Dit is met name erg gunstig voor de in dit plandeel gelegen Jaarbeurs en de concentratie van kantoren aan de Groeselaan.

De sneltram, die Utrecht verbindt met Nieuwegein en IJsselstein, rijdt over de Graadt van Roggenweg. Over deze weg rijdt ook een groot aantal streekbussen. Met name voor de bezoekers aan de Jaarbeurs uit de regio zijn deze vormen van openbaar vervoer van betekenis. Stadsbussen rijden over de Graadt van Roggenweg, de Groeselaan en de Vondellaan/Balijelaan. Alle bewoners van het plangebied wonen op loopafstand van een van de haltes van de stadsbussen. De afwikkeling van het openbaar vervoer is ten gevolge van congestie op diverse plaatsen slecht in de splitsuren.

7. Programma voor de planontwikkeling.

7.1. Algemeen.

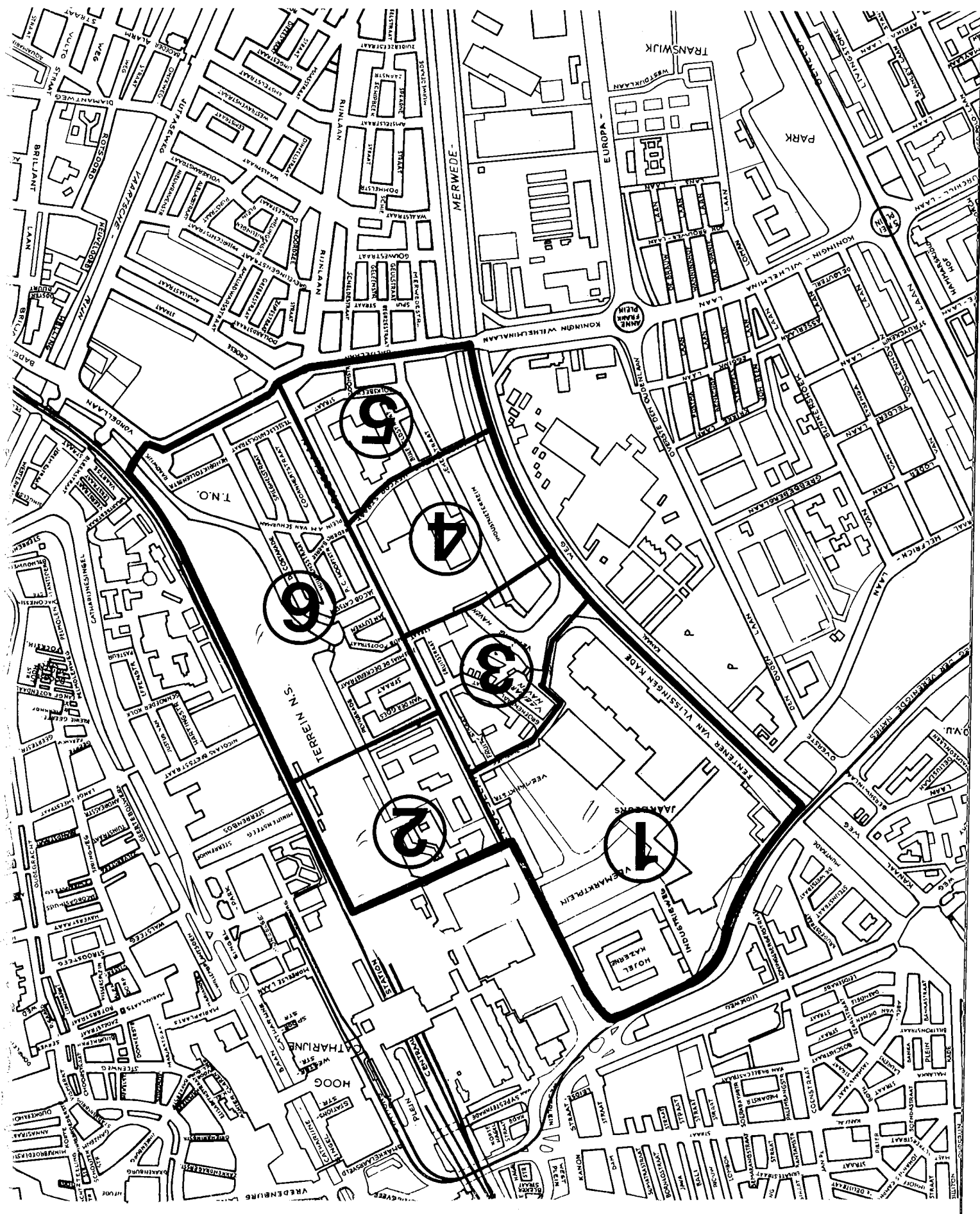
Bij de ontwikkeling van het Programma voor de planontwikkeling heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden tussen de verschillende soms strijdige uitgangspunten. De hieruit voortvloeiende algemene uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van het stadsvernieuwingplan. Bij de beschrijving per deelgebied zal, voorzover nodig, worden teruggekomen op de consequenties van deze uitgangspunten voor het betreffende plandeel. In de paragrafen "milieu-aspecten", "groenstructuur" en "verkeer" zal, voorzover dit nog niet in de gebiedsomschrijving heeft plaatsgevonden, op de gekozen stedenbouwkundige oplossingen worden ingegaan. De volgende algemene uitgangspunten zijn gehanteerd:

- In de woonwijken streven naar handhaving van de woonfunctie. Uitbreidingsmogelijkheden voor de woonfunctie onderzoeken. Ligplaatsen voor woonwijken zoveel mogelijk handhaven. Onderzoeken of voor plandeel die voor functiewijziging in aanmerking komen, een woonbestemming tot de mogelijkheden kan behoren.
- Concentratie van de Jaarbeurs, met de daarbij behorende functies, zoveel mogelijk binnen een deel van het plangebied. Afstemming van de maximale bebouwingmogelijkheden op de stedenbouwkundige omgeving, de ontsluitingsmogelijkheden en de parkeervoorzieningen.
- Kantoorontwikkelingen kunnen binnen het plangebied alleen nog plaatsvinden langs de Graadt van Roggenweg en als onderdeel van de Jaarbeurs.
- Kleine verspreid liggende kantoren mogen hun functie behouden. Bepaalde uitbreidingen behoeven niet te worden uitgesloten. Winkels en horecabedrijven zoveel mogelijk concentreren aan de Groeselaan, Balijelaan en Vondellaan. Verspreid in de wijk gelegen winkels en horecabedrijven kunnen worden gehandhaafd. Uitbreidingsmogelijkheden zullen afhankelijk worden gesteld van de situatie ter plaatse.
- Bedrijven die, stedenbouwkundig en milieu-technisch, passen of ingepast kunnen worden in de woonomgeving mogen hun functie behouden. Uitbreidingsmogelijkheden behoeven niet te worden uitgesloten.

- De nieuwe vestiging van bedrijven in woonbuurten die stedenbouwkundig danwel milieu-technisch daar niet passen moet worden uitgesloten.
- Voor de vestiging van medische voorzieningen behoeft geen ruimte te worden gereserveerd. In het centrale deel van de wijk, bij voorkeur aan de Groeselaan, moet de vestiging van enige nieuwe sociaal-culturele en maatschappelijke voorzieningen mogelijk blijven. Ter vervanging van de Dr. de Visserschool aan de Vondellaan dient binnen het verzorgingsgebied ruimte te worden gereserveerd.
- Streven naar handhaving en waar mogelijk versterking van de aanwezige groenstructuur en naar handhaving en eventuele uitbreiding van de aanwezige speel- en groenvoorzieningen in de woonbuurten.
- In nieuwe woongebiedjes zal met aanvullende speel- en groenvoorzieningen rekening gehouden moeten worden.
- Voorzover dit binnen het kader van een stadsvernieuwingssplan mogelijk is, moet worden gezocht naar oplossingen voor de eerder gesignaleerde knelpunten in de infrastructuur. In dit verband kan gedacht worden aan een nieuwe ontsluiting van het plangebied voor zowel het gemotoriseerde als het langzame verkeer en verbeteringen binnen de wijk voor fietsers en voetgangers.
- Bodemonderzoek moet plaatsvinden op alle plaatsen in het plangebied die op korte of langere termijn benut zullen worden voor woningbouw of voor speel- en groenvoorzieningen.
- Aan de gevolgen van wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai moet aandacht worden besteed. Saneringen, van in het kader van de Wet geluidhinder ontoelaatbare situaties, moeten worden bevorderd. Bij de situering van nieuwe woningen en wijziging van bestaande functies moet rekening worden gehouden met de beperkingen van de Wet geluidhinder.
- In het bedrijfvengebied rond de Jekersstraat moet afstemming plaatsvinden tussen de hinderlijkheid van de bedrijven en de mogelijke en wenselijke woningbouwontwikkelingen in deze omgeving.

schal 10.000

schal 10.000



7.2.1. Jaarbeursgebied (deelgebied 1).

Deelgebied 1 is voor het grootste deel bestemd voor "Jaarbeursdoeleinden". Het stadsvernieuwingssplan maakt een afgerond Jaarbeursgebied aan de westzijde van de Groeselaan mogelijk. Aan de zijde van de Graadt van Roggenweg en aansluitend een deel van de Groeselaan wordt het gebied begrensd door een kantoorontwikkeling die los staat van de Jaarbeursactiviteiten. Aan de zijde van de Van Zijstweg zal de grens van de Jaarbeurs worden verlegd zodat kan worden aangesloten op het nieuwe tracé van deze weg. Verder blijven de Groeselaan en de Fentener van Vlissingenkade de begrenzing van het Jaarbeursterrein vormen.

De concentratie van de Jaarbeursactiviteiten en de daaraan gekoppelde voorzieningen binnen een afgerond gebied is een van de uitgangspunten van dit stadsvernieuwingssplan. De sloop van de Hofjelkazerne, een deel van de bebouwing aan de Groeselaan en de woonbebouwing aan het Veemarktplein en de Industrieweg is daarvoor nodig. Verdere intensivering van de Jaarbeursbebouwing zou de woonkwaliteit ter plaatse sterk nadelig beïnvloeden. De Hofjelkazerne heeft zijn functie verloren na de bouw van de nieuwe Lt.gen. Knoopkazerne aan de overzijde van de Groeselaan. De overige bebouwing komt leeg nadat de huidige bewoners een andere woning hebben gevonden.

Volledige concentratie van de Jaarbeursactiviteiten binnen dit deelgebied is niet mogelijk. Het Beatrixgebouw aan de overzijde van de Groeselaan en het parkeerterrein aan de overzijde van het Merwedekanaal op het voormalige Cog-terrein zullen deel uit blijven maken van de Jaarbeurs.

De bestaande Jaarbeurshallen, met uitzondering van de Merwedehal, zijn opgenomen in de gedetailleerde bestemming "Jaarbeursdoeleinden (J)" die op de bestaande toestand is afgestemd. Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken is voor het overige Jaarbeursgebied de uit te werken bestemming "Uit te werken Jaarbeursdoeleinden (UJ)" opgenomen.

Als uitgangspunt is gehanteerd het B.en W. besluit over de Jaarbeurs van 7 juni 1985 ingevolge welk besluit maximaal de volgende onderdelen, uitgedrukt in m² bvo, kunnen worden gerealiseerd: 40.000 m² expositieruimte ter plaatse van de Merwedehal (Op verzoek van de Jaarbeurs hebben B.en W. op 3 januari 1986 het eerdere besluit van 7 juni 1985 op dit onderdeel herzien. De 40.000 m² trade mart zijn hierbij gewijzigd in 40.000 m² expositieruimte).

- 40.000 m² trade mart,
- 15.000 m² kantoorruimte ten behoeve van de Jaarbeurs,
- 10.000 m² expositieruimte,
- 12.000 m² hotelruimte,
- 500 m² winkelruimte en horecavoorzieningen.

Naar aanleiding van de ontwikkelingen van bouwplannen voor het Hofjel-terrein en het Jaarbeursterrein is in december 1989 besloten de totale bruto-vloeroppervlakte t.b.v. de nog te ontwikkelen Jaarbeursdoeleinden van maximaal 105.000 m², ten gunste van de te ontwikkelen kantoorbebouwing langs de Graadt van Roggenweg en de Groeselaan, te verlagen naar max. 85.000 m².

Als gevolg van dit besluit is aan de zijde van de Groeselaan het jaarbeursterrein verkleind.

Binnen de bestemming "Uit te werken jaarbeurstoelendeelenden (UJ)" is in een ca 65 m brede strook langs de Groeselaan de bouwhoogte bepaald op maximaal 40 m. Het zou de voorkeur verdienen als in deze strook in ieder geval het hotel, de winkels en de horecavoorzieningen zouden worden gerealiseerd. Aansluitend op de te handhaven bebouwing langs de Groeselaan, tussen het Veemarktplein en de Van Zijstweg, is in een strook van ca 40 m breed de bouwhoogte tot maximaal 6 m beperkt. De jaarbeurs echter vindt het handhaven van de open ruimte ten behoeve van parkeren van groot belang. Deze zelfde hoogtebeperking is opgenomen voor een strook langs de Van Zijstweg. Voor het overige terrein binnen deze uit te werken bestemming is de hoogte op maximaal 25 m bepaald. Deze hoogte is ruim voldoende voor het realiseren van expositieruimten en dergelijke.

Op de gronden met de bestemmingen "Uit te werken jaarbeurstoelendeelenden (UJ)" en "Kantoorstoelendeelenden (Kd)" tezamen bedraagt het huidige aantal parkeerplaatsen t.b.v. de jaarbeurs 2300. Binnen het kader van de huidige verkeersafwikkeling is een vermeerdering met maximaal 300 parkeerplaatsen in dit gebied acceptabel. De jaarbeurs vindt het wenselijk dit aantal uit te breiden tot 3300 parkeerplaatsen in verband met de toekomstige uitbreidingen van de jaarbeurs en de ontwikkeling van kantoren langs de Graadt van Roggenweg. Door het realiseren van een extra brug over het Mervedekanaal is het mogelijk geworden de verkeersafwikkeling rond het jaarbeursterrein zodanig te beïnvloeden dat tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van de jaarbeurs. Hier toe is het noodzakelijk dat de infrastructuur in de omgeving van de jaarbeurs wordt aangepast en dat het grootste deel van het verkeer van en naar de jaarbeurs over de nieuwe brug zal worden afgevoerd. Deze nieuwe brug die aansluit op het Van Zijstwegtracé is opgenomen in het stadsvernieuwingssplan. Het maximum aantal parkeerplaatsen op de gronden met de bestemmingen "Uit te werken jaarbeurstoelendeelenden (UJ)" en "Kantoorstoelendeelenden (Kd)" tezamen is gesteld op 3300. Om ten behoeve van de aanwezige jaarbeurstoelendeelenden een minimaal aantal parkeerplaatsen te garanderen is het minimum aantal parkeerplaatsen op de bestemming "Uit te werken jaarbeurstoelendeelenden (UJ)" gesteld op 2000. Voor de kantoren op de bestemming "Kantoorstoelendeelenden (Kd)", die op een gunstige afstand van diverse vormen van openbaar vervoer zijn gelegen, is bepaald dat minimaal één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak binnen het betreffende bestemmingsvlak moet worden gerealiseerd. De parkeerbehoefte van de jaarbeurs zal voor een deel blijvend worden opgevangen op het voormalige Cog-terrein aan de overzijde van het Mervedekanaal. Op dit terrein is door middel van uitbreiding van gebouwde parkeervoorzieningen nog capaciteitsvergroting mogelijk.

Aan de Graadt van Roggenweg en het aansluitende deel van de Groeselaan is de bestemming "Kantoorstoelendeelenden (Kd)" opgenomen. De ontwikkeling van kantoren op deze plek bleek om twee redenen noodzakelijk. De verwerving van het Hotel-terrein en het Cog-terrein brachten voor de jaarbeurs grote financiële lasten met zich mee.

Door het realiseren van kantoren op het Hofjel-terrein wordt een groter economisch draagvlak verkregen. Ook uit stedenbouwkundig oogpunt is op deze plaats kantoorbebouwing aan de Graadt van Roggenweg te prefereren boven jaarbeursbebouwing. De stedelijke ruimte van het Westplein en de Graadt van Roggenweg vragen om een begrenzing met bebouwing van enige importantie.

