Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

2e Daalsedijk | Utrecht

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

januari 2021

Colofon

Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebieden 2 tot en met 4 is tot stand gekomen in opdracht van NS Stations Vastgoed en Ontwikkeling.

Rotterdam, 21 januari 2021

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

2e Daalsedijk | Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding
1.1 Aanleiding ... 7
1.2 Initiatief ... 7
1.3 Doel ... 7
1.4 Ligging en begrenzing plangebied ... 7

2. Huidige situatie
2.1 Eigendomssituatie ... 11
2.2 Bestemmingsplan ... 11
2.3 Functies ... 11
2.4 Ruimtelijk (historie) ... 11
2.5 Verkeer en parkeren ... 13
2.6 Ontwikkelingen in de omgeving ... 13

3. Uitgangspunten
3.1 Functies ... 15
3.2 Verkeer en parkeren ... 19
3.3 Ruimtelijk ... 22
3.4 Openbare ruimte ... 28

4. Onderzoek en haalbaarheid
4.1 Gezondheid ... 31
4.2 Duurzaamheid ... 31
4.3 Energie ... 31
4.4 Circulair bouwen ... 32
4.5 Klimaat adaptatie ... 32
4.6 Diervriendelijk bouwen ... 33
4.7 Geluidhinder ... 33
4.8 Luchtkwaliteit ... 33
4.9 Trillingen ... 34
4.10 Geurhinder ... 34
4.11 Archeologie en monumenten ... 35
4.12 Bodemkwaliteit ... 37
4.13 Flora en fauna ... 37
4.14 Bomen ... 37
4.15 Kabels en leidingen ... 37
4.16 Leefbaarheid ... 37

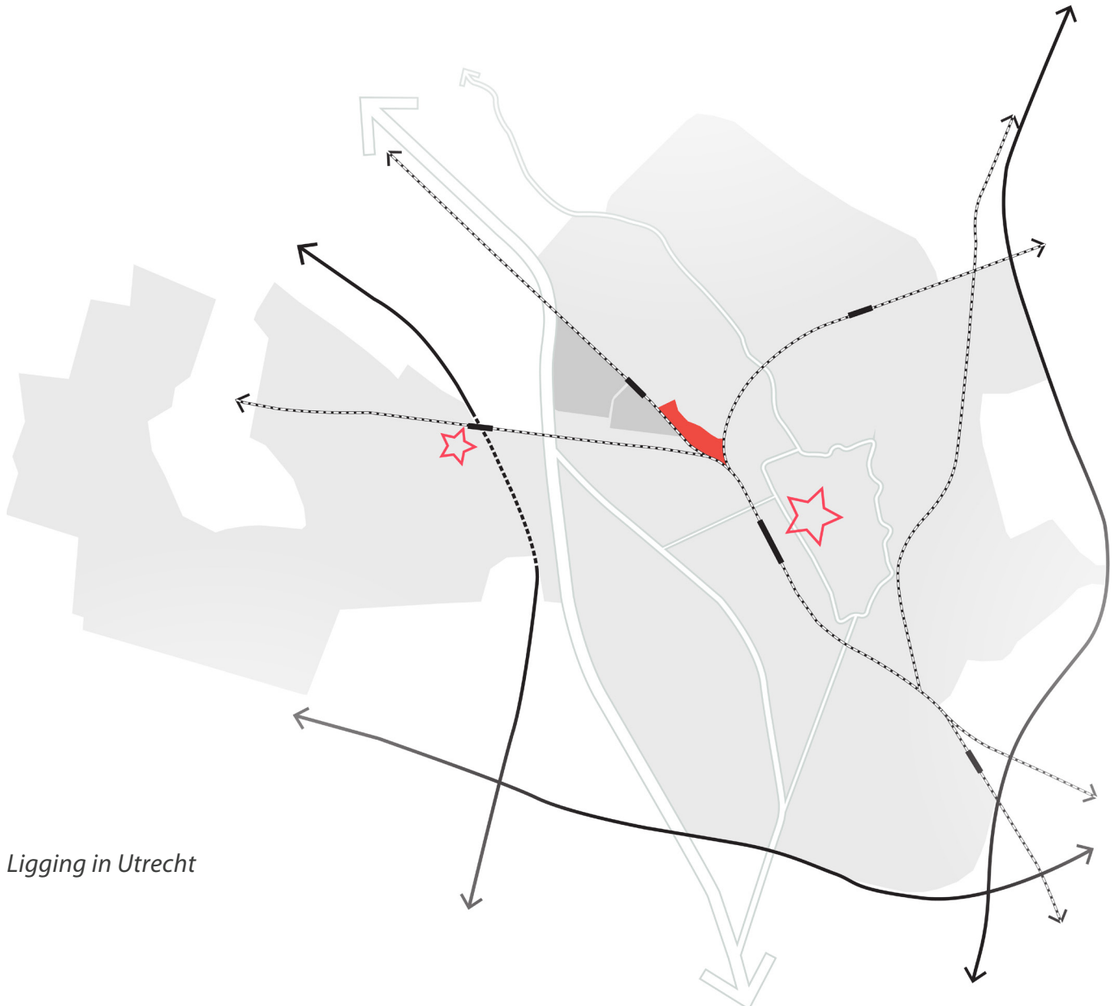
5. Uitvoerbaarheid
5.1 Economische uitvoerbaarheid ... 39
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid ... 39
5.3 Technische uitvoerbaarheid ... 39