De ruimtelijke opbouw van het gebied op en rond het jaarbeursterrein en het Hofjel-terrein en de relatie tussen het city-gebied en de jaarbeurs zijn van groot belang voor de ontwikkeling van het gebied 1. Het city-gebied wordt in het kader van het UCP verder uitgewerkt. Met name de wandvorming aan de Groeselaan is belangrijk. Zowel bij het opstellen van het Programma voor de planontwikkeling als bij het opstellen van het ontwerp-stadsvernieuwingssplan is er naar gestreefd langs de Groeselaan een duidelijke wandvorming te verkrijgen. Het city-gebied en de jaarbeurs zouden een directe relatie moeten krijgen. (ZIE TEK.1. op de volgende bladzijde).

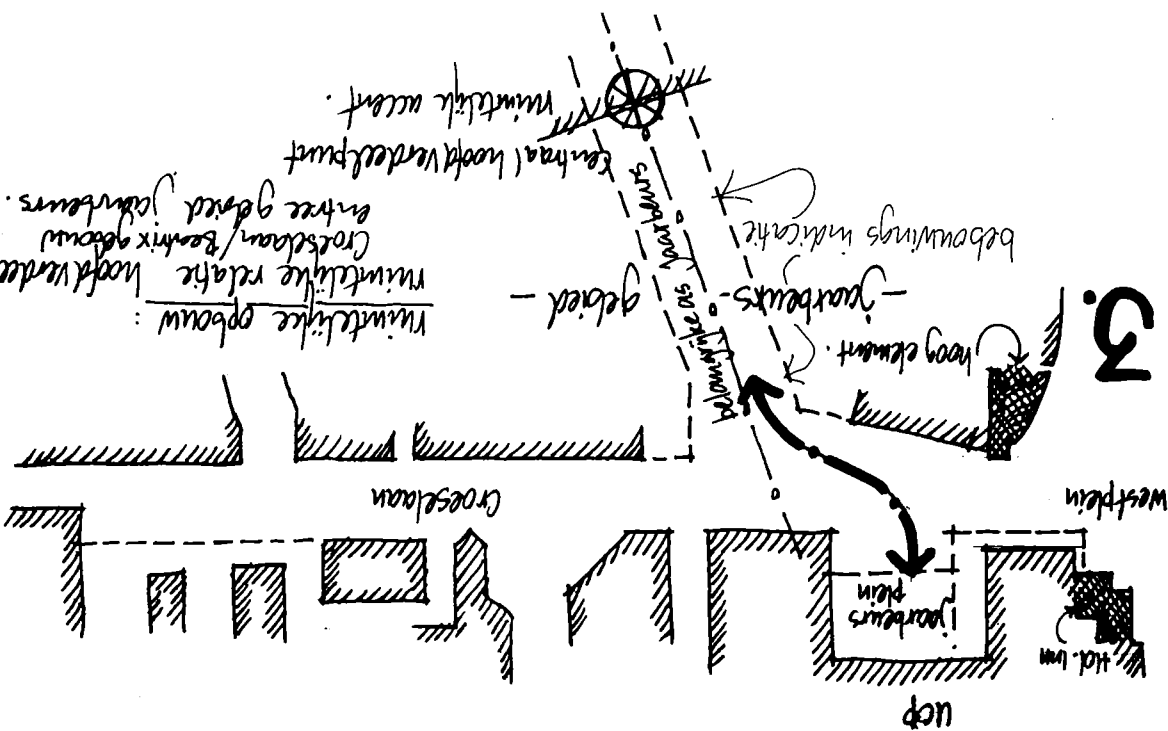
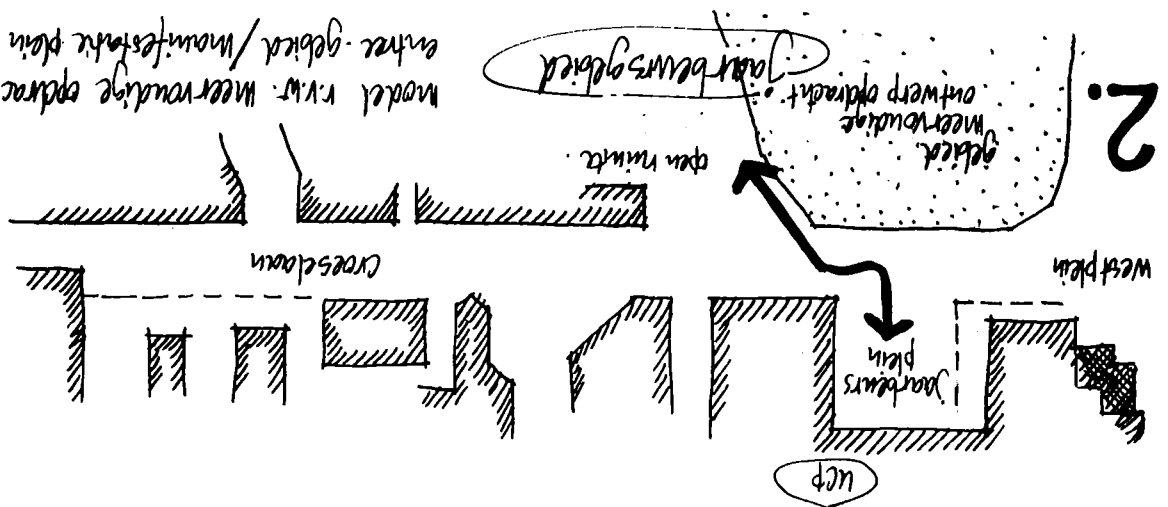
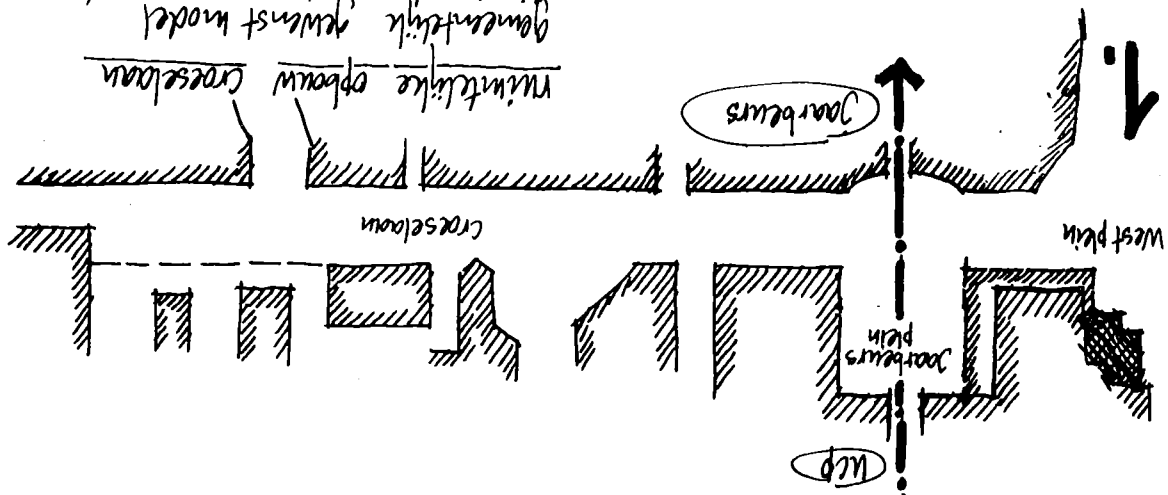
In 1987 is er door de jaarbeurs en een grote beleggingsmaatschappij een meervoudige opdracht versprekt aan 5 architectenbureaus om een stedenbouwkundig plan te maken voor het Hofjel-terrein en het aansluitende jaarbeursgebied. Een duidelijke randvoorwaarde bij de opdracht was het huidige entree- en parkeergebied tegenover het Beatrixgebouw te handhaven. Het uiteindelijk gekozen masterplan gaat van deze randvoorwaarden uit. (ZIE TEK.2. op de volgende bladzijde). Bij de verdere uitwerking van de plannen kiest de jaarbeurs voor deze open ruimte als entreegebied en als manifestatieterrein. Het huidige hoofdverkeerspunt voor bezoekers midden in het gebied wordt daarbij een belangrijk herkenbaar oriëntatiepunt. Op deze plek is een accent met een hoogte van maximaal 60 m mogelijk.

De kantoorbebouwing op het Hofjel-terrein aan de Groeselaan vormt een begeleiding vanuit het city-gebied naar het jaarbeurs entreegebied. De gekozen richting van de bouwmassa's vormt de basis voor de verdere uitwerking in dit gebied. (ZIE TEK.3. op de volgende bladzijde).

In de bestemming "Kantooroedeleinden d (Kd)" is opgenomen dat maximaal 60.000 m² bvo kantoorruimte mag worden gerealiseerd. De bouwhoogte is bepaald op maximaal 40 m. Langs de Graadt van Roggenweg en de Groeselaan wordt gestreefd naar wandvorming of begeleidende bebouwing met een hoog accent aan het Westplein. Om dit accent te kunnen realiseren is op deze plaats de mogelijkheid geopend om voor een beperkt deel te bouwen tot een hoogte van maximaal 70 m.

Op eigen terrein zal voldoende parkeerterruimte moeten worden aangelegd.

In de tuin van de Hofjelkazerne staan 154 bomen waaronder 35 hoogopgaande monumentale bomen (o.a. platanen en lindes) van ca 100 jaar oud. In het kader van de ontwikkeling van de kantoorbebouwing op deze plek is onderzoek of de boombeplanting op het Hofjel-terrein zou kunnen worden ingepast. Het benodigde ruimtegebruik en de wenselijkheid de hoek en de wanden van Groeselaan en Graadt van Roggenweg stedenbouwkundig vorm te geven, maakt handhaving van de bomen op het Hofjel-terrein onmogelijk. Getracht wordt enkele bomen te behouden. De 25 daarvoor in aanmerking komende bomen zullen naar elders worden verplaatst.



De grens tussen de bestemming "Uit te werken Jaarbedrijfsdoelinden (UJ)" en de bestemming "Kantoorbedrijfsdoelinden d (Kd)" kan ten behoeve van een goede aansluiting binnen een bepaalde zone ter weerszijde van de grens op de plankaart worden verschoven. Hierbij moet aan enkele in de voorschriften vermelde randvoorwaarden worden voldaan.

Het gedeelte van de bebouwing aan de Groeselaan tussen het Veemarktplein en de Van Zijlsweg is opgenomen in een woonbestemming (Wa) waarin op kleine schaal een aantal niet-woonfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horecabedrijven, bedrijven in categorie 1 en 2 volgens de Staat van Inrichtingen en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand. De autospuiterij (Van Zijlsweg 3) past niet binnen deze bestemming. Een categorie 3 bedrijf, dat niet door het treffen van maatregelen kan voldoen aan de criteria van categorie 2, hoort niet thuis tussen woningen. Na verplaatsing of beëindiging van deze bedrijfsactiviteiten zal hier uitsluitend een bedrijf passende binnen de bestemming worden toegestaan.

De Van Zijlsweg gaat een onderdeel vormen van de verkeersafwijking rond de jaarbeurs. Het tracé moet i.v.m. een noodzakelijke verschuiving worden aangepast. Het nieuwe tracé met de nieuwe brug over het Merwedekanaal zijn op de plankaart opgenomen. De grens met de bestemming "Uit te werken Jaarbedrijfsdoelinden (UJ)" en "Uit te werken Woonbedrijfsdoelinden I (UWI)" zijn onder bepaalde voorwaarden flexibel gehouden.

De verlegde Van Zijlsweg wordt de zuidelijke grens van het Jaarbedrijfsgebied. Het pand Van Zijlsweg 51 kan gehandhaafd blijven. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van Jaarbedrijfsdoelinden en verkeer zodat tezelfdertijd de situatie ter plaatse kan worden aangepast als dit financieel mogelijk is. Ter verbetering van de aansluiting van de Van Zijlsweg op de Groeselaan is voor de panden Groeselaan 165 t/m 173 een verkeersbestemming opgenomen.

De ontsluiting voor autoverkeer van dit deelgebied op dit wegennet moet nog nader worden bekeken. Voortlopij wordt vastgehouden aan twee ontsluitingen voor de Kantoorbebouwing, één aan de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de aan de Groeselaan, ten behoeve van de bezoekers van de kantoren (20% van het aantal p.p.). De verdeling over de ontsluitingen zal met fysieke verkeersmaatregelen moeten worden afgedwongen. Voor de jaarbeurs wordt vastgehouden aan een ontsluiting aan de Groeselaan en een aan de Van Zijlsweg. De vormgeving van de ontsluitingen zal bij de uitwerking aan de orde komen. Een door de jaarbeurs gewenste voetgangersverbinding over de Groeselaan tussen het Beatrixgebouw en het Jaarbedrijfsplein aan de westzijde van de Groeselaan is niet opgenomen in het stadsvernieuwingplan. Zonder dat de ontwikkeling van het Jaarbedrijfsplein en omgeving vaststaat is het uit stedenbouwkundig oogpunt niet verantwoord om hier met een voetgangersstraverse over de Groeselaan op vooruit te lopen.

Door realisering van de brug over het Merwedekanaal wordt het mogelijk een extra route voor voetgangers en fietsers aan te leggen tussen het Kanalenland (blijv. vanaf de Grebbebergraan) en de Dichterswijk. Op de doortrekking naar de binnenstad wordt ingegaan in de omschrijving van het kantorengebied.

Voor de in het Merwedekanaal gelegen woonschepen zijn, voorover ze passen binnen de uitgangspunten van de woonschepennota, in het stadsvernieuwingssplan ligplaatsen opgenomen. De gronden met de bestemming "Over-ert (Bo)" mogen ten behoeve van de woonschepen worden gebruikt als tuin en erf en worden bebouwd met een huishoudelijke berging van geringe omvang.

7.2.2. Kantorengebied aan de Groeselaan (deelgebied 2).

In dit deelgebied heeft de kantoorfunctie de overhand. Het stadsvernieuwingssplan brengt hier geen wijziging in. In de bestemmingen "Kantoordeelheden a (Ka)" en "Kantoordeelheden e (Ke)" is het toekomstige bruto-kantoorvloeroppervlak (bvo) als maximum vastgelegd. Gelet op het ruimtelijk beeld en in mindere mate de verkeersaantrekkende werking van de kantoren kan er voor de bestemming "Kantoordeelheden a (Ka)" slechts een beperkte uitbreiding worden toegestaan. Voor de bestemming "Kantoordeelheden e (Ke)" zijn er, mede afhankelijk van de ontwikkelingen op verkeersgebied, ruimere uitbreidingsmogelijkheden opgenomen.

Momenteel is er aan bvo kantoorruimte aanwezig:

Rabobank	46.150 m ²
CVI/rekencentrum	25.530 m ²
PUEM hogere kantoorgebouw	10.475 m ²
PUEM overige bebouwing	5.270 m ²
Expediëntieknooppunt kantoordeelte	8.350 m ²

totaal 95.775 m²

Voor het overgrote deel van deze kantoren is de maximale bouwhoogte bepaald op 45 m. Ter plaatse van de ingang van de Rabobank is de maximale hoogte uit een oogpunt van vormgeving beperkt tot 10 m. Vanwege de nabijheid van woningen is aan de zijde van de Asselijnstraat de maximale bouwhoogte eveneens beperkt tot 10 m. Voor het kantoor van het Expediëntieknooppunt van de P.T.T. is de bestaande bouwhoogte als maximum aangehouden. De parkeernorm waaraan ten minste moet worden voldaan bedraagt voor de kantoren tenminste 1 parkeerplaats per 100 m² bvo kantoorruimte. Voor het spoorwegemplacement is de bestemming "Railverkeer (Vr)" opgenomen. Binnen deze bestemming kunnen uitsluitend bouwerken ten dienste van het railverkeer worden opgericht. Grenzend aan het spoorwegemplacement is nog een terrein met de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" opgenomen.