6. Verantwoording Proces
6.1 Samenwerkingsproces ... 41
6.2 Participatieproces ... 41

7. Vervolgtraject
7.1 Planproces ... 43
7.3 Planologisch juridisch proces ... 43
7.4 Planning ... 43

BIJLAGE
Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan Wisselspoor deelgebied 2 t/m 4

Ontwikkelkader



Ligging in Utrecht



Deelgebieden van het Wisselspoor

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijventerrein 2e Daalsedijk is een industrieel en in onbruik geraakt gebied in de gemeente Utrecht. Met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats heeft het gebied zijn betekenis als bedrijventerrein ten behoeve van de Spoorwegen verloren. Op het terrein 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld. Dit document bestaat uit een 'Ontwikkelvisie', waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor deelgebied 1 van de planontwikkeling is een deeluitwerking 'Ontwikkelkader' opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen.
De Ontwikkelvisie voorziet in een geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Het plangebied zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk zijn voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Op dit moment is deelgebied 1 van de 2e Daalsedijk reeds in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor de deelgebied 2 t/m 4 worden de kaders in dit Ontwikkelkader vastgelegd. In het document wordt de naam Wisselspoor eveneens gebruikt voor de deelgebieden 2 t/m 4.

1.2 Initiatief

Deelgebied 2-4 van Wisselspoor wordt door de grondeigenaren ontwikkeld tot een gemengd stedelijk gebied. Het initiatief gaat uit van het realiseren van voornamelijk woonprogramma en een nieuw netwerk van openbare ruimten waaronder een Spoorpark, pocket parks en een lineair park. De gemeente Utrecht stelt het bestemmingsplan vast en beheert de openbare ruimte.
In dit Ontwikkelkader wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is er een nadere vertaling en uitwerking van. Tevens is er een beeldkwaliteitsplan als bijlage aan het Ontwikkelkader toegevoegd. In dit beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 2-4 wordt aangesloten op de sfeer en identiteit zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Wisselspoor voor deelgebied 1. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische randvoorwaarden worden zoveel mogelijk doorgezet in deelgebied 2-4, zodat een samenhangende buurt ontstaat met een eenduidige sfeer en identiteit.

Er is in het gebied een grote verscheidenheid aan erfgoed dat te maken heeft met de spoorwegen. Ook de terreinen in de Cartesiusdriehoek horen bij dit erfgoed. In het rapport Cultuurhistorische Waardestelling van de gemeente Utrecht wordt de geschiedenis van deze terreinen weergegeven en de cultuur- en architectuurhistorische waarde van de afzonderlijke gebouwen en van de terreinen als geheel beschreven. De cultuurhistorische bebouwing die in dat document als waardevol is aangemerkt wordt behouden en ingepast. In de waardevolle historische gebouwen is ruimte voor bijzondere functies. Tevens worden karakteristieke inrichtingselementen behouden en hergebruikt en blijven bomen uit de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk behouden.

Het exacte programma, de woningtypes en woninggroottes zijn nog niet vastgelegd. Een verkaveling zal in een latere fase worden gemaakt binnen de regels van het beeldkwaliteitsplan. Bij deelgebied 2-4 wordt op basis van een proefverkaveling uitgegaan van 750-1050 woningen afhankelijk van de woningtypologie en woninggrootte. Er is ruimte voor maximaal 28.000 m2 overig programma.

Voor het maken van de Ontwikkelvisie (2015) is de klankbordgroep 2e Daalsedijk geraadpleegd. De reacties van de klankbordgroep zijn verwerkt. Voor het voorliggend Ontwikkelkader is een informatieavond gehouden en wordt een nieuwe klankbordgroep gevormd die betrokken wordt bij de verdere planuitwerking.

1.3 Doel

In dit Ontwikkelkader worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de ontwikkeling Wisselspoor deelgebied 2-4 moet voldoen. Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan, zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden. Dit document is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan en het Ontwikkelkader worden tegelijkertijd in procedure genomen.
Naast dit Ontwikkelkader is er een beeldkwaliteitsplan (bijlage) gemaakt ten behoeve van de bouwplanbegeleiding voor stedenbouw, architectuur, inrichting van de openbare ruimte en toetsing door welstand. De Ontwikkelvisie en het beeldkwaliteitsplan zijn zelfstandig te lezen documenten.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het Wisselspoor deelgebied 2-4 ligt in de Daalsebuurt, ingesloten tussen de spoortracés Utrecht-Amsterdam en Utrecht-Amersfoort, de 2e Daalsedijk en deelgebied 1 van Wisselspoor. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door het bestemmingsplan '2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1'.

‘Menging van groen en verdichting’

ontwikkelvisie;
ruimtelijk raamwerk en ontwikkelvelden

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

Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)

3100m² 3/4L

2500m² 3L

2500m² 5L

1300m² 3L

1900m² 5L

3500m² 3L

7700m² 5L

8600m² 3L

3L

6600m² 5L

5100m² 8L

1500m² 4L

4000m² bvo 4L

1300m² 8L

‘Menging van wonen en werken’

indicatie oppervlakte en bouwhoogte ontwikkelvelden

- wonen
- bedrijven/ kantoren
- cultureel/ maatschappelijk/ horeca/ sport/ leisure

Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)









Cultuurhistorische bebouwing in deelgebied 2-4



2. Huidige situatie

2.1 Eigendomssituatie

Het plangebied is bijna volledig eigendom van de NS en vormt een afgesloten privaat bedrijventerrein. Vanaf het hek tot aan de rijbaan van de 2e Daalsedijk is het terrein eigendom van de gemeente Utrecht. Deze groenstrook wordt meegenomen in de planvorming.

2.2 Bestemmingsplan

Op Wisselspoor is het bestemmingsplan Ondiep (vastgesteld 4 oktober 2007, onherroepelijk 25 maart 2009) van toepassing. De huidige bestemming is 'Bedrijfsdoeleinden', waarbij bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegelaten. De geplande ontwikkeling is niet mogelijk binnen de toegestane functies en bebouwingsvlakken. Een herziening van het bestemmingsplan is noodzakelijk. Voor Wisselspoor deelgebied 1 zijn al een Ontwikkelkader en een bestemmingsplan vastgesteld.

Strijdigheid

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

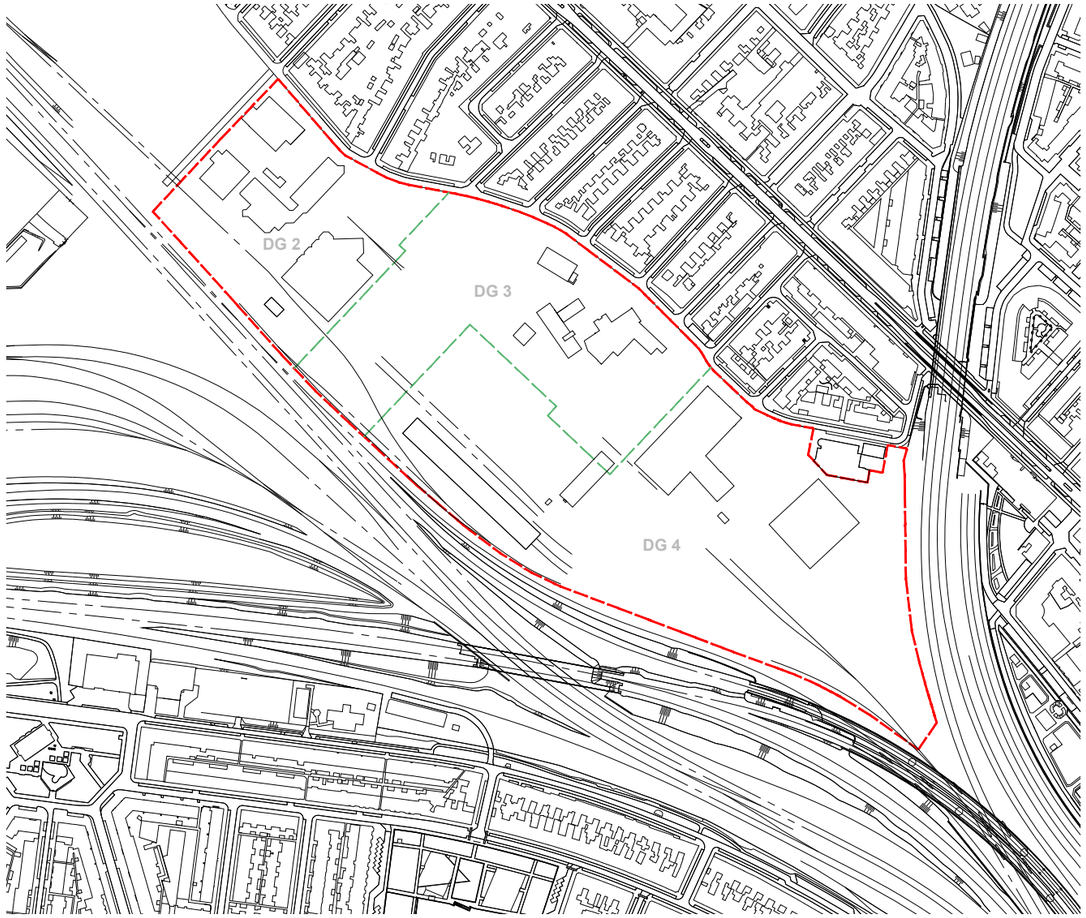
2.3 Functies

De gronden van het plangebied zijn in het bestemmingsplan 'Ondiep' geschikt voor de bestemming 'bedrijfsdoeleinden', waarbij bedrijven tot categorie 3 zijn toegestaan. Daarnaast is aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte kantoorruimte toegestaan, waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Binnen de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' zijn tevens daarbij behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, waterbeheer en -berging en sierwater toegestaan. Op het terrein aan de 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn verhuurd of op tijdelijke basis in gebruik genomen, bijvoorbeeld als lesterrein voor een autorijschool, een advocatenkantoor, gerechtsdeurwaarder en een kappersopleidingsinstituut. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