Voor de gewenste langzaam verkeer route tussen het Kanalenland en de Binnenstad wordt gedacht aan een route tussen de Rabobank en de Lt. Gen. Knoopkazerne. In het kader van het Utrecht City-project zal deze route, die buiten de plangrens valt, nader worden uitgewerkt. Een combinatie met een tunnel voor autoverkeer, onder het spoorwegemplacement, behoort tot de mogelijkheden. Via de Mariaplaats zou door deze route een goede extra verbinding met de binnenstad ontstaan.

Ook in de Globale Planologische Visie Catharijnensingel en omgeving is deze langzaam verkeer route opgenomen.

In dit deelgebied is opgenomen de ontsluitingsweg voor het Expeditieknooppunt van de P.T.T.. De aanwezige kantoren zijn rechtstreeks vanaf de Groeselaan ontsloten. De verkeersfunctie van de Groeselaan komt in het verkeershoofdstuk aan de orde.

7.2.3. Havengebied (deelgebied 3).

In de nabije toekomst zal dit deelgebied een volledige functiewijziging ondergaan. Dit oude veiling- en bedrijfvengebied met de gedempte Veemarkthaven en de Veilinghaven zal woongebied worden, waardoor de woonfunctie in overeenstemming met de uitgangspunten van het plan versterkt zal worden. De ligging van het woongebied tussen enerzijds de Jaarbeurs en anderzijds het bedrijfvengebied rond de Jekerstraat is nog niet optimaal. Aan de zijde van het bedrijfvengebied wordt een uitbreiding van het woongebied voor de verre toekomst niet uitgesloten geacht. De omvang van het woongebied geeft voldoende garanties voor een goed functioneren binnen de stedelijke omgeving. De voorgenomen reconstructie van de Van Zijstweg en de nieuwe brug over het Merwedekanaal zullen bijdragen aan een verbetering van de ontsluiting van dit toekomstige woongebied.

Ten behoeve van de nieuwe woningbouwlocatie is in het (UW I) "opgenomen. Binnen deze uit te werken woonbestemming kunnen de volgende onderdelen worden gerealiseerd:

- 300 tot 450 woningen te realiseren in zowel gestapelde als niet gestapelde woningen. Maximaal 40% van de betreffende gronden mag nader worden bestemd ten behoeve van woondoeleinden.
- Maximaal 5.000 m² bvo bedrijfsruimte voor kantoren en bedrijfven van categorie 1 en 2 uit de Staat van Inrichtingen
- Minimaal 25% van de gronden dient te worden bestemd voor tuinen, erven, water, groen- en speelvoorzieningen.
- Een deel van de Veilinghaven kan worden gehandhaafd. Hierdoor zou ruimte kunnen ontstaan voor enige ligplaatsen voor woonschepen.
- Het nieuwe profiel van de Van Zijstweg.

De hoogte van de bebouwing wordt in dit gebied beperkt tot maximaal 25 m. Bij de uiteindelijk situering van de woonbebouwing zal rekening gehouden moeten worden met de bedrijfven in het aangrenzende deelgebied. De toegestane bedrijfsbebouwing binnen de uit te werken woonbestemming kan eventueel als buffer worden gebruikt. Binnen het uitwerkingsgebied zal voldoende parkeer ruimte aanwezig moeten zijn voor de in dit gebied te realiseren functies. Voor de woningen betekent dit in het algemeen een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning (afhankelijk van de grootte en het type).

Binnen het nieuwe woongebied zal doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk worden tegengegaan. Aan het doorgaand langzaam verkeer zal de nodige aandacht worden besteed. De verkeersfunctie van de Groeselaan komt in het verkeershoofdstuk aan de orde.

De Van Zijstweg krijgt in de toekomst een functie als ontsluitingsweg ten behoeve van de jaarbeurs. Door het verleggen van het profiel ontstaat er aan de zijde van de jaarbeurs opstelruimte voor vrachtwagens. Het optimaal functioneren van deze weg kan positieve gevolgen hebben voor de verkeersintensiteit op het zuidelijk deel van de Croeselaan. De uiteindelijke profilering van de Van Zijstweg, de aansluiting op de nieuwe brug over het Merwedekanaal en de aansluiting op de Croeselaan zijn in dit kader van het grootste belang. Het nieuwe tracé van de Van Zijstweg en de nieuwe brug over het Merwedekanaal zijn in het stadsvernieuwingssplan opgenomen. De aansluiting van de Van Zijstweg op de Croeselaan zal te zijner tijd zeker moeten worden verbreed. In het stadsvernieuwingssplan is hiermee rekening gehouden. Het gedeelte van de bebouwing aan de Croeselaan tussen de Van Zijstweg en de Vellingstraat is opgenomen in een woonbestemming (Wa) waarin op kleine schaal een aantal niet-woonfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horecabedrijven, bedrijven in categorie 1 en 2 volgens de Staat van Inrichtingen en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand. In de uit te werken woonbestemming moet rekening worden gehouden met de bevoorradingsmogelijkheden van deze panden aan de achterzijde.

7.2.4 Bedrijfsgebied Jekersstraat (deelgebied 4).

In deelgebied 4 heeft de bedrijfsfunctie de overhand. Het bedrijfsgebied ligt als een buffer tussen het toekomstige woongebied in het havengebied en de bestaande woonbuurt ten westen van de Croeselaan. Om deze reden zou het wenselijk zijn dit bedrijfsgebied, al was het voor een deel, om te zetten in een woongebied. Voor bedrijven verliest het gebied, in vergelijking met andere bedrijfsgebieden, zijn aantrekkelijkheid. Dit is veroorzaakt door de huidige milieuwetgeving, de zich wijzigende visie op het gebruik van het Merwedekanaal en de verslechtering van de bereikbaarheid van het gebied voor vrachtverkeer. De financiële consequenties van de wijziging van bedrijfsgebied in woongebied zijn zodanig dat dit plan voorlopig niet uitvoerbaar is. Om dit plan niet onmogelijk te maken is gekozen voor een bedrijfsbestemming waarbij de huidige bedrijven zo goed mogelijk zijn ingepast. Voor gevestigde bedrijven worden niet onverantwoord belasterd in de ontwikkelingsmogelijkheden. De bedrijven worden beperkt tot maximaal categorie 3 uit de Staat van Inrichtingen. Doordat een vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen voor bedrijven die door het treffen van maatregelen kunnen voldoen aan de criteria van categorie 3, vallen alle bestaande bedrijven, met uitzondering van de gemeentelijke steenhouwerij, binnen deze bestemmingsregel. De steenhouwerij kan binnen het bedrijfsgebied worden verplaatst. Aan de randen van het bedrijfsgebied is, waar mogelijk, een zone opgenomen waarin uitsluitend bedrijven van categorie 1 en 2 zullen worden toegestaan. De breedte van de zone is afhankelijk van de afstand tot de omringende woonbebouwing. Kantoorruimte wordt alleen toegestaan als een onderschikt onderdeel van de bedrijven. Detailhandel, inclusief de detailhandel in volumineuse goederen wordt niet toegestaan.

Doordat in het bedrijfengebied bedrijven van maximaal categorie 3 zijn toegestaan worden de zogenaamde A-inrichtingen voor dit gebied geheel uitgesloten.

- Royco.
- Door de maatregelen die in het verleden bij Royco genomen zijn, is dit bedrijf niet hinderlijk dan categorie 3.
- Stadsimmerwerf, de gemeentelijke werkplaats waarin nu nog een te hinderlijke steenhouwerij (categorie 4) is opgenomen.
- Burgman Heybroek, een groothandel. Dit bedrijf veroorzaakt hinder door transport in het midden van de Jekersstraat bij de toegang van het bedrijf.
- Koelhuis aan de Vellingstraat (categorie 3). Dit koelhuis wordt als opslagruimte gebruikt en heeft, geliet op de ligging en de hinderlijkheid, een negatieve invloed op zowel de ontsluitingsmogelijkheden als de bebouwingmogelijkheden van het havengebied. Voor woonbebouwing zal een minimum afstand van 40 m tot het koelhuis in acht moeten worden genomen. Omdat aankoop op dit moment niet tot de financiële mogelijkheden behoort is op de plek van het koelhuis een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

De bouwhoogte is zoveel mogelijk afgestemd op de hoogte van de bestaande bebouwing. Centraal in het gebied wordt een maximale bouwhoogte van 12 m toegestaan en aan de randen, met uitzondering van de zijde van het Merwedekanaal, een maximale hoogte die afhankelijk van de plaats varieert van 6 tot 4 m. Als bebouwingspercentages wordt maximaal 75% aangehouden.

Binnen het deelgebied zal voldoende parkeer ruimte, bij voorkeur op eigen terrein, aanwezig moeten zijn. De Heycopstraat en de Jekersstraat zullen ook in de toekomst de belangrijkste ontsluitingswegen voor het bedrijfengebied zijn. Door gaand autoverkeer zal zoveel mogelijk worden tegengegaan. Aan het doorgaand langzaam verkeer zal de nodige aandacht worden besteed. De verkeersfunctie van de Croeselaan komt in het verkeershoofdstuk aan de orde.

Aan de Heycopstraat is een onderwilsbestemming opgenomen. Het betreffende terrein is gereserveerd voor de Dr. de Visserschool, een openbare basisschool. Het gebouw van de Dr. de Visserschool aan de Vondellaan voldoet niet meer aan de onderwils eisen van deze tijd. Gezien de bouwkundige toestand van dit gebouw is renovatie niet verantwoord. Binnen het verzorgingsgebied van deze school is naar een nieuwe locatie gezocht. Het terrein aan de Heycopstraat voldoet aan de te stellen eisen voor wat betreft ligging, grootte van het terrein en bebouwingmogelijkheden.

Het gedeelte van de bebouwing aan de Croeselaan tussen de Vellingstraat en de Heycopstraat is opgenomen in een woonbestemming (Wa) waarin op kleine schaal een aantal niet-woonfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horecabedrijven, bedrijven in categorie 1 en 2 volgens de Staat van Inrichtingen en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand.

Voor de in het Merwedekanaal gelegen woonwijken zijn, voorzover ze passen binnen de uitgangspunten van de Woonshapennota, in het stadsvernieuwingssplan ligplaatsen opgenomen. Ten behoeve van de woonwijken is in dit deelgebied geen bestemming "Over-erf (Bo)" opgenomen, omdat de ligplaatsen grenzen aan een bedrijfsbestemming.

7.2.5 Dichterswijk ten westen van de Groeselaan (deelgebied 5).

Deelgebied 5 heeft voornamelijk een woonfunctie, die door dit stadsvernieuwingssplan zal worden geconsolideerd. Met de opgenomen woonbestemmingen, waarin rekening is gehouden met aspecten zoals al dan niet aaneenbouwen, al dan niet gestapeld, bouw- en goothoogte, aantal bouwlagen en afwijkend gebruik, wordt dit doel nagestreefd. De binnenterreinen in de woonblokken zijn zo smal, dat er gekozen is voor een gedetailleerd vastleggen van de achtergevelprofielen, gecombineerd met een gedetailleerde (algemene) tuin- en erfregeling.

Versterking van de woonfunctie kan plaatsvinden door een functiewijziging van het terrein van de sporthal aan de Heycopstraat. Voor dit terrein is de uit te werken bestemming "Uit te werken woondoeleinden II (UW II)" opgenomen. Binnen deze uit te werken woonbestemming kunnen de volgende onderdelen worden gerealiseerd:

- Circa 150 woningen te realiseren in zowel gestapelde als niet gestapelde woningen. Maximaal 40% van de betreffende gronden mag nader worden bestemd voor gebouwen ten behoeve van woondoeleinden.
- Maximaal 3.500 m² mag worden gebruikt voor een sporthal met de daarbij behorende voorzieningen zoals een horecavestiging. Hierbij is uitgegaan van de bestaande sporthal die is gerealiseerd in een voormalige vellinghal.
- Minimaal 20% van de gronden dient te worden bestemd voor tuinen, erven, groen- en speelvoorzieningen.

Binnen de uit te werken bestemming is de bouwhoogte voor de woningbouw op maximaal 12 m en voor de sporthal op maximaal 10 m bepaald. Er zal voldoende parkeerterruimte moeten worden gerealiseerd. Voor de woningen betekent dit in het algemeen een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning (afhankelijk van grootte en soort). Voor de sporthal zal het aantal parkeerplaatsen afhankelijk worden gesteld van de uiteindelijke vorm van de sportaccommodatie. In de voorschriften is voor dit doel een minimum en een maximum aantal parkeerplaatsen opgenomen. De parkeerterruimte voor de woningen moet zoveel mogelijk binnen de uit te werken bestemming worden gerealiseerd. De parkeerterruimte ten behoeve van de sporthal moet worden gerealiseerd binnen het uit te werken woongebied (UW II).

Het in de woonbuurt opgenomen buurthuis Heycop (Heycopstraat 11) heeft de bestemming "Maatschappelijke doeleinden (M)" gekregen. Voor de te handhaven speeltuin "De Boog" is de bestemming "Speeltuin (S)" opgenomen. De groenstrook langs het Mervedekanaal heeft de bestemming "Groenvoorziening (G)".

Voor de in het Mervedekanaal gelegen woonschepen zijn, voorzover ze passen binnen de uitgangspunten van de Woonschepennota, in het stadsvernieuwingssplan ligplaatsen opgenomen. De gronden met de bestemming "Over-erf (Ro)" mogen ten behoeve van de woonschepen worden gebruikt als tuin en erf en worden bebouwd met een huishoudelijke berging van geringe omvang.

Het grootste gedeelte van de bebouwing aan de Croeselaan tussen de Heycopstraat en de Bolksbeekstraat is opgenomen in een woonbestemming (Wa) waarin op kleine schaal een aantal niet-woonfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horecabedrijven, bedrijven in categorie 1 en 2 volgens de Staat van Inrichtingen en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand. De winkelconcentratie op de hoek van de Croeselaan en de Ballijelaan zal zijn functie behouden. In het stadsvernieuwingssplan is voor deze bebouwing de bestemming "Gemenigde bebouwing (GB)" opgenomen. Naast gestapelde en niet gestapelde woningen mogen uitsluitend op de begane grond detailhandelsbedrijven en, beperkt in aantal, ook de niet-woonfuncties dienstverlening en horecabedrijven worden gerealiseerd. Hiermee is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand. Het hotel op de hoek Croeselaan/Ballijelaan is in deze bestemming ingepast.

De Heycopstraat zal de ontsluitingsweg voor het bedrijfvengebied rond de Jekersstraat blijven. Voor het overige behouden de woonstraten binnen de woonbuurt hun functie. Voorzover noodzakelijk zullen deze straten heringericht worden, waarbij extra aandacht kan worden besteed aan de parkeerfunctie en de functie voor het langzame verkeer. Door gaand autoverkeer zal zoveel mogelijk worden tegengegaan. Aan het doorgaand langzaam verkeer zal de nodige aandacht worden besteed. De verkeersfunctie van de Croeselaan en de Ballijelaan komen in het verkeershoofdstuk aan de orde.

7.2.6 Dichterswijk ten oosten van de Croeselaan (deelgebied 6).

Deelgebied 6 heeft voornamelijk een woonfunctie, die door dit stadsvernieuwingssplan zal worden geconsolideerd. Met de opgenomen woonbestemmingen, waarin rekening is gehouden met aspecten zoals al dan niet aaneenbouwen, al dan niet gestapeld, bouw- en goothoogte, aantal bouwlagen en afwijkend gebruik, wordt dit doel nagestreefd. De binnenterreinen in de woonblokken zijn zo smal, dat er gekozen is voor een gedetailleerd vastleggen van de achtergevelprofielen, gecombineerd met een gedetailleerde (algemene) tuin- en erfregeling. De bebouwing aan de Croeselaan tussen de Asselijnstraat en de Tesselschadesstraat is opgenomen in een woonbestemming (Wa) waarin op kleine schaal een aantal niet-woonfuncties zoals detailhandel, dienstverlening, horecabedrijven, bedrijven in categorie 1 en 2 volgens de Staat van Inrichtingen en maatschappelijke doeleinden zijn toegestaan. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand. De winkelconcentratie op de hoek van de Croeselaan en de Vondellaan zal zijn functie behouden. In het stadsvernieuwingssplan is voor deze bebouwing de bestemming "Gemenigde bebouwing (GB)" opgenomen. Naast gestapelde en niet gestapelde woningen mogen uitsluitend op de begane grond detailhandelsbedrijven en, beperkt in aantal, ook de niet-woonfuncties dienstverlening en horecabedrijven worden gerealiseerd. Gezien de geluids- en verkeerssituatie wordt op deze plek wonen op de begane grond niet bevorderd. Met deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestaande toestand.

Voor het Van Vlietereinde is de bestemming "Groenvoorzieningen (G)" gekregen. Da Costakade en de Hendrik Tolliensstraat heeft de bestemming "Groenvoorzieningen (G)" gekregen.

Voor de in de Kruisvaart gelegen woonschepen zijn, voorzover ze passen binnen de uitgangspunten van de woonschepennota, in het stadsvernieuwingplan ligplaatsen opgenomen. De gronden met de bestemming "Over-ert (Eo)" mogen ten behoeve van de woonschepen worden gebruikt als tuin en erf en worden bebouwd met een huishoudelijke berging van geringe omvang.

Ten behoeve van het kantoorgebouw aan de Da Costakade is de bestemming "Kantoordoeleinden c (Kc)" opgenomen. De maximaal toegestane bouwhoogte van 15 m is afgestemd op de bestaande toestand. Op eigen terrein moet worden voorzien in voldoende parkeer ruimte. De benzinstations aan de Vondellaan en de Groeselaan hebben de bestemming "Verkoopspunt voor motorbrandstoffen en/of service station (Vms)" gekregen. Verkoop van LPG is op milieutechnische gronden uitgesloten.

Binnen het woongebied bevinden zich uitsluitend woonstraten die hun functie zullen behouden. Voorzover nog niet plaatsgevonden maar wel noodzakelijk, zullen deze straten heringericht worden waarbij extra aandacht kan worden besteed aan de parkeertuin, de functie voor het langzame verkeer en het plaatsen van bomen. Aan het doorgaand langzaam verkeer zal de nodige aandacht worden besteed. Tussen het Van Vlietereinde en de Jacob Catsstraat is een mogelijkheid opgenomen voor een directe voetgangersverbinding. De plaats en de vorm ligt nog niet vast. Deze is afhankelijk van onder andere de financiële mogelijkheden. Deze voetgangersverbinding vormt het enige alternatief voor de drukke route langs de Groeselaan. De verkeersfunctie van de Groeselaan en de Balljelaan komen in het verkeershoofdstuk aan de orde.

Voor het spoorwegemplacement is de bestemming "Railverkeer (Vr)" opgenomen. Binnen deze bestemming kunnen uitsluitend bouwwerken ten dienste van het railverkeer worden opgericht.

Grenzend aan het spoorwegemplacement is voor het terrein van het Expeditieknoppunt van de P.T.I. (E.K.P.) de bestemming "Bedrijfsdoeleinden (B)" opgenomen. De maximale bouwhoogte is bepaald op 20 m en het maximale bebouwingspercentage op 90%. Het onbebouwde gedeelte van het bijbehorende terrein, dat grenst aan het Van Vlietereinde en als tuin is ingericht, heeft de bestemming "Tuin of onbebouwd erf (T)" gekregen. Het E.K.P. behoort tot de bedrijven van categorie 4 in de Staat van Inrichtingen maar mag, als gevolg van de getroffen maatregelen, worden gelijkgesteld aan een bedrijf van categorie 3, zodat het past binnen de opgenomen bedrijfsbestemming.

In de hierop volgende paragrafen wordt op de milieu-aspecten van het stadsvernieuwingplan ingegaan voorzover nog niet behandeld in de beschrijving van de deelgebieden.

7.3.1. Bodem.

Op alle plaatsen in de wijk waar op korte of langere termijn nieuwe woningen worden gebouwd of groen- en/of speelvoorzieningen worden aangelegd dient de bodem te worden onderzocht. Op het Van Vlietereinde heeft in het verleden zo'n bodemonderzoek met olie verontreinigde grond aangetoond. Deze grond is inmiddels gereinigd. Voor de uit te werken woongebieden zullen bodemonderzoeken plaatsvinden zodra de planontwikkeling hiervoor is gestart. De eerste verkennende onderzoeken op deze lokaties hebben het volgende aangetoond:

- Deelgebied 3, "Uit te werken woondoelgebieden I (UW I)".

In het noorden van de Jekersstraat, op het voormalige Van Impelenterrein, heeft bodemonderzoek plaatselijke verontreiniging door olie en gechloreerde koolwaterstoffen aangetoond. Een sanering is geboden met name ten aanzien van het grondwater. Op en rond het haventerrein is een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek wijzen op lokale bodemverontreiniging.

Het havengebied uit de Veemarkthaven is onderzocht en verwijderd. De haven is gedeempt. Indien de Vellinghaven, in verband met de planontwikkeling, gedeeltelijk gedeempt moet worden dan zal ook het havengebied van deze haven worden onderzocht en eventueel verwijderd.

In het gebied omgeven door de Van Zijlsweg, de Groeselaan en de Groenendaalsstraat heeft bodemonderzoek uitgewezen dat er op een aantal lokaties sprake is van bodem- en/of grondwaterverontreiniging.

Er bevindt zich hier een aantal ondergrondse benzine- of olietanks. Een nader onderzoek zal uitsluitend dienen te geven omtrent omvang en noodzaak tot sanering.

- Deelgebied 5, "Uit te werken woondoelgebieden II (UW II)".

Hier heeft nog geen bodemonderzoek plaatsgevonden, maar het historisch onderzoek (1983) heeft aangetoond dat er zich aan de achterzijde van de sporthal een 3-tal bedrijven bevinden die als "potentiële" bodemverontreinigers beschouwd kunnen worden (zware metalen, olie, benzine, verf).

Er zal nog aanvullend bodemonderzoek dienen plaats te vinden.

In het kader van de Wet geluidhinder kan voor het onderhavige stadsvernieuwingsterrein gebied worden gesproken over drie geluidsbronnen, te weten het wegverkeerslawaai, het railverkeerslawaai en het industriële lawaai.

De consequenties van deze bronnen in relatie tot gevoelige bebouwing (woningen, kantoren e.d.) zijn verschillend voor bestaande situaties en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties schept de Wet geluidhinder een zogenaamd saneringskader: daar waar sprake is van een te hoog geluidniveau, dient de daaruit voortvloeiende geluidhinder te worden beperkt. Dit kan worden gedaan door wijzigingen in de verkeerscirculatie, het aanbrengen van schermen en/of wallen, danwel door het toepassen van akoestische gevelisolatie. Bij nieuwe situaties is het in stedelijke gebieden gebruikelijk te werken met afscherpende bebouwing waardoor er een "stil" gebied kan ontstaan waaraan de geluidsgevoelige ruimten van de woningen kunnen worden geprojecteerd.

Binnen het plangebied zullen verkeersgeluid saneringen in de vorm van gevelisolatie plaatsvinden ten behoeve van de woningen aan de Croeselaan, de Balijelaan, de Vondellaan en ten behoeve van de woningen in de invloedssfeer van het railverkeer aan de Da Costakade (inmiddels uitgevoerd).

Ter plaatse van de Da Costakade liggen binnen de invloedssfeer van het railverkeer 11 woonwijken. Voor twee woonwijken, gelegen in het Merwedekanaal nabij de Balijelaan, geldt dat ze binnen de 60 dB(A) zone van het wegverkeer liggen. Tevens liggen enkele van de woonwijken in het Merwedekanaal binnen de 50 dB(A) zone van het industriële lawaai veroorzaakt door de Pegus. Overigens moet deze zone nog worden opgenomen en worden vastgesteld conform de Wet geluidhinder, hoofdstuk Industriële lawaai.

Op 21 november 1989 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht, op verzoek van B. en W., een beschikking om vaststelling van hogere grenswaarden voor geluidbelastingen in verband met het ontwerp-stadsvernieuwingsterrein Dichterswijk/Croeselaan afgegeven (zie bijgevoegde brief). Het betreft de volgende planonderdelen.

Rond de aanleg van de nieuwe weg nabij en over de Van Zijstweg heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden in relatie tot de geplande nieuwbouw op de bestemming "Uit te werken woondoeleinden I (UW I)" en de bestaande bebouwing. Voor de nieuwbouw is onderzoek of een redelijke afstand tot de geluidsbron kan worden aangehouden zonder het in de situatie te verwachten stedebouwkundig beeld aan te tasten. Op een in deze situatie voor de nieuw te bouwen woningen acceptabele afstand van 20 m tot de as van de weg zal een geluidniveau van 58 dB(A) heersen (na correctie ex artikel 103 Wgh). Deze woningbouw dient zoveel mogelijk evenwijdig aan de weg te worden gesitueerd zodat het achterliggende gebied wordt afgeschermd. Tevens zal enige gevelisolatie noodzakelijk zijn.

Hoewel voor de woning Van Zijstweg 51 een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen zal zich de situatie kunnen voordoen dat de woning nog aanwezig is terwijl de weg in gebruik wordt genomen. Er ontstaat dan een geluidbelasting op die woning van 61 dB(A) (na correctie ex artikel 103 Wgh). De woning zal (ten laste van de aanleg van de weg) dan wel van extra gevelisolatie moeten worden voorzien.

Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de aansluiting van de weg op de Groeselaan. De woningen Van Zijstweg 3 t/m 17 en Groeselaan 163 t/m 189 (deels afhankelijk van de uitwerking en het al dan niet slopen van een deel van die woningen) krijgen een te hoge geluidbelasting. Ook hierbij zal ten laste van de aanleg van de weg extra geluidsisolatie moeten worden aangebracht. Uiteraard dienen in de directe nabijheid van de nieuwe weg geen woonwijken te worden gestuurd.

Gebieden is dat er voor de Heycopstraat (tussen de Groeselaan en de Jekersstraat) sprake is van een te hoge verkeersintensiteit (mede vanwege het relatief hoge aandeel vrachtwagenverkeer). Hierdoor heeft ook de relatie tussen deze weg en de daarop volgende nieuwbouw op de bestemming "Uit te werken woonwijken II (UW II)" aandacht. Op een in deze situatie acceptabele afstand van 9 m tot de as van de weg zal een geluidniveau van 60 dB(A) heersen (na correctie ex artikel 103 Wgh). Bij de uitwerking moet ook hier de bebouwing zoveel mogelijk evenwijdig aan de weg worden gestuurd als afscherming naar de rest van het gebied en is extra geluidsisolatie noodzakelijk.

In het tevens aan de Heycopstraat gelegen gebied met de bestemming "Bedrijfsdoeleinden (B)" is de mogelijkheid van dienstwoningen opgenomen. Een afstand van 9 m tot de as van de weg is niet als bij de bestemming "Uit te werken woonwijken II (UW II)" acceptabel. Toetsing van de nieuwbouw van de Dr. de Visserschool aan de Heycopstraat zal in het kader van het bouwplan plaatsvinden.

Ten behoeve van de nieuwbouw van kantoren aan de Groeselaan en de Graadt van Roggenweg heeft ook akoestisch onderzoek plaats gevonden. Op de in het plan opgenomen bestemmingsgrenzen van de bestemming "Kantoordoeleinden d (Kd)" zal de geluidbelasting respectievelijk 64 en 65 dB(A) zijn (na correctie artikel 103 Wgh). Extra isolatie ten behoeve van een acceptabel binnenklimaat is noodzakelijk.

7.3.3. Waterkwaliteit.

Teneinde de waterkwaliteit verder te verbeteren zijn plannen in uitvoering om de frequentie van de werking van de regenoverlaten in de kruisvaart te beperken. Het water van de kruisvaart wordt voortdurend ververst met behulp van een gemaal nabij de Rabobank. Het aangevoerde water is voornamelijk afkomstig uit de Lek.

7.3.4. Luchtverontreiniging.

Sinds 1987 zijn er wettelijk vastgestelde normen voor koolmonoxide, lood en stikstofdioxide in de lucht (Besluiten Luchtqualiteit / Wet inzake de luchtverontreiniging). In 1990 zullen de normen voor benzene van kracht worden.

Langs drukke wegen kunnen de grenswaarden voor deze stoffen worden overschreden. Volgens berekeningen met de meerjarenversie van het CAR-model (Calculation of Air Pollution from Road Traffic) vinden er binnen het plangebied bij de trottoirs van de Graadt van Roggenweg en de Groeselaan overschrijdingen plaats van de (meerjaren-)grenzen. De berekende concentraties liggen echter ver onder de (meerjaren-)saneringsgrenswaarden.

Dit betekent dat er volgens het Rijksbeleid geen (verkeers) maatregelen nodig zijn, omdat deze concentraties naar verwachting in het jaar 2000 onder de grenswaarden komen te liggen door de invloed van schonere auto's en beperking van de toename van het autoverkeer (tot maximaal 2% per jaar).

Nieuwbouw langs een weg heeft invloed op de luchtverversing boven de weg en dus op de concentraties van luchtverontreiniging door het verkeer boven het trottoir. Langs drukke wegen kan dit aanleiding geven om verkeersmaatregelen te nemen, het wegprofiel aan te passen en/of voorwaarden aan de nieuwbouw en aan de aanplant van bomenrijen te stellen.

De voorgestelde bebouwing zal voor bepaalde trottoirs leiden tot verlagings en voor andere trottoirs tot verhoging van de concentraties luchtverontreiniging. Door de geplande, hoge en gesloten kantoorbebouwing langs de Graadt van Roggenweg zal de luchtverontreiniging boven het trottoir langs deze bebouwing de (meerjaren-)grenswaarden dicht benaderen. Een geringe toename van de verkeersintensiteiten zal dan zondermeer leiden tot een nieuw knelpunt. Dit kan men voorkomen door het trottoir verder van de weg af te leggen. Omdat er voor het kantoor een brede (particuliere) verharding komt, is hier voldoende ruimte voor.

7.3.5. Milieuhinderlijke bedrijven.

In die gedeelten van de wijk waar de woonfunctie gehandhaafd blijft of mogelijk wordt uitgebreid (Haventerrein/sporthal Heycopstraat) worden bestaande en nieuwe bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Inrichtingen binnen de daarvoor aangegeven bestemmingen toegestaan. Bestaande bedrijven in een hogere categorie welke gelegen zijn in woonbuurten kunnen gehandhaafd blijven mits zij zodanige voorzieningen treffen, dat de hinderlijkheid een bedrijf in categorie 2 niet te boven gaat. Nieuwe bedrijven in een hogere categorie kunnen, indien aan dezelfde voorwaarde is voldaan, zich in of bij woonbuurten vestigen. Ten behoeve hiervan is voor B. en W. een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Door de realisering van de woningbouwplannen Haventerrein en Heycopstraat zal een aantal ongewenste situaties (hinderlijke bedrijven tussen woningen) worden opgelost.

De hinder van de U.B.O. aan de westzijde van het Merwedekanaal draagt weliswaar ver, doch de hinder veroorzakende activiteiten zijn niet bij de kanaalweg gesitueerd, maar in het midden van het bedrijfsterrein. De afstand tot de toekomstige woningbouw is voldoende.

7.4 Groenstructuur.

Er is onderzoek gedaan naar de groenstructuur op stedelijk niveau en de speelbaarheid van de wijken en buurten.

De groenstructuur in het plangebied zal zoveel mogelijk, binnen de aangegeven bestemmingen "Uit te werken Woondoelgebieden I en II (UW I en UW II)", "Wegverkeer a", "Wegverkeer b" en "Groenvoorzieningen (G)", worden versterkt.

Bij het uitwerken van de woonbestemmingen UW I en UW II zal de nodige aandacht aan de groen- en speelvoorzieningen op buurtniveau worden besteed. De aan te leggen groenvoorzieningen zullen zoveel mogelijk gekoppeld worden aan de (potentiële) groene aders ter verhoging van de recreatieve en ecologische waarde. Het Merwedekanaal wordt beschouwd als de belangrijkste groene ader in het plangebied. Getracht zal worden de recreatieve waarde van deze ader zoveel mogelijk te versterken. De boombeplanting op de Groeselaan zal meer benadrukt worden.