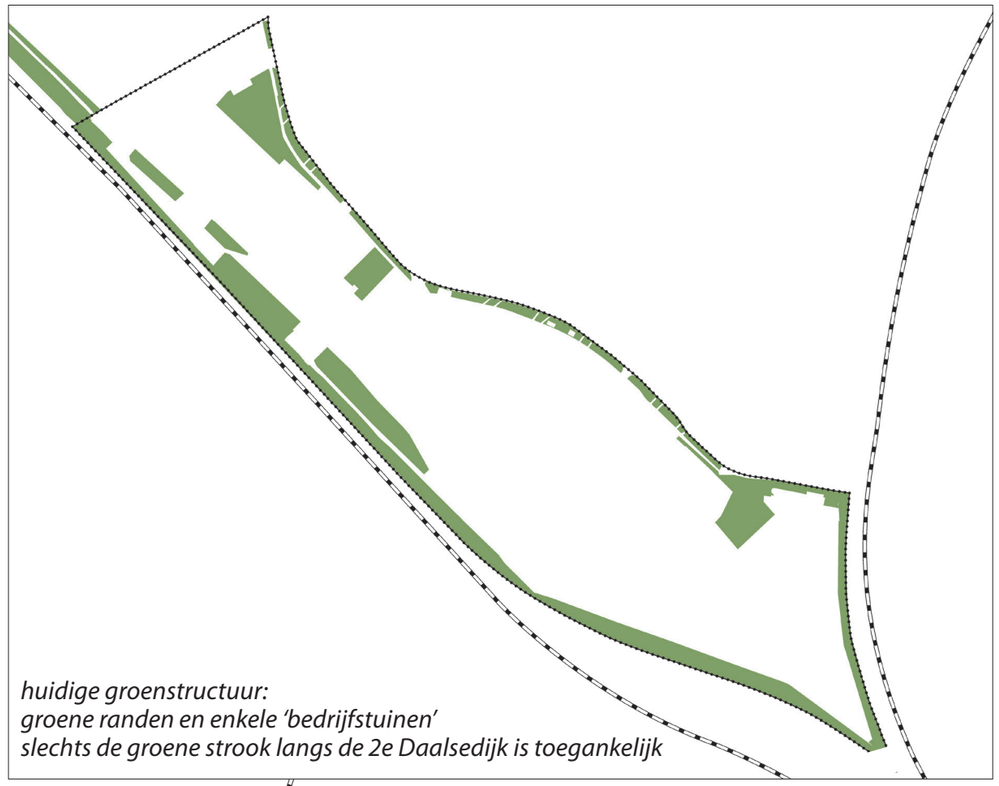
2.4 Ruimtelijk (historie)

De 2e Daalsedijk was tot begin 19e eeuw de enige wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In 1812 werd de Amsterdamsestraatweg aangelegd en nam het belang van de 2e Daalsedijk af. Met de aanleg van de aangrenzende spoorverbinding van Utrecht naar Amsterdam en van Utrecht naar Zwolle, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Vanaf halverwege de 19e eeuw bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in het gebied tussen de 2e Daalsedijk de benodigde loodsen, schoorstenen en ketelhuizen. Het gebied werd één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/bedrijf. En er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming.
De waardevolle cultuurhistorische gebouwen zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document 'Werken aan het spoor' (september 2008).

Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit twee- en drie-laagse woningen.



Plangebied/exploitatiegebied deelgebied 2-4



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

Ontwikkelvisie 2 april 2015



verkeersstructuur:
huidige bereikbaarheid van de locatie

- hoofd verkeersroute
- tweerichtingsverkeer
- éénrichtingsverkeer (met richtingaanduiding)
- spoorlijn
- bushalte
- treinstation

Ontwikkelvisie 2 april 2015

2.5 Verkeer en parkeren

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

Op de Amsterdamsestraatweg rijden meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noorden van het plangebied ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op 10 minuten fietsafstand. Het gebied heeft een directe verbinding naar het centrum omdat de 2e Daalsedijk direct verbonden is met de Amsterdamsestraatweg waar het centrum van Utrecht begint.

Doordat het bedrijventerrein 2e Daalsedijk volledig privaat is, zijn er nu geen doorgaande routes door het gebied. Bedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein 2e Daalsedijk voorzien op eigen terrein in hun parkeerbehoefte.

2.6 Ontwikkelingen in de omgeving

Aan de andere zijde van het spoortracé Amsterdam -Utrecht CS wordt de Cartesiusdriehoek ontwikkeld. Dit terrein is eveneens in eigendom van NS. Het circa 16 hectare grootte bedrijventerrein wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijke, gezonde, groene, gemengde en stedelijke woonlocatie met ongeveer 2600 woningen. Tussen de sporen ontstaat een nieuw stuk stad, waarbij in een stedelijke context gewoond wordt rondom een groot autovrij park. De inrichting van het groen nodigt uit om te bewegen en te sporten. De auto krijgt er weinig ruimte; dit is bij uitstek een locatie om de fiets en het ov te gebruiken. Elkaar ontmoeten kan in het Cartesiuspark en in het herbestemde CAB gebouw, de industriële blikvanger van het gebied. Het Cartesiuspark wordt omsloten door stedelijke halfopen bouwblokken. De bouwblokken schermen aan de zijde van de groene lus het geluid af van het spoor. Aan de zijde van het Cartesiuspark openen de bouwblokken zich naar het park zodat alle woningen een relatie hebben met het Cartesiuspark. De binnenruimte van de bouwblokken wordt ingericht met collectieve buitenruimtes en privé buitenruimtes.

In het verlengde van de Locomotiefstraat komt een fietstunnel die Wisselspoor en de Cartesiusdriehoek met elkaar verbindt. Bewoners van het Wisselspoor kunnen zo eenvoudig gebruik maken van de voorzieningen in de Cartesiusdriehoek en via het tunneltje heeft de Cartesiusdriehoek een goede directe fietsverbinding richting het centrum.



Daalsebuurt


de 2e Daalsedijk


'spoor als decor'



smalle straatjes in Daalsebuurt


'buiten' in de nabijheid van de stad

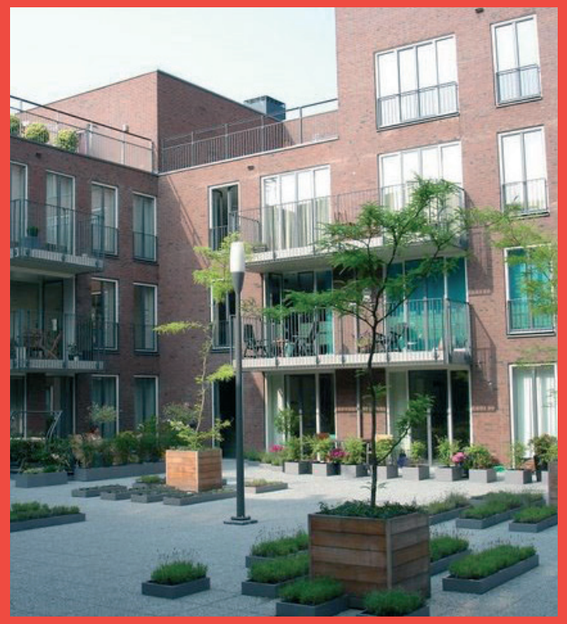

ruig en industrieel













Grote verscheidenheid aan woningtypes



3. Uitgangspunten

3.1 Functies

3.1.1 Wonen

Utrecht groeit, en doet dit volgens het leidend principe van gezonde verstedelijking. Betaalbaar wonen voor een diversiteit aan huishoudens is daarbij een van de aandachtspunten. De Woonvisie 2015 en Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) sluiten hierbij aan: passend en betaalbaar kunnen wonen zijn hierin belangrijke doelstellingen.
In het onlangs gepresenteerde coalitieakkoord '2018-2022 Utrecht: Ruimte voor iedereen' is aangegeven dat de groei ten goede komt voor iedereen en dat Utrecht een stad is waar mensen betaalbaar kunnen wonen.
De keerzijde van de aantrekkelijkheid als stad en de druk op de woningmarkt is dat de prijzen stijgen en woningen te duur dreigen te worden voor veel mensen. In het middensegment zijn er daardoor veel te weinig betaalbare huur- en koopwoningen om aan de marktvraag te voldoen. Ook in de sociale sector is er meer vraag dan aanbod. Daarom richt Utrecht zich de komende periode met name op stimuleren van het vergroten van het aanbod in deze segmenten.
Utrecht wil dat binnen de gemeentegrenzen in 2040 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad (woningen tot de liberalisatiegrens) en 25% tot de midden categorie (op het huidige prijsniveau midden huur tot € 950,- en betaalbare koop). Volgens het coalitieakkoord blijft hiervoor het Actieplan Midden Huur onverminderd van kracht. De gemeente Utrecht zet met het Actieplan Midden Huur in op een redelijke prijs-kwaliteitsverhouding van de midden huurwoningen, ook om doorstroom vanuit de sociale huur te bevorderen.