7.5. Verkeer.

In deze paragraaf wordt op de verkeersaspecten van het stadsvernieuwingplan ingegaan voorzover nog niet behandeld in de beschrijving van de deelgebieden. De verkeersproblematiek in Utrecht-west is recentelijk bestudeerd. De resultaten van deze studie zijn vastgelegd in de nota "Verkeersafwikkeling en -circulatie in Utrecht-west" gedateerd juli 1987 waarmee B. en W. op 19 januari 1988 hebben ingestemd. In deze paragraaf zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verkeersafwikkeling in Utrecht-west voor de jaren 90 opgenomen en worden, voorzover ze betrekking hebben op het plangebied, de reeds ontwikkelde plannen en de aanbevelingen samengevat. Bij het ontwerpen van de gewenste verkeersafwikkeling voor de jaren 90 in Utrecht-west wordt uitgegaan van de volgende ontwikkelingen:

- Een mobiliteitsnaam ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen. Hiervoor wordt uitgegaan van het rapport "Verkeersafwikkeling Utrecht-West rond 1990" gedateerd februari 1985.
 - Een toename in de omvang en de frequentie van de jaarbeursactiviteiten. Het extra verkeersaanbod ten gevolge van deze activiteiten zal een structureel karakter krijgen.
- Voor de toekomstige verkeersafwikkeling worden de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- De doorstroming van het openbaar vervoer moet goed zijn om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.
- De verkeersveiligheid voor met name het langzame verkeer moet gewaarborgd worden.
- De oversteekbaarheid voor het langzame verkeer van verkeersbarrières moet een voldoende niveau hebben.

Voor de verkeerskundige planvorming in het gebied wordt uitgegaan van:

- De aanleg van de brug over het Merwedekanaal in het verlengde van de Van Zijfsweg (gereed begin 1990). Deze biedt een directe ontsluiting voor de parkeerplaatsen van de Jaarbeurs aan de oostzijde van het Merwedekanaal. Tevens ontstaat er een directe verbinding tussen de Groeselaan en de Overste den Oudenlaan.
- Capaciteitsuitbreiding van de hoofdwegensstructuur door optimalisatie van de bestaande infrastructuur door profielwijziging en/of verkeersbeheersing.

- Het zoveel mogelijk scheiden van de grote verkeersstromen van en naar de jaarbeurs en het Hofjellerrein om een optimale afwikkeling te bewerkstelligen.
- Het weren van doorgaand verkeer op de Groeselaan (voorgenomen uitvoering 1990/1991).
- Het ontwikkelen van plannen om de verkeersdruk en de parkeerdruk ten gevolge van de jaarbeursactiviteiten te minimaliseren door park-and-ride voorzieningen en parkeerbeheer (belanghebbenden parkeren).

De reeds ontwikkelde plannen hebben allen betrekking op een verbetering van de doorstroming van het verkeer in Utrecht-west, waarbij bijzondere aandacht is besteed aan het openbaar vervoer. Ze hebben indirect gevolgen voor het plangebied. Zo is voor de M.L.Kinglaan een zogenaamde tidal-flow regeling ontworpen waardoor het openbaar vervoer beter zal kunnen doorstromen en zijn voor de aansluitende Weg der Verenigde Naties maatregelen gepland om de maximum snelheid terug te kunnen brengen tot 50 km per uur. Hulpinddelen hierbij zijn de te plaatsen verkeersregelinstantie bij de oversteeplaats voor de nieuwe tramhalte en op de aansluiting met de Overste den Oudenlaan (uitvoering 1990).

Het kruispunt Wintthontlaan/Europalaan is gereconstrueerd en op het Anne Frankplein worden verkeerslichten geplaatst. De doorstroming van het openbaar vervoer op de Europalaan wordt verbeterd (uitvoering 1990). De Martin Luther Kinglaan, de Europalaan en de Overste den Oudenlaan worden aangepast voor een betere verkeersafwikkeling en doorstroming openbaar vervoer. Voor de ontsluiting van de jaarbeurs zal de Fentener van Vlissingenkade tevens een belangrijke rol gaan spelen. De parkeerterrinen van de jaarbeurs zullen voorzien worden van een flexibel parkeerverwijzings systeem.

7.6. Straatverbindingen.

Boven het plangebied bevinden zich straatverbindingstrajecten van de PTT en van Defensie. De betreffende twee PTT straatverbindingstrajecten lopen van het PTT-gebouw aan de Rookema Andreaelaan respectievelijk in de richting Woerden en Alphen aan de Rijn. Ter plaatse van het plangebied mogen deze straatverbindingstrajecten in principe geen belemmering ondervinden op een hoogte van ca 48 m + NAP en hoger. Ze kruisen het plangebied respectievelijk ter hoogte van het bedrijvengebied Jekerstraat en de bestaande gebouwen van de jaarbeurs. De hoogtebepalingen in het stadsvernieuwingssplan zijn van dien aard dat er geen aanleiding bestaat de straatverbindingstrajecten op de plankaart op te nemen. De betreffende vier straatverbindingstrajecten van Defensie lopen van de Lt.gen. Knoopkazerne aan de Groeselaan in respectievelijk de richting Schoonhoven, Gouda, Hilversum en de Bilt. Ter plaatse van het plangebied mogen deze straatverbindingstrajecten in principe geen belemmering ondervinden op een hoogte van respectievelijk ca 52 m + NAP en hoger, ca 58 m + NAP en hoger, ca 60m + NAP en hoger en ca 55m + NAP en hoger. De twee op het westen gerichte straatverbindingen zijn voor het plangebied van belang i.v.m. de ontwikkelingen op het Hofjellerrein en het jaarbeursterrein.

Voor de nieuwbouw langs de Graadt van Roggenweg en de Groeselaan binnen de bestemmingen "Kantoordoeleinden (Kd)" en "Uit te werken jaarbeursdoeleinden (Uj)" is een hoogte toegestaan waarvan de straatverbindingen hinder zouden kunnen ondervinden. In de voorschriften is bepaald dat alleen in afwijking van de aangegeven hoogtebeperkingen mag worden gebouwd na goedkeuring van de beheerder en een vrijstelling van B. & W.

7.7. Functionele aspecten.

In de voorschriften is per bestemming een regeling getroffen t.a.v. het gebruik van de percelen en opstellen. Conform de uitgangspunten zijn bepaalde categorieën van functies in omvang gelimiteerd en is voor weer andere functie-categorieën verdere uitbreiding mogelijk gemaakt. Bij het functiebeheer vervult het functie-registratiesysteem een belangrijke rol. Hierin worden de vloeroppervlakten van alle niet-woonfuncties in het plangebied periodiek bijgehouden. Teneinde een adequate werkwijze m.b.t. dit registratiesysteem te maken zal parallel aan de eerste ter visuele ingang een functie-registratie (zie bijlage) ter inzage worden gelegd. Voor ieder bestaat de mogelijkheid deze registratie te toetsen aan de werkelijkheid.

Bij de ontwikkeling van het stadsvernieuwingssplan wordt de gemeenteraad de "Inspraakverordening voor stadsvernieuwing en ruimtelijke ordening" vastgesteld. In deze verordening is vastgelegd, dat inspraak regel is en geen uitzondering. Bovendien kent de verordening behalve procedureregels en een rapportageverplichting een beklagrecht. Ter verbetering van de rechtsbescherming van insprekers is in artikel 8 van de verordening de mogelijkheid aangegeven om beklag te doen over de uitvoering van de inspraakverordening.

In hoofdstuk 4 "Voorafgaande besluitvorming en het overleg met het wijkcomité" wordt ingegaan op de gevolgde procedure en de daarin passende inspraakmomenten. In de bijlage INSPRAAK-EN OVERLEGRESULTATEN zijn de inspraakresultaten met betrekking tot het ontwerp-stadsvernieuwingssplan opgenomen. De inspraak op dit plan heeft gelijktijdig met het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening plaatsgevonden.

Het ontwerp-stadsvernieuwingssplan Dichterswijk/Croeselaan is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegestuurd aan de volgende instanties:

1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland
2. De Inspecteur van de Volkshuisvesting in de Provincie Utrecht
3. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat
4. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Utrecht
5. De Eerst aanwezende Ingenieur der Geneeskunde
6. De Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne
7. De Directeur van de Dienst Ruimte en Groen van de Provincie Utrecht (coördinatie binnen provincie)
8. De Directeur Kabel- en Radloverbindingen Afd. BSSV/PVIS
9. De Directeur van PTT Telecom bv
10. De Directeur van het Postdistric Utrecht
11. De Directeur van het N.V. Energieproductiebedrijf UNA
12. De Directeur van het Waterleidingbedrijf Midden-Nederland
13. De N.V. Nederlandse Gasunie
14. De Directeur van de Provinciale Utrechtse Elektriciteitsmaatschappij (PUEM)
15. N.V. Stadsverwarmingbedrijf Pegus
16. Stichting Utrechtse Woningbouwverenigingen (STUW)
17. De N.V. Nederlandse Spoorwegen afd. Planologie
18. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken
19. N.V. Verenigd Streekvervoer West-Nederland
20. N.V. Vervoermaatschappij Centraal Nederland, dienst Vervoersonwikkeling
21. De Rijkshoofdinspecteur van het verkeer in het district Noord-West
22. N.V. Casema

In de bijlage INSPIRAAK- EN OVERLEGRESULTATEN zijn de overlegresultaten m.b.t. het ontwerp-stadsvernieuwingssplan Dichterswijk/Croeselaan opgenomen.

10. Behandeling in de Provinciale Planologische Commissie.

Het ontwerp-stadsvernieuwingssplan Dichterswijk/Croeselaan is op 24-01-1990 behandeld in de P.P.C.. In dit hoofdstuk zijn de reacties op het plan met het bijbehorende gemeentelijk commentaar opgenomen.

1. Reactie:

De P.P.C. kan in grote lijnen met het ontwerp stadsvernieuwingssplan instemmen en is van mening dat door de voorgestelde nieuwbouw op en rond het Hofel-terrein er uit stedenbouwkundig oogpunt een wezenlijke opwaardering van dit belangrijke gebied zal plaatsvinden.

1. Commentaar:

Van deze instemmende mening wordt kennis genomen.

2. Reactie:

Het is een goede zaak, dat een verdere intensieve werkgelegenheidsontwikkeling wordt gekoppeld aan een hoogwaardig openbaar vervoersnet. In het kader van het Utrecht City-Project (U.C.P.) worden voorstudies uitgewerkt waarbij wordt gedacht aan een ondergronds raillijntracé dat op de Graadt van Roggenweg afbuijt van het bestaande tracé, onder de geprojecteerde kantoorbebouwing op het Hofjel-terrein doorgaat en het Centraal N.S. station ondergronds kruist. De R.P.C. heeft er nota van genomen dat in het SV-plan Dichterswijk/Croeselaan een tracé-reservering zal worden opgenomen. Het is gewenst in de toelichting op dit aspect nader in te gaan.

2. Commentaar:

Voor het Hofjel-terrein is inmiddels het ondergrondse raillijntracé, voornamelijk uit kostentechische overwegingen, van de baan. In het kader van het U.C.P. zal de loop van het raillijntracé nader worden onderzocht. In verband hiermee is op een deel van de Croeselaan, bij de vaststelling van het plan, de plangrens verlegd naar de aan de westzijde van de Croeselaan opgenomen bebouwingsgrens.

3. Reactie:

Het leggen van een duidelijke relatie met de omringende plannen en met name met het U.C.P. is gewenst. Er ware in te gaan op de uitstralingseffecten en consequenties voor o.a. de verkeersstructuur in het plangebied, alsmede het vervoers-coördinatieplan voor de jaarbeurs. De jaarbeurs is als proefproject aangewezen (Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel II). De in het kader van het U.C.P. ontworpen volwaardige verkeerstunnel onder het spoorwegemplacement, ter hoogte van het RABO-kantoor is niet opgenomen, wel een voetgangers/fietsrelatie.

3. Commentaar:

De ontwikkelingen in het plangebied en in het kader van het U.C.P. zijn zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. De kantoorbebouwing op het Hofjel-terrein kan niet wachten tot het U.C.P. volledig is uitgekristalliseerd. In het U.C.P. is deze bebouwing als randvoorwaarde meegenomen. In het kader van het U.C.P. wordt gestreefd naar het voorkomen van nadelige uitstralingseffecten voor met name de woonwijken in het plangebied, bijvoorbeeld door parkeerbeheer. De in het SV-plan opgenomen verkeersstructuur is afgestemd op de jaarbeursontwikkelingen en geeft bovendien mogelijkheden in te spelen op de ontwikkelingen in het kader van het U.C.P. Het genoemde vervoers-coördinatieplan voor de jaarbeurs heeft geen directe gevolgen voor het SV-plan. Ten behoeve van het U.C.P. wordt een afzonderlijk bestemmingsplan ontwikkeld. Er wordt naar gestreefd om waar hoogwaardige ingrepen in het verkeer- en vervoerssysteem noodzakelijk zijn deze in dit plan op te nemen. Mede naar aanleiding hiervan is bij de vaststelling van het plan de plangrens ter plaatse van het RABO-kantoor zodanig aangepast dat een eventuele volwaardige verkeerstunnel binnen de grenzen van het U.C.P.-bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.

4. Reactie:
Tegen de achtergrond van een negatief saldo van 45 miljoen gulden is het een onbevredigend gegeven, dat er een grootschalige kantoor en hotelontwikkeling plaatsvindt d.m.v. particuliere exploitatie, terwijl elders in het plangebied grote exploitatietekorten optreden. Verzocht wordt duidelijk aan te geven waarom hiervoor gekozen is en op welke wijze eventueel nog een bijdrage voor de planexploitatie kan worden geleverd.

4. Commentaar:
Een bijdrage aan de planexploitatie kan niet worden verwacht. De grootschalige ontwikkeling op het jaarbeurs-terrein en het Hofjel-terrein is een gevolg van het resultaat van het overleg dat in 1981 heeft plaatsgevonden tussen het Rijk (Verkeer en Waterstaat, Defensie) Provincie, Gemeente en N.S.
De overeenstemming die begin 1981 werd bereikt heeft betrekking op het realiseren van de volgende vier elementen.
- aanleg tramlijn naar Nieuwegein/IJsselstein (V. en W./N.S./Gemeente)
- nieuwbouw van de Lt. Gen. Knoopkazerne voor Defensie (financiering via opbrengst Hofjel-terrein) naast het RABO-kantoor
- ontwikkeling Suikerterrein (gemeente)
- uitbreiding jaarbeurs met bijbehorende zaken (jaarbeurs/gemeente)
Als onderdeel van deze afspraken heeft de jaarbeurs het restaurant van het Hofjel-terrein verworven en is in overleg met Nationale Nederlanden overgegaan tot ontwikkeling van de plannen voor de jaarbeurs, de kantoorbebouwing langs de Graadt van Roggenweg hoek Groeselaan en een hotel. In 1987 is er nog een nadere overeenkomst tussen Gemeente en jaarbeurs gesloten t.b.v. een verbetering van het parkeren, een brug over het Merwedekanaal, reconstructie/omlegging Van Zijstweg, een grondruil, een betere ontsluiting en de voor deze werken noodzakelijke financiële bijdrage van de jaarbeurs. Voor de financiële aspecten wordt verwezen naar paragraaf 4.7. van de F.E.P. Er wordt nog nagegaan of, middels het heffen van baatbelasting, het onrendabele deel van het totale plan voor de gemeente terug te dringen is.

5. Reactie:
Gezien het grote exploitatietekort wordt in overweging gegeven om nog eens nader te bezien of de woonbestemming van het Havengebied niet kan worden omgezet in een commerciële (kantoren) bestemming.
5. Commentaar:
Dit model is financieel nader uitgewerkt en levert, zoals te verwachten, een aanzienlijk lager tekort op. Het kantorenmodel heeft als naddeel dat:
- het volledig strijdig is met de uitgangspunten van het SV-plan; het een extra druk geeft op de reeds aanwezige woonbebouwing aan de Groeselaan;
- het concurrentie vormt voor de andere in ontwikkeling zijnde kantoorgebieden;
- het opnieuw een verdere beperking geeft van de woningbouwmogelijkheden in de stad;
- het eerst tot ontwikkeling kan worden gebracht nadat er voldoende zekerheid bestaat over het treffen van maatregelen ter voorkoming van negatieve gevolgen voor de verkeers- en parkeersituatie in dit stadsdeel.