Wonen in het Wisselspoor

Wisselspoor geeft een uniek antwoord op de nog steeds aanhoudende vraag naar woonruimte voor een brede doelgroep variërend van stedelijke gezinnen, één- en tweepersoonshuishoudens tot studenten en starters in de goedkope en middensegmenten. De locatie ligt op steenworp afstand van het centrum, is levendig en heeft een eigen karakter. De woondoelgroep voelt zich aangetrokken voor het 'vrije' milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt. Wij richten ons dus op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijke leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen.
De bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan doelgroepen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Dit laat zich vertalen in een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses, zorgwoningen en ook –in beperkte mate– stadswoningen. Het is voor de invulling van het plangebied belangrijk flexibel in te kunnen springen op toekomstige woonbehoeften en initiatieven.

Met het bewust inzetten op een gemengd woonmilieu geeft de 2e Daalsedijk concrete invulling aan de ambities uit het Coalitieakkoord 2018-2022. In de visie van de gemeente wordt prioriteit gegeven aan de sociale huursector, de betaalbaarheid van huren, de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal woningen in het middensegment. In Wisselspoor zal daarom conform de Ontwikkelvisie 30% als sociale woningbouw worden gerealiseerd. Hierbij wordt met name ingezet op kleine, goedkope huurwoningen voor eenpersoonshuishoudens (tot aan de eerste aftoppingsgrens). Dit zullen met name studenten en/of starterswoningen zijn met bijbehorende voorzieningen. Randvoorwaarde voor de sociale huurwoningen is dat het moet voldoen aan de reguliere eisen voor sociale woningbouw. Dit betekent onder meer dat huurprijzen onder de wettelijk vastgestelde liberalisatiegrens moeten liggen. De regels blijven ook gelden wanneer de exploitatietermijn van de aanbieder afloopt. In principe zullen de woningen dan onder meer binnen het geldende verdeelsysteem voor sociale huurwoningen gaan vallen.
Het totale geraamde woonprogramma voor Wisselspoor deelgebieden 2-4 bestaat (afhankelijk van de uiteindelijke verdeling en de grootte van de uiteindelijke woningen) uit circa 750 tot 1050 huur- en koopwoningen, waarbij -conform de Ontwikkelvisie (2015)- 30% in de sociale huur wordt gerealiseerd. Het programma sociale huurwoningen bestaat uit minimaal 5% van minimaal 75 m^2 gbo, minimaal 40% van minimaal 65 m^2 gbo en 55% van minimaal 18 m^2 gbo (uitgaande van onzelfstandige studentenwoningen). Studentenwoningen worden zoveel mogelijk als onzelfstandige studentenwoningen gerealiseerd. Daarbij geldt een ondergrens van tenminste 85 onzelfstandige studentenwoningen in het gebied. Voor de onzelfstandige studentenwoningen geldt een ondergrens van 18m^2 gbo incl. gezamenlijke ruimtes, en 12 m^2 gbo, excl. gemeenschappelijke ruimtes. Indien binnen de 55% gekozen wordt voor de ontwikkeling van zelfstandige studentenwoningen bedraagt de ondergrens minimaal 25 m^2 gbo per woning. Om te borgen dat de onzelfstandig studentenwoningen betaalbaar zijn (en blijven) voor de doelgroep mag de huurprijs maximaal €432,51 per maand (prijspeil 1-1-2020) bedragen, waarbij de borging van de doelgroep studenten plaats moet vinden middels een campuscontract of verhuur door een toegelaten instelling. Indien binnen de 55% niet gekozen wordt voor studentenwoningen, bedraagt de ondergrens van het woonoppervlak voor de binnen deze categorie te realiseren woningen gemiddeld 45 m^2 gbo.
Daarnaast dient minimaal 15% van het aantal te realiseren woningen als "betaalbare koopwoning" te worden gerealiseerd, d.w.z. met een VON-prijs tot de NHG-grens. Bij de categorie "betaalbare koopwoning" dienen het antispeculatiebeding en de zelfbewoningsplicht conform raadsbrief "Betaalbare koopwoningen dd 13-03-2020, en zoals bepaald in de anterieure exploitatieovereenkomst, van toepassing te worden verklaard. De minimale exploitatieduur van sociale huurwoningen is 20 jaar, conform de Woonvisie.
Daarnaast is het van belang om datgene te bouwen wat aansluit bij de wensen van de verschillende doelgroepen. Dit betekent dat er onder meer comfortabele appartementen voor ouderen uit de buurt, gezinswoningen en appartementen voor éénpersoonshuishoudens worden gebouwd.

Mogelijkerwijs kunnen de volgende woonvormen worden gerealiseerd:

- Door bijvoorbeeld de toename van ouderen groeit ook de groep dementerenden. Hiervoor moeten locaties komen waar kleinschalige opvang gerealiseerd kan worden. Daarnaast is behoefte aan 'beschutte' woonvormen waarbij ouderen zelfstandig wonen maar wel met elkaar in contact zijn.
- Of woonvormen voor specifieke doelgroepen. Gemengd wonen is een voorbeeld van een woonconcept als onderdeel van de sociale huur, waarbij dragende en vragende bewoners samenleven. Ze wonen ieder in een eigen kamer of studio. Ze delen een gezamenlijke ruimte, zoals een grote woonkeuken of een gezamenlijke binnentuin. Van dragende bewoners wordt verwacht dat zij een trekkersrol op zich nemen om activiteiten te organiseren en daarmee een actieve woongemeenschap creëren. De vragende bewoners krijgen vaak hulp aan huis van het buurtteam of een ambulant begeleider van een zorginstelling.