6. Reactie:
Het uitvoeringsschema ontbreekt aan het de P.F.C. voorgedragde SV-plan. Het uitvoeringsschema moet aan de wettelijke criteria voldoen.

6. Commentaar:
Aan het SV-plan is voor de ter inzagelegging een uitvoeringsschema toegevoegd dat voldoet aan de daaromtrent gestelde eisen.

7. Reactie:
De indruk bestaat dat de gemeente het probleem ten aanzien van de herplaatting van bewoners en bedrijven in verband met de ingrijpende bestemmingswijzigingen te vrijblijvend benadert. Intensief overleg met de betrokkenen is zeer gewenst.

7. Commentaar:
Bij de verwerking van woonpanden en bedrijfspanden door de jaarbeurs heeft de gemeente geen actieve rol. In de onderhandelingen zullen zeker de verplaatsingsmogelijkheden van eigenaar/bewoners en bedrijven een rol spelen. Alle aankopen geschieden bij minnelijke overeenkomst. De herplaatting van de huurders van woonpanden die door de jaarbeurs worden verworven heeft de gemeente op zich genomen. Met een groot aantal bewoners is inmiddels overeenstemming bereikt.
De daadwerkelijke uitplaatsing vindt reeds plaats. Ter voorkoming van verpauwing worden in de leegkomende woonpanden tijdelijke bewoners geplaatst.
In het Havengebied gaat het om de gevolgen van het beëindigen van erfpacht, huur- of gebruikerscontracten. Uiteraard wordt hierover met betrokkenen gesproken. Omdat het hier de beëindiging van contracten betreft is de gemeente niet verplicht voor verplaatsing zorg te dragen. De gemeente zal waar mogelijk bij verplaatsing vrijblijvend behulpzaam zijn.

8. Reactie:
Zijn er geactualiseerde gegevens die meer inzicht geven in de mate van verontreiniging van het Havengebied en de gevolgen hiervan voor de exploitatie en de realisering van de woonbestemming.

8. Commentaar:
Inmiddels is in een deel van het Havengebied een bodemonderzoek c.q. een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit heeft verontreinigingen van bodem en grondwater aangetoond. Zodra dit mogelijk is zal voor het gehele voor woningbouw in aanmerking komende gebied een nader bodemonderzoek worden uitgevoerd. Het verontreinigde havenstelsel van de Veemarkthaven is inmiddels verwijderd. De haven is gedempt.
Op basis van het oriënterend bodemonderzoek zijn in de P.F.C. de kosten voor sanering ingeschat.

9. Reactie:
De tekst van artikel 17 lid 1 is erg onduidelijk.

9. Commentaar:
De tekst is aangepast aan hetgeen als commentaar op de reacties in het kader van het artikel 10 BRO overleg was toegezegd.

10. Reactie:

Over de Financiële Economische Paragraaf heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen het college van Gedeputeerde Staten van Utrecht en het college van B. en W. van Utrecht. Tijdens dit overleg op 10-10-'89 zijn afspraken gemaakt (brief G.S. 17-10-'89). Ambtelijk overleg vindt nog plaats over de reserve benadering in het kader van de aan de provincie voorgelegde notitie "Totaal-pakket Utrechtse woningbouwlocaties 1990-1994 e.v. in relatie tot de dekkingsmiddelen". Nader overleg over de onderbouwing van de FEP met de meest betrokken instanties wordt noodzakelijk geacht. De problematiek van het SV-plan reikt echter veel verder dan de reserve benadering. Te denken valt aan:

- a In de FEP is voor de twee uit te werken woonbestemmingen (Havengebied en terrein Vellinggebouw Heycopstraat) een geringere opervlakte voor exploitatiegebied opgenomen dan de uit te werken bestemmingen WVI en WVII aangegaven. Verzocht wordt alsnog een globale raming van de exploitatie resultaten (en de dekking daarvan) bij effectivering van de gelegde bestemmingen te geven.
- b Er zijn geen financiële gegevens bekend gemaakt van de uitvoering van de voetgangers/fietslocatie over het spoorwegemplacement. Als mogelijk kostendrager wordt het U.C.P.-project in beeld gebracht.
- c Er zijn eveneens geen financiële gegevens overgelegd ten aanzien van een aantal infrastructurale maatregelen, welke binnen de weergegeven bestemmingen in het kader van het verkeerscirculatieplan Utrecht-West kunnen worden getroffen. Een onbepaalde en niet cijfermatig onderbouwde verwijzing naar de, overigens nog in het kader van de artikel 12 procedure in discussie zijnde, investeringsplanning is dan ook een te smalle basis voor toetsing van de realiteitswaarde.
- d Te verduidelijken ware de voorziene financiële dekking vanuit het MPS-fonds. Er is een bedrag van 4 miljoen gulden mee gemoedigd terwijl het budget voor 1989-1993 naar verhouding inmiddels tot 1 miljoen gulden zou zijn teruggebracht.

10. Commentaar:

- a De kostenraming is opgezet op basis van een modelmatige uitwerking waarbij uitgegaan is van het grotendeels handhaven van het reeds aanwezige water. Het is echter mogelijk dat op kleine onderdelen correcties moeten plaatsvinden bij de definitieve uitwerking van het plan. Derhalve is de uit te werken woonbestemming ook over de haven gelegd. De stedenbouwkundige uitwerking zal echter binnen de gestelde budgetten moeten plaatsvinden.
- b De ontwikkelingen in het kader van het U.C.P. zijn inmiddels zover gevorderd dat bij de vaststelling van het plan de plangrens ter plaats van het RABO-kantoor is gewijzigd. In het bestemmingsplan, dat in het kader van het U.C.P. wordt opgesteld, worden alle infrastructurale werken die op dit project betrekking hebben opgenomen. De kans is groot dat er in plaats van een voetgangers/fietsverbinding een volledige verkeerstunnel zal worden gerealiseerd. De langzaam verkeersroute is dus uit het SV-plan gehaald.

- c Tussen de Gemeente en het Rijk is een convenant
Bereikbaarheidsplan Randstad gesloten. De dekking van de
financiële lasten van de uitvoering van het Breikbaarheidsplan
Randstad voor Utrecht-west (investeringsplanning en subsidie
toezeggingen door de Minister van Verkeer en Waterstaat) kan op
dit moment niet harder worden gemaakt dan in dit convenant
voorzien.
- d Ten aanzien van de dekking ten laste van het M.P.S.-fonds kan
gesteld worden dat twee projecten met een tekort van ca 0,7
miljoen gulden nog niet in het huidige M.P.S.-programma zijn
opgenomen en derhalve de komende jaren in bijstellingen verwerkt
moeten worden. Voor de overige projecten geldt, dat reeds
voldoende middelen in het M.P.S. '90-'94 gereserveerd zijn c.q.
reeds in voorgaande jaren met het M.P.S.-fonds zijn verrekend.

BIJLAGE.

Brief G.S. dd 21 november 1989 Vaststelling hogere grenswaarden Wet
geluidhinder.



Galileilaan 15
Postbus 80300
Utrecht
Telefoon 030-589 111
Telefax 030-522 564

Datum	21 november 1989	Afdeling	MM/mmg
Nummer	464736	Referentie	W. Zandbergen/MD
Uw brief van	24 juli 1989	Door kiesnr.	583569
Uw nummer	DRO.893641	Onderwerp	Vaststelling hogere grens- waarden Wet geluidhinder ontw.best.pl. Dichterswijk- Croeselaan.
Bijlage			

Beschikking op verzoek van burgemeester en wethouders van Utrecht inge-
komen op 26 juli 1989, nr. 462941 en de daarop verstrekte aanvulling van
16 november 1989, nr. 464658 om vaststelling van hogere grenswaarden
voor geluidsbelastingen in verband met het ontwerp-bestemmingsplan Dich-
terswijk-Croeselaan.

Overwegingen t.a.v. het verzoek

1. In het belang van het voorkomen en bestrijden van geluidhinder is
het gewenst vast te leggen welke geluidsbelasting binnen de zone van
de Graadt van Roggenweg, de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Hey-
copstraat ten hoogste toelaatbaar is, aangezien deze geluidsbelas-
ting de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder zal overschrij-
den.

2. Het toepassen van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te
verwachten geluidsbelasting zal onvoldoende doeltreffend zijn en
overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige en verkeerskun-
dige aard.

3. De woningen zijn opgenomen in een stadsvernieuwingssplan. Tevens ver-
vullen de woningen een doelmatige, akoestisch afschermerende functie
voor de achterliggende geluidsgesvoelinge bestemmingen.

Beslissing

I. Wij hebben besloten om - gelet op het bepaalde in de artikelen 83 tot
en met 87 en 103 van de Wet geluidhinder en op het Besluit grenswaarden
binnen zones langs wegen - de volgende hoogst toelaatbare waarden vast
te stellen:

1. 65 dB(A) voor de bestemming UK, vanwege de Graadt van Roggenweg (de
afstand tot de as van de meest nabijgelegen rijbaan dient minimaal
12 meter te zijn);

2. 64 dB(A) voor de bestemming UK, vanwege de Croeselaan (de afstand tot de as van de meest nabijgelegen rijbaan dient minimaal 10 meter te zijn);
3. 58 dB(A) voor de bestemming UW I, vanwege de Van Zijstweg 51, vanwege de afstand 61 dB(A) voor de woning gelegen aan de Van Zijstweg 51, vanwege de afstand 62 dB(A) voor de woningen aan de Van Zijstweg 3 t/m 17, vanwege de afstand 62 dB(A) voor de woningen aan de Croeselaan 163 en 165, vanwege de afstand 62 dB(A) voor de woningen aan de Croeselaan 173, vanwege de afstand 55 dB(A) voor de woning gelegen aan de Croeselaan 175, vanwege de afstand 57 dB(A) voor de woning gelegen aan de Croeselaan 189, vanwege de afstand 51 dB(A) voor de woning gelegen aan de Croeselaan 189, vanwege de afstand 60 dB(A) voor de bestemming UW II, vanwege de Heycopstraat (afstand 9 meter) voor de bestemming UW II, vanwege de Heycopstraat (afstand 9 meter).

II. Aan de vaststelling van de hogere grenswaarde onder I worden de volgende voorwaarden verbonden:

- a. De ontworpen bebouwing dient een geluidafschermende functie te gaan vervullen en dient daarom zoveel mogelijk aaneengesloten en vrijwel evenwijdig aan de weg te worden gesitueerd te worden (situatie 3 en 11).
- b. De geluidafschermende maatregel(en) en/of bebouwing(en) dienen te worden gerealiseerd te zijn, dan wel dient zekerheid te bestaan omtrent de realisatie daarvan, alvorens de achter deze bebouwing gelegen de bebouwing binnen de zone in gebruik mag worden genomen (situatie 3 en 11).
- c. Voldaan dient te worden aan de verplichting tot het treffen van maatregelen aan de gevel ter verkrijging van een geluidsniveau in de binnenruimten bij gesloten ramen van max. 40 dB(A) voor de niet met name in de woningwet en wel met name in de WGH genoemde geluidsgeluidige gebouwen (situatie 1 en 2).

Afschriften van dit besluit worden gezonden aan:

1. burgemeester en wethouders van Utrecht;
2. de heer Inspecteur van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu voor Utrecht, Postbus 13154, 3507 LD Utrecht;
3. de Inspecteur van de Volkshuisvesting voor Utrecht;
4. de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Postbus 450, 2260 MB Leidschendam, ter goedkeuring.

Gedeputeerde staten van Utrecht.
Overeenkomstig het oorspronkelijke,
de griffier der staten,

BIJLAGE.

Functieregistratie Dichterswijk/Croeselaan.

In het functieregistratiesysteem zijn uitsluitend niet-woonfuncties opgenomen.

Per pand zijn achtereenvolgens aangegaven: het huidige gebruik, de vestigingsnaam, het bestaande vloeroppervlak, de bestemming en een rubriek opmerkingen.
In laatsgenoemde rubriek wordt vermeld of het betreffende pand op het moment van inventarisatie leeg stond, een opslagfunctie had en over onbebouwd terreinoppervlak beschikte (aangeduid als bijv. t 100).

Verklaring van de gebruikte afkortingen.

hnr	huisnummer
vest.naam	naam/omschrijving vestiging
opp	vloeroppervlak in m ²
best.	bestemming
opm	opmerking
t	terreinoppervlak
gebruik:	
De/Di	detailhandel/zakelijke dienstverlening
Be	bedrijf/opslag
Ma	maatschappelijke dienstverlening
Me	medische dienstverlening
Ho	horeca
Ka	kantoren
Recr	recreatieve voorzieningen
Soc.C	sociaal-culturele voorzieningen
Onr	onderwijs

bestemming:

UWI, II	uit te werken woondoeleinden
UJ	uit te werken jaarbeursdoeleinden
WI, 2, 3	woondoeleinden (bebouwingsscategorie 1, 2, 3)
Wa3	woondoeleinden a (bebouwingsscategorie 3)
B	bedrijfsdoeleinden
J	jaarbeursdoeleinden
Ka, b, c, d	kantoordoeleinden
GB4	gemeenge bebouwing (bebouwingsscategorie 4)
Vms	verkooppunt voor motorbrandstoffen en/of servicestation
M	maatschappelijke doeleinden
S	speeltuin
E	ert
*	vestiging breder dan vlg de tabel in art. 14 lid 4 is toegestaan.

straatnaam	hnr	gebr	vest. naam	opp	best	opm
Asselijnstr.	1-3	De	radio, tv	30	W2	
Van Baerlestr.	1	De		40	W2	leeg
Balijelaan	1	Ho	hotel	240	GB4	
Balijelaan	3	Ho	café	80	GB4	
Balijelaan	5	DI	uitzendbureau	80	GB4	
Balijelaan	7	De	dranken	40	GB4	
Balijelaan	9	De	kleding	50	GB4	
Balijelaan	11	De	groente, fruit	50	GB4	
Balijelaan	13	De	zuivel, brood	80	GB4	
Balijelaan	15	De	vis	60	GB4	
Balijelaan	17	Ho	caféteria	150	GB4	
Balijelaan	19	De	drogist	85	GB4	
Balijelaan	19a	De		25	GB4	
Balijelaan	21	De	schoenrep.	25	GB4	
Balijelaan	25-27	Me	fysiotherapie	120	W2	leeg
Bolksbeekstr.	1	DI	postkantoor	120	GB3	
Bolksbeekstr.	7	Ma	werkplaats	200	W3	t 80
Brederoplein	2	Ho	restaurant	60	W2	
Brederoplein	4	De	2e hands goed.	40	W2	
Brederoplein	6	Ho	caféteria	95	W3	
Jacob Catsstr.	39	De	antiek	56	W3	
Coornhertstr.	6	Be	kunstenaar	70	W1	
Coornhertstr.	20	Be	schildersbedr.	40	W1	
Coornhertstr.	72	De	levensm.	50	W2	opslag
Croeselaan	14-20	Ka	RABO-bank	46153	Ka	t200000
Croeselaan	20	Ka	parkeergr.	22457	Ka	
Croeselaan	22	Ka	politie	4700	Ka	
Croeselaan	22	Ka	C.V.I.	19128	Ka	t 400
Croeselaan	22	Ka	reclamebur.	1700	Ka	
Croeselaan	28	Ka	ontwerpbur.	912	Ka	
Croeselaan	28	Ka	P.U.E.M.	9538	Ka	t 400
Croeselaan	28	Ka	kabelbedrijf	25	Ka	
Croeselaan	35	Be	oppervlakte-	20	Kd	
Croeselaan	37	Ho	caféteria	45	Kd	
Croeselaan	39	DI	hojelaazerne	15134	Kd/UJ	t56400
Croeselaan	41	Be	metaalbedr.	50	Kd	opslag
Croeselaan	43	Be	metaalbedr.	60	Kd	
Croeselaan	44-46	Ka	P.U.E.M.	5269	Ka	t 8940
Croeselaan	47	Recr	amusementshal	100	Kd	
Croeselaan	51-53	De	rijwelen	150	Kd	
Croeselaan	55	Ho	caféteria	45	Kd	