3.1.2 Creatieve sector/bedrijvigheid

De identiteit van dit gebied en het karakter van de bestaande bebouwing lenen zich uitstekend voor de huisvesting van creatieve bedrijvigheid. Uit het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' van Bureau Buiten uit 2017 blijkt duidelijk de meerwaarde van creativiteit voor gebiedsontwikkelingen in Utrecht. Bovendien schetst dit rapport de grote behoefte vanuit de Utrechtse creatieve sector, aan inspirerende en betaalbare werk-, oefen-, presentatie- en ontmoetingsruimtes in de buurt van het stadscentrum, bij voorkeur in bedrijfsverzamelgebouwen. Met de groei van de stad groeit die behoefte mee, terwijl het aanbod aan ruimte met voor deze doelgroep betaalbare huurniveaus eerder af- dan toeneemt. Bovendien zijn broedplaatsen vaak tijdelijk, terwijl er in de creatieve sector juist grote behoefte is aan permanente huisvesting.









Bijzondere (creatieve) programma's in bestaande gebouwen

Kunst in de openbare ruimte
De industriële sfeer van het gebied wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen, bijzondere inrichting van de openbare ruimte en door hergebruik van in het terrein aanwezige elementen (stelconplaten, rails etc.). Het plaatsen van kunst in de openbare ruimte (waaronder de fietsroute in het Spoorpark), mogelijk geïnspireerd op het industriële karakter van het gebied, kan bijdragen aan deze bijzondere inrichting. De gemeente Utrecht kan hierin meedenken en bemiddelen.

Creatieve bedrijvigheid en culturele voorzieningen
In het gebied is momenteel al een groot aantal bedrijven en organisaties uit de creatieve sector gevestigd, deels in de gebouwen met hoge cultuurhistorische waarde. Het gaat om circa 1.100 m2 VVO in Concordiastraat 67a, circa 3.370 VVO m2 in Concordiastraat 68 en circa 165 m2 VVO in 2e Daalsedijk 6 (in totaal 4.635 m2 VVO). Deze metrages zijn exclusief de gehuurde buitenruimte.

Op grond van het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' en de 'Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk' zal het bestaande aantal vierkante meters voor de creatieve sector in het gebied voor de lange termijn grofweg worden behouden en mogelijk verder worden uitgebouwd met als ondergrens 3600 m2 vvo. Gebruikers die passen in het toekomstige beeld van Wisselspoor, zoals UCo en De Plaatsmaker (met onderhuurders als het meerjarig gesubsidieerde Theatergezelschap Aluin in Concordiastraat 67a), kunnen blijven zitten onder het voorbehoud dat de partijen overeenstemming bereiken over de contractuele voorwaarden. Deze gebruikers zijn geworteld in de wijk en dragen al jaren bij aan de maatschappelijk en economisch waardevermeerderende placemaking in het gebied.

Een gemengde bestemming van de creatieve bedrijfsverzamelgebouwen (broedplaatsen) wordt gestimuleerd, waarbij naast de creatieve bedrijvigheid ook ondergeschikte horeca, kantooractiviteiten en detailhandel wordt toegelaten. Daarnaast behoort het toevoegen van een passende culturele voorziening in het gebied tot de mogelijkheden, aanvullend op de kleinschalige voorstellingen in de zaal van Aluin in Concordiastraat 67a.

De bestaande gebouwen in het gebied zijn bij uitstek geschikt voor het behoud en mogelijke uitbreiding van de huisvesting van creatieve bedrijvigheid en een eventuele culturele voorziening, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke (al dan niet vanuit cultuurbudget gesubsidieerde) functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden.

Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal worden gezocht naar functies die geen grote verkeersaantrekkende werking hebben, zoals de genoemde culturele voorziening en creatieve bedrijven en organisaties. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden. De categorisering van verschillende type broedplaatsen uit het rapport 'Een bloeiende creatieve industrie in een levendige stad' biedt daar handvatten toe.

Atelierwoningen
In de nieuwbouwblokken kan gedacht worden aan betaalbare, individuele atelierwoningen, waar kunstenaars en creatieve ondernemers kunnen werken aan huis. Naar dit type woningen is vanuit de creatieve sector veel vraag en te weinig aanbod in de stad.
NB: Onder creatieve sector en creatieve bedrijvigheid wordt in deze paragraaf verstaan de hele breedte van het creatieve domein, van experimenteel en autonoom werkende kunstenaars tot hoofdzakelijk op de markt gerichte creatieven zoals architecten en grafisch vormgevers.

3.1.3 Horeca, productiegebonden detailhandel en bedrijven

Horeca
Een gemengde bestemming wordt uitdrukkelijk gestimuleerd, waarbij naast (creatieve) bedrijvigheid ook voorzieningen zoals horeca, die bijdragen aan de identiteit van het gebied, toegelaten worden op verschillende plekken. Het onlangs vastgesteld Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 biedt diverse kansen (o.a. profiel 14 Creatieve hotspots).