Croeselaan	57	De	50	Kd	
Croeselaan	59-61	Ho	160	Kd	
Croeselaan	69	Ho	150	Kd	
Croeselaan	71	De	35	Kd/UJ	
Croeselaan	73	Me	50	UJ	
Croeselaan	85b	Dl	20	W3	woning
Croeselaan	91	Ho	180	W3*	
Croeselaan	94	De	30	W3	opslag
Croeselaan	96	Dl	68	W3	
Croeselaan	98	De	20	W3	
Croeselaan	106	Recr	16	W3	woning
Croeselaan	116b	Be	10	W3	
Croeselaan	118	Dl	40	W3	
Croeselaan	122	De	150	VMS	t 100
Croeselaan	126	Dl	100	W3	
Croeselaan	130	Ond	60	W3	woning
Croeselaan	140	Ho	60	W3	
Croeselaan	163	Be	450	W4*	t 150
Croeselaan	175-179	De	215	W3*	t 100
Croeselaan	177	Dl	120	W3	
Croeselaan	177-2	Dl	120	W3	
Croeselaan	182	De	150	W3	
Croeselaan	183	De	300	W3	
Croeselaan	184	Dl	80	W3	
Croeselaan	187	Be	40	W3	
Croeselaan	193	Be	75	W3	opslag
Croeselaan	195	Dl	75	W3	
Croeselaan	197	Dl	80	W3	
Croeselaan	199-203	Be	240	W3*	
Croeselaan	205-207	Be	150	W3*	
Croeselaan	209-211	Be	210	W3*	
Croeselaan	213	De	150	W3	
Croeselaan	215	Be	75	W3	
Croeselaan	215b	Be	20	W3	woning
Croeselaan	217	Be	100	W3	
Croeselaan	219	Be	100	W3	opslag
Croeselaan	224	Dl	50	W3	
Croeselaan	229	Be	50	W3	
Croeselaan	234	Me	35	W3	
Croeselaan	242	Be	50	W3	woning
Croeselaan	246	Dl	70	W3	
Croeselaan	247	Dl	90	W3	
Croeselaan	247b	Dl	160	W3	étage
Croeselaan	249	De	60	W3	
Croeselaan	258	De	50	W3	
Croeselaan	260-262	De	120	GB4	
Croeselaan	266-274	De		GB4	
Croeselaan	266-274 vormt een geheel met Vondellaan 51 t/m 55				
Croeselaan	295-299	De	1110	W3*	
Croeselaan	301-301a	Dl	160	W3	
Croeselaan	301b	Be	50	W3	étage
Croeselaan	303	De	1600	W3*	
Croeselaan	341	Dl	50	W3	
Croeselaan	343	Dl	50	W3	
Croeselaan	385	Dl	50	W3	
Croeselaan	387	Me	60	GB3	
Croeselaan	389	De	84	GB3	
Croeselaan	391	Ho	50	GB3	
Croeselaan	393	De	100	GB4	

Croeselaan	395	D1	kapper	60	GB4
Croeselaan	397	De	schoenen	120	GB4
Da Costakade	2	De	kurk	110	W2
Da Costakade	18-20	Ma	wijkbureau West	300	W2
Da Costakade	20	Ma	bouw.won.toez.	100	W2
Da Costakade	45	Ka	soc./med.	3572	Kc
Da Costakade	58	Me	artsenpraktijk	50	W2
Da Costakade	66	Be	stofferderij	50	W2
Da Costakade	68	Be	kunstenaar	20	W2
Da Costakade	110	D1	Openbare Werken	12	W2
F.v.Vl.kade	1	Ma	maatsch.dienst	100	Kb
F.v.Vl.kade	1-3b	Ma	politie	1280	Kb
F.v.Vl.kade	1a	Me	arts	160	Kb
Fruitstraat	1	D1	autoverhuur	75	W1
Fruitstraat	9	Be	plafonds	50	W1
Fruitstraat	11	Be	autolep.	200	W1
Fruitstraat	21	Be	aannemersbedr	125	W1
Fruitstraat	21	Be	autoreparatie	25	W1
V/d Goeststraat	2	De	zuivel	150	W1
V/d Goeststraat	25	Be	schlidersbedr	60	W1
V/d Goeststraat	27-29	D1	adviesbureau	120	W1
V/d Goeststraat	36	D1	automaten	200	W2
V/d Goeststraat	52	De		600	E
V/d Goeststraat	54	De	(zie nr 52)		W2
V/d Goeststraat	88	De	woninglnr.	96	W3
Groenendaalstr	2	De	slager	32	W3
Groenendaalstr	8	De	rijwelen	40	W1
Groenendaalstr	9	Be	installatiebedr	30	W1
Groenendaalstr	9	Be	aannemersbedr.	30	W1
Groenendaalstr	11	De	detailhandel	60	W1
Groenendaalstr	11K-13	Be	loodgietersbedr	140	W1
Groenendaalstr	12-14	D1	tentoonstelling	500	W1
Groenendaalstr	15	De	auto's	60	W1
Groenendaalstr	16-22	Be	autolep.	480	W1
Groenendaalstr	17-17K	D1	ontroerend goed	120	W1
Groenendaalstr	19-19K	Recr	amusement	120	W1
Groenendaalstr	21	D1	fototeleier	60	W1
Groenendaalstr	21K-25K	Be	bouwnijverh.	180	W1
Groenendaalstr	23-25	D1	kranen	120	W1
Groenendaalstr	24-26	Be	garage	1000	W1
Groenendaalstr	27-29	Be	metaalbedr.	220	W1
Groenendaalstr	31	D1	installatiebedr	160	W1
Groenendaalstr	35	D1	verhuurbedr.	80	W1
Groenendaalstr	37	Be	groothandel	160	W1
Groenendaalstr	39-41	Be	meubels	160	W1
Groenendaalstr	43	Be	groothandel	60	W1
Groenendaalstr	45	D1	ontroerend goed	60	W1
Groenendaalstr	45K-47K			120	W1
Groenendaalstr	47	De	woninglnr.	80	W1
Groenendaalstr	49	De	schoonmaakbedr.	80	W1

96-100A	Jekerstr	100	Be	aannemersbedr	60	W1	leeg	t 7400
	Jekerstr	100	Ond	atelier	60	W1		
	Jekerstr	106	Be	kunstenaars	1200	W1	t 1000	
	Jekerstr	106	Be	kunstenaar	120	W1	leeg	
	J.Luykenstr	1	D1	transport	40	W3		
	J.Luykenstr	2	D1	advoc kant.	100	W3		
	Merwedekade	128A	Soc.C	jeugdwerk	300	S	t 3700	
	Minneurslaan	20	D1	PTT/Expeditie	38614	B/Ka	t10248	
	H.Pootstr	2	D1	studio	60	W1		
	v.Schuurmanstr	22-24	De	levensmiddelen	144	W2		
	Spieghelstr	65	De	levensmiddelen	150	W2		
	Tesselsch.str	15	De	dierenart	25	W2	leeg	
	Tesselsch.str	26	Ho	dinerverzorging	40	W2		
	Tesselsch.str	38	De	woningint	40	W2		
	Veemarktplein	1-4	D1	autoverhuur	360	UJ		
	Veemarktplein	5	De	reclame	120	UJ		
	Veemarktplein	5B	Ond	computers	160	UJ		
	Veemarktplein	35A	D1	belasting	40	UJ		
	Veemarktplein	35A	D1	transport	500	UJ		
	Veemarktplein	42	Ho	restaurant	180	W3		
	Veemarktplein	44	Ho	restaurant	275	W3*		
	Vellingstr	10	D1	transport	1540	B	t 400	
	Vondellaan	1B	De	benzinstation	70	Vms	t 220	woning
	Vondellaan	23	D1	accountantsbur	35	W2		
	Vondellaan	35	De	kleding	75	GB4		
	Vondellaan	37-43	De	kleding	400	GB4		
	Vondellaan	45	Be	groothandel	200	GB4		
	Vondellaan	47-49	De	drogist	200	GB4		
	Vondellaan	51-55	De	electr.art.	600	GB4		
	Zoomstr	6	De	rijwelen	65	W3		
	Van Zijstweg	3	Be	autorep.	60	W4	leeg	
	Van Zijstweg	9	Be		70	W4		
	Van Zijstweg	11	Be	groothandel	85	W4	opslag	
	Van Zijstweg	17	Be	aannemersbedr	87	W4		

diverse adressen
vloeroppervlak jaarbeursgebouwing (gedeelte binnen het
stadsvernieuwingsplan) : 206900 m².
bestemming UJ/J

8139Z

B. UITVOERINGSCHEMA, BEHORENDE BIJ HET STADSVERNIEUWINGSPLAN
DICHTERSWIJK/CROESLAAN.

I. ALGEMEEN.

I.1. Huidige situatie en doelstellingen m.b.t. het plangebied.
(Globale beschrijving)

Het uitvoeringschema vergezelt het stadsvernieuwingssplan Dichterswijk/Croeselaan.
In de toelichting op het stadsvernieuwingssplan wordt uitvoerig ingegaan op de bestaande situatie en het programma voor de planontwikkeling waarin de doelstellingen met betrekking tot het plangebied zijn beschreven. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

I.2. Relatie stadsvernieuwingssplan, Financieel Economische Paragraaf en Meerjarenprogramma Stadsvernieuwing.

In het stadsvernieuwingssplan en met name in het uitvoeringschema is beschreven welke concrete projecten zijn of moeten worden uitgevoerd en/of welke activiteiten hebben plaatsgevonden of nog moeten plaatsvinden om de doelstellingen van het stadsvernieuwingssplan te bereiken. De F.E.P. van het SV-plan geeft inzicht in de kosten en de dekking.
Op welk moment de daadwerkelijke voorbereiding en uitvoering plaatsvindt is afhankelijk van de beschikbare middelen.

Een deel van de projecten/activiteiten van het SV-plan maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Stadsvernieuwing (M.P.S.). In het kader van het M.P.S. wordt het beschikbare budget en de verdeling over de jaren bepaald.
Dit programma wordt door de gemeente opgesteld, na overleg met de buurten. Het programma bestaat 5 jaar en wordt jaarlijks bijgesteld. Er wordt steeds een jaar toegevoegd. Tussen het SV-plan (met name de F.E.P. en het uitvoeringschema) en het M.P.S. bestaat derhalve een duidelijke samenhang. Indien het M.P.S. wordt gewijzigd zal ook het uitvoeringschema gewijzigd moeten worden.
In de voorschriften van het SV-plan is een artikel opgenomen dat het voor B. en W. mogelijk maakt om jaarlijks als reactie op het vaststellen van het M.P.S. in de Gemeenteraad het uitvoeringschema te wijzigen.

I.3. Wijkbureau Utrecht-West en de invloed van de burgers.

Het gemeentelijk beleid is er reeds enige jaren op gericht het gemeentelijk handelen inzichtelijker te maken en de invloed van de burger op de vorming en uitvoering van gemeentebelief te vergroten. In dit kader paste de instelling van wijkbureau's binnen het stadsvernieuwingssgebied.
Het gebied Dichterswijk/Croeselaan ressorteert onder het Wijkbureau Utrecht-West. Alle projecten/activiteiten, die het gevolg zijn van het uitvoeringschema, worden voor zover nodig gecoördineerd door dit wijkbureau.

De gemeente heeft het voornemen om binnen het gehele stadsvernieuwingsgebied meer accent te leggen op de verbetering van particuliere woningen, met name ten aanzien van het aantal panden en het verhogen van het niveau van verbetering. De subsidie wordt gericht op het herstel van het casco van de woningen en niet op nauwelijks op woontechnische aspecten. De woontechnische maatregelen komen voor rekening van de eigenaar zelf.

In de Raamnota "Aanpak verbetering particulier woningbezit", welke door de Raad is vastgesteld, wordt uitgegaan van een complexmatige aanpak van het particuliere bezit. Jaarlijks worden in het kader van de vaststelling van het M.P.S. de projecten, waarbij sprake is van een complexmatige aanpak, door de gemeenteraad aangewezen. De afgelopen jaren is reeds sprake van een complexmatige aanpak van het particuliere woningbezit in de Groeselaan. In 1990 zal een voorstel aan de Raad worden gedaan om te starten met de complexmatige aanpak van het woningbezit in de Van der Goessstraat. Afhankelijk van de medewerking van de eigenaren en van de budgetruimte in het M.P.S. zal in de komende jaren de volgende routing door de wijk gelden:

1991	Van der Goessstraat 1e fase
1992	Van der Goessstraat 2e fase
1992	Groeselaan 341 t/m 391
1993	Van der Goessstraat 3e fase
1994	Van der Goessstraat 4e fase
wens	Bolksbeekstraat e.o.
wens	J. Catsstraat e.o.
wens	Tesselschadesstraat e.o.

2. Verbetering particuliere panden (passief beleid).

Naast de actieve gemeentelijke aanpak, middels de complexmatige aanpak, bestaat de mogelijkheid voor passieve woningverbetering door eigenaren. Individuele eigenaren kunnen, onder overlegging van hun plannen, subsidie verkrijgen voor de aanpak van hun woningen. Ook hier gaat het om cascoherstel. De voorwaarden waaronder subsidie kan worden verstrekt zijn vastgelegd in de Subsidieverordening Stadsvernieuwing.

II.1.C.

Verhuis- en herinrichtingskosten/wisselwoningen/bewoners-
begeleiding.

Ter ondersteuning van bovengenoemde activiteiten heeft de gemeente een aantal subsidie- en financieringsmogelijkheden. Voor bewoners van verhuurde woningen is het mogelijk om verhuis- en herinrichtingskosten te krijgen variërend tussen f 1.000,= en f 5.000,=. In de onlangs vastgestelde Subsidieverordening voor verhuis- en herinrichtingskosten is vastgelegd waarmee men hiervoor in aanmerking komt en hoeveel men ontvangt. Voor wisselwoningen kan men in aanmerking komen als door een corporatie of de gemeente een woning/pand ingrijpend wordt verbouwd/verbeterd zodat de bewoner tijdelijk elders huisvesting moet krijgen. Particulieren kunnen hiervoor soms in aanmerking komen. Ook in de bovengenoemde Raamnota is deze mogelijkheid genoemd.

De wijze waarop de burgers worden betrokken bij de concrete stadsvernieuings activiteiten is neergelegd in de inspraakverordening voor Stadsvernieuwing en Ruimtelijke Ordening van 1985. In het stadsvernieuingsgebied Dichterswijk/Croeselaan vindt maandelijks overleg plaats in de Overleggroep, waarin buurtbewoners, diverse organisaties en ambtenaren vertegenwoordigd zijn.

II. UITVOERING VAN DE BESTEMMINGEN.

Het beleid ten aanzien van de realisering van de bestemmingen in het SV-plan Dichterswijk/Croeselaan is deels passief, deels actief. Van passief wordt gesproken als de realisering aan derden wordt overgelaten. Deze activiteiten hebben geen financiële consequenties voor de gemeente. Bij de beschrijving van de uitvoering van de bestemmingen wordt dit onderscheid zonnodig gemaakt.

II.1. Uitvoering bestemming: Uit te werken Woondoeleinden I en II.

Woondoeleinden en Woondoeleinden a.

II.1.A. Nieuwbouwplannen (actief beleid).

In het SV-plan DCN is voor de projecten Heycopstraat/sporthal en Havengebied/kop Jekersstraat respectievelijk de bestemming "Uit te werken Woondoeleinden I en II" opgenomen. B. en W. zijn verplicht deze bestemmingen uit te werken met inachtneming van de opgenomen uitwerkingsregels. De voorgeschreven procedure moet hierbij worden gevolgd.

1. Woningbouwplan Heycopstraat/sporthal.

Op het voormalig veilingterrein is woningbouw gepland. De start van de uitwerking hangt nauw samen met de besluitvorming over het voortbestaan van de sporthal, die ondergebracht is in één van de veilinghallen. Het al dan niet handhaven van de sporthal is van invloed op het aantal woningen en de verkaveling van het woningbouwplan. De start van de uitvoering is gepland medio 1991.

2. Woningbouw Havengebied/kop Jekersstraat.

Op en rond het havengebied is woningbouw gepland, waarbij aanvullend in beperkte mate bedrijfs- of kantoorbebouwing mogelijk is. Dit plan vraagt, geleid op de complexe situatie, een lange voorbereidingstijd. Met de voorbereiding en uitvoering is in 1989 een voorzichtige start gemaakt. (demping Veemarkthaven). De uitvoering van het woningbouwplan en de bijkomende werken is gefaseerd gedacht. De start van de uitvoering is gepland in 1993.

II.1.B. Bestaande woningen (actief en passief beleid).

1. Verbetering particuliere panden (actief beleid).

De verbetering van particuliere panden wensst de gemeente te stimuleren. Daarvoor worden jaarlijks subsidies ter beschikking gesteld in het kader van het M.P.S.. Dit geldt zowel voor verbetering van particuliere eigeen woningen als voor restauratie van monumentale panden. De voorwaarden waaronder subsidie kan worden verregen, zijn vastgelegd in de subsidieverordening Stadsvernieuwing (91e herziening 1987). Voor particuliere verhuurders is voor woningverbetering subsidie te verkrijgen van het Rijk.

Corporaties en gemeente kunnen bij woningverbetering en vervangende nieuwbouw een beroep doen op subsidie t.b.v. begeleiding van de zittende bewoners. Dit bedrag kan per pand variëren van f 100,- tot f 1.000,-. De voorwaarden waaronder bijdrage kan worden verkregen zijn vastgelegd in de Nota Voorlichting, Begeleiding en Ondersteuning van bewoners bij woningverbetering. Binnenkort zal de Subsidieverordening Stadsvernieuwing op dit punt worden bijgesteld.

II.1.D. Andere functies (passief beleid).
De in de bestemming "Woondoeleinden" aanwezige horecabedrijven, detailhandelsbedrijven, dienstverlenende bedrijven, bedrijven in het categorie 1 en 2 en maatschappelijke doeleinden zijn in het stadsvernieuwingssplan gehandhaafd. Binnen de bestemming "Woondoeleinden a" is aan de Groeselaan nog enige uitbreiding van genoemde bedrijven mogelijk.

II.2. Uitvoering bestemming: Bedrijfsdoeleinden.

II.2.A. Actief beleid.
In het toekomstige woongebied Haventerrein/kop Jekersstraat is een beperkte mogelijkheid voor nieuwe bedrijven opgenomen met een hinderwetcategorie 1 en 2 aansluitend op de woonbestemming.

II.2.B. Passief beleid.
De huidige bedrijven aan de Jekersstraat en tussen Groeselaan en Jekersstraat zijn gehandhaafd, evenals het bedrijf grenzend aan het spoorweg emplacement.

II.3. Uitvoering bestemming: Uit te werken jaarbeursdoeleinden en jaarbeursdoeleinden (passief beleid).

Het jaarbeurscomplex heeft voor een deel de bestemming "Uit te werken jaarbeursdoeleinden" en voor het overige de bestemming "Uit te werken jaarbeursdoeleinden" gekregen. De bestemming "Uit te werken jaarbeursdoeleinden" moet door B. en W., met inachtneming van de opgenomen uitwerkingsregels, worden uitgewerkt. De voorgeschreven procedure moet hierbij worden gevolgd.
Binnen deze bestemming kan de jaarbeurs worden uitgebreid met expositieruimte, trade mart, kantoorruimte, hotelruimte, winkelruimte en horecavoorzieningen. Voor het realiseren van deze bestemming is het nodig dat aan de Groeselaan, het Veemarktplein en de Industrieweg een aantal woningen en bedrijfspanden worden gesloopt. De gemeente is niet actief betrokken bij aankoop en sloop van deze panden. De gemeente draagt wel zorg voor de herhuisvesting van de huurders van de woonpanden. Hiermede is reeds een begin gemaakt. De uitvoering van de eerste fase van de uitbreiding, vervanging van de Merwedehal, is gepland voor 1990.

- II.4. Uitvoering bestemming: Onderwijsvoorzieningen (actief beleid).
- Aan de kop van de Heycopstraat bij de Croeselaan is de nieuwbouw van de Dr. de Visserschool voor basisonderwijs gepland. Het huidige gebouw op de hoek Vondellaan/Croesestraat komt voor sanering in aanmerking. De huidige locatie voldoet niet aan de daaraan te stellen (milieu) eisen. De voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering van de nieuwbouw zijn inmiddels gestart.
- II.5. Uitvoering bestemming: Gemeinde Bebouwing (passief beleid).
- De in deze bestemming aanwezige detailhandelsbedrijven, dienstverlenende bedrijven, horecabedrijven en het hotel zijn in het SV-plan gehandhaafd. Enige bedrijfsuitbreidingen op de hoeken Croeselaan/Vondellaan en Croeselaan/Balijelaan zijn nog mogelijk. Dit gebied maakt deel uit van het wijkconcentratiegebied Rijndaan. Hetgeen onder II.1.B. en II.1.C. voor bestaande woningen is opgenomen is ook van toepassing op de woningen in deze bestemming.
- II.6. Uitvoering bestemming: Kantoordoeleinden.
- II.6.A. Actief beleid.
- In het toekomstige woongebied Haventerrein/kop Jekersstraat is een beperkte hoeveelheid kantoorruimte opgenomen.
- II.6.B. Passief beleid.
- In het noord-oostelijk deelgebied langs de Croeselaan, grenzend aan het plangebied van het UCP, hebben de bestaande kantoren de bestemming kantoordoeleinden gekregen evenals de kantoren aan de Da Costakade en de Graadt van Roggenweg hoek Fontener van Vissingenkade.
- Langs de Graadt van Roggenweg en het noordelijke deel van de Croeselaan, zullen als economische ondersteuning en ter begrenzing van het jaarbeursgebied kantoren worden gerealiseerd. De uitvoering is gepland in 1990.
- II.7. Uitvoering bestemming: Wegverkeer a en b (actief beleid).
- De bestaande wegen en straten in het plangebied hebben de bestemming "Wegverkeer a en b" en zijn als zodanig ingericht. Door middel van de herinrichting van de woonstraten wordt de woonomgeving verbeterd. Bij de herinrichting van straten zal waar nodig rioolvernieuwing plaatsvinden.
- II.7.A. Herinrichting van straten.
- In de meeste straten in het plangebied die hiervoor in aanmerking komen heeft herinrichting plaatsgevonden.
- De herinrichting/riolering van de Asselijnstraat, van der Goessstraat, S.v.d. Wielestraat en Reviuskade zal plaatsvinden in combinatie met de actieve particuliere woningverbetering in dit gebied. Met de herinrichting van het zuidelijk deel van de Da Costakade is momenteel gestart.

II.7.B.

Nieuw tracé v. Zijlsweg/brug over Merwedekanaal. In het kader van de verkeersafwikkeling in het plangebied krijgt dit nieuwe tracé een belangrijke verkeersfunctie. De nieuwe weg zal tevens de grens vormen met het jaarbeursgebied. De planvoorbereiding is gestart in 1989.

II.7.C.

Voet-/fietsrelatie J. Catsstraat / J. de Deckersstraat. Het SV-plan maakt deze verbinding mogelijk. In de F.R.P. is er rekening mee gehouden. In het kader van de inspraak is toegezegd dat omwonenden binnen de overlegstructuur van het wijkbureau Utrecht-West tijdig bij de planontwikkeling zullen worden betrokken.

II.8.

Uitvoering bestemming: Verkeersrelaties (passief).

II.9.

Uitvoering bestemming: Over-erf (passief beleid).

Bij de op de plankaart aangegeven ligplaatsen voor woonboten zijn, waar mogelijk, gronden bestemd voor oevergebruik behorende bij de ligplaats waarop enige bebouwing is toegestaan.

II.10.

Uitvoering bestemming: Groenvoorzieningen (actief beleid).

II.11.

Overige punten

II.11.A.

Geluidsvoorzieningen.

Aan de Graadt van Roggenweg, de Groeselaan, de Van Zijlsweg, de Heycopstraat, de Ballijelaan en de Vondellaan is sprake van een zodanige verkeersbelasting, dat de geluidhinder boven het volgens de Wet geluidhinder toelaatbare niveau ligt. Aangezien er voorlopig nog geen plannen zijn om de verkeerscirculatie te wijzigen wordt bij nieuw- en verbouwplannen rekening gehouden met de noodzakelijke maatregelen om het geluidsniveau tot het toelaatbare niveau terug te brengen. Gekoppeld aan woningverbetering zal tevens getracht worden geluidsisolatiemaatregelen te (doen) treffen.

II.11.B.

Sanering milieuhinderlijk bedrijf.

In 1991 zal gestart worden met de sanering van de milieuhinderlijke autospuiterij die gevestigd is Van Zijlsweg 3. Het tekort komt ten laste van het M.P.S..

III.1. Actief gemeentelijk beleid.

Ten behoeve van het aantonen van de economische uitvoerbaarheid van het stadsvernieuwingsplan is een afzonderlijke financieel-economische paragraaf (F.E.P.) opgesteld. Onderzocht zijn de financiële consequenties van de voorgestelde bestemmingswijzigingen en maatregelen binnen bestaande bestemmingen, die het gevolg zijn van een actief gemeentelijk beleid, gericht op realisering en die genoemd zijn in hoofdstuk II "Uitvoering van de bestemmingen". Hierbij zijn de volgende projecten betrokken:

1. Heycopstraat/sporthal (waaronder de Dr. de Visser school);
2. Havengebied/kop Jekersstraat;
3. Hertinrichting straten/riviervernieuwing, inrichting 30 km-gebied en verbetering winkelomgeving;
4. H. Tollensstraat (speelterrein);
5. Autospuiterij (Van Zijlsweg 3);
6. Verkeersrelatie onderhavige gebied/Overste den Oudenaan (verkeerstechnisch een verbinding van lage kwaliteit);
7. Voet-/fietsrelatie J. Catsstraat / J. de Deckersstraat;

De projecten Heycopstraat/sporthal en het Havengebied/kop Jekersstraat worden vanwege de relatie met het Utrecht-city project niet als specifieke stadsvernieuwingsmaatregel aangemerkt. Het negatieve saldo van de respectievelijke grondexploitaties zal worden afgetrokken met de reserves van het grondbedrijf. Het project nummer 5, autospuiterij, is reeds opgenomen in het Meerjarenprogramma Stadsvernieuwing (M.P.S.). De overige projecten voldoen aan de definitie stadsvernieuwing zodat deze projecten ten laste van het M.P.S. zullen worden gebracht. Het uitvoeringsjaar is afhankelijk van de prioriteitsstelling en de beschikbare middelen binnen het M.P.S.

De kosten van de overige projecten van actief beleid van de gemeente te weten verbetering gemeentepanden en particuliere eigen woningen, restauratie van monumentale panden (gemeente en particulieren), verbetering bedrijfspanen (gemeente en particulieren) en diverse ondersteunende activiteiten zoals bouwbeurten, wisselwoningen, bewonersbegeleiding, coördinator wonen boven winkels, zijn eveneens gedeeltelijk in het Meerjarenprogramma Stadsvernieuwing bij de algemene posten. Voor wat betreft de particuliere activiteiten is subsidie te verkrijgen onder bepaalde voorwaarden. Deze zijn beschreven in de Subsidieverordening Stadsvernieuwing, te herziening 1987.

Naast actieve projecten zijn in het stadsvernieuwingplan tevens maatregelen/activiteiten opgenomen die als passief gemeentelijk beleid worden aangemerkt. Hiertoe worden de volgende zaken gerekend:

- die maatregelen/activiteiten, die niet actief door de gemeente tot stand worden gebracht. Hiertoe worden onder andere gerekend de plannen die door partikulieren worden uitgevoerd en die derhalve geen financiële consequenties voor de gemeente hebben. In dit kader kunnen worden genoemd de kantoor-, expositie-, hotel-, winkelruimte e.d. in de uit te werken bestemmingen "Uit te werken jaarbeursdoeleinden (UJ)" en "Kantoordoeleinden d (Kd)" zoals aangegeven op de plankaart van het stadsvernieuwingplan.
- voor de plannen Havengebied/kop Jekerstraat (gelegen in UW I) en Heycopstraat/sportthal (gelegen in UW II) is in de F.E.P. een geringere opervlakte voor exploitatiegebied aangehouden dan de uit te werken woondoeleinden van het stadsvernieuwingplan aangeven.
- De verschillen worden veroorzaakt doordat een groot gedeelte van de Vellinghaven in UW I en de sportthal in UW II voorlopig als bestaand te handhaven zijn beschouwd.
- een zoneringsstudie (milieu) inzake milieuhinderlijke bedrijven versus bestaande woningen geeft aan dat ter plaatse van de bedrijvigheid zonerings van de hindercategorieën moet plaatsvinden. Voor de werkzaamheden van de momenteel aanwezige bedrijven heeft dit geen gevolgen, aangezien een eventueel hinderlijker activiteit zal worden gedoogd. Alleen nieuw te vestigen bedrijven zullen hieraan moeten voldoen.
- er zijn een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Hierdoor wordt de mogelijkheid om de gewenste bestemming te bereiken open gehouden. De wijzigingsbevoegdheden worden als passief gemeentelijk beleid beschouwd.
- verder zijn in het stadsvernieuwingplan bestemmingen opgenomen, grotendeels conform het huidige gebruik. De afwijkingen tussen het huidige gebruik c.q. bestemming en de voorgestelde bestemming zijn van ondergeschikte aard. Naar mag worden verwacht zullen hieruit geen financiële consequenties voortvloeien.

Verder zijn een aantal verkeersvoorzieningen van hoge kwaliteit wenselijk en worden een aantal aanbevelingen gedaan inzake de verkeersafwikkeling van Utrecht-West. Deze maatregelen zijn dermate ingrijpend en vragen zulke grote financiële offers, dat een en ander niet in het kader van dit stadsvernieuwingplan maar op stedelijk niveau zal moeten worden behandeld en derhalve hier als passief beleid wordt aangemerkt. De verkeersvoorzieningen betreffen:

- het wenselijke tracé van een verkeersrelatie van hoge kwaliteit van het onderhavige gebied naar de Overste den Oudenlaan.

Om het wenselijke tracé mogelijk te maken moeten aan de westzijde van het Merwedekanaal bedrijven (UBO) en in het plangebied de panden Van Zijstweg nr. 51, Groeselaan nrs. 165 t/m 173 en geringe delen van de jaarbeurs worden aangekocht. De verbinding kan dan tot stand worden gebracht door een volwaardige brugbreedte (eventueel tweede brug), een volwaardige aansluiting op de Groeselaan met bijbehorende dimensionering van aansluitende wegen.

- ten aanzien van de gewenste verkeersafwikkeling voor de jaren 90 in Utrecht-West worden een aantal aanbevelingen gedaan, die voor het onderhavige plangebied gevolgen zullen hebben.

De resultaten van het onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van het stadsvernieuwingplan kunnen als volgt worden samengevat:

Totaal kosten
Totaal opbrengsten

ƒ 55.314.277
ƒ 13.150.400

Totaal negatief saldo

ƒ 42.163.877

Dekkingsmiddelen

* Fonds stadsvernieuwing 139.966 ƒ

* M.P.S.-fonds 3.958.980 ƒ

* Reserve Grondbedrijf 27.382.931 ƒ

* Begroting gewone dienst (S+V, O, M) 182.000 ƒ

* Algemene Dienst (onrendabel Inv. Plan.) 1.500.000 ƒ

* Economische Zaken:

- gedecentraliseerde middelen projecten

voorwaarden schepend beleid 2.187.000 ƒ

- gemeentelijke bijdrage in onrendabel deel

projecten regionaal sociaal-economisch

beleid/Versterking toeristische structuur

* Centrale middelen voorwaarden schepend beleid: 313.000 ƒ

- bijdrage Rijk

- bijdrage Provincie

* bijdrage Jaarbeurs

Totaal dekkingsmiddelen

ƒ 42.163.877

III.3.

Conclusie:

De economische uitvoerbaarheid van het stadsvernieuwingplan is gewaarborgd.

IV.

WIJZIGING REGELGEVING EN M.P.S.

Wanneer de in hoofdstuk I. en II. genoemde regelingen en de bedragen worden gewijzigd, gelden de gewijzigde regelingen en bedragen. Bij de jaarlijkse vaststelling van het M.P.S. wordt tegelijkertijd dit uitvoeringsschema gewijzigd.

(8139Z)