Productie gebonden detailhandel
Teneinde een dynamisch stadsdeel te bewerkstelligen wordt in het plan beperkte, productgebonden detailhandel toegelaten in bestaande bebouwing. De detailhandel is een nevenactiviteit en productie en/of installatie gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit in het betreffende bedrijf. Daarnaast is er behoefte aan kleinschalige detailhandel gelimiteerd tot 400 m2 bvo (Motie "krantje croissantje" met een maximum van 100 m2 bvo per winkelunit). Conform het Ontwikkelingskader Detailhandel uit 2012 wordt niet uitgegaan van het toevoegen van vierkante meters reguliere detailhandel, behalve voornoemde Motie "krantje croissantje".

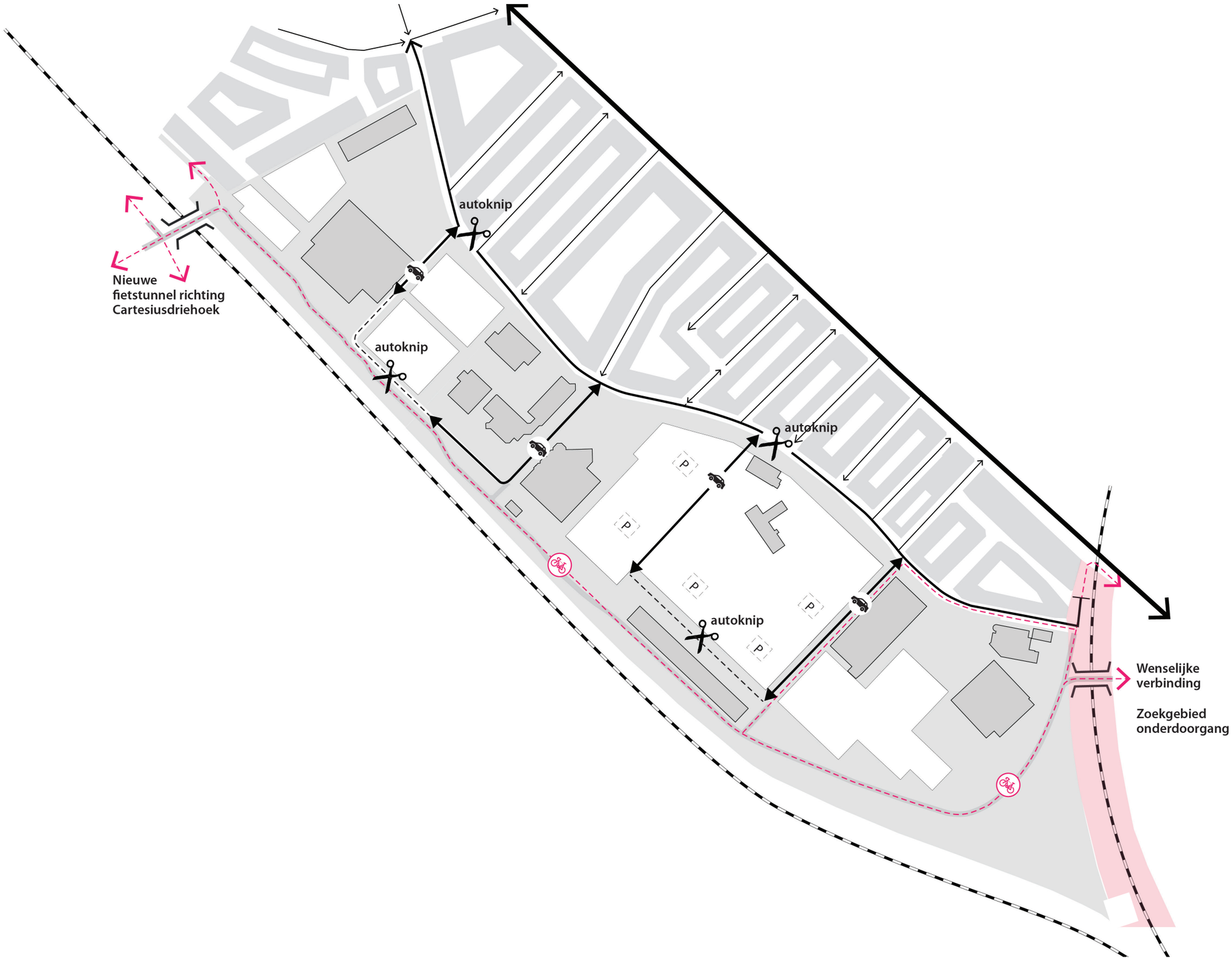
Bedrijven
In het plangebied is lichte bedrijvigheid toegestaan, (bedrijven uit categorie 1 en 2 en op een enkele plek categorie 3). Daarnaast is aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte kantoorruimte toegestaan, waarbij zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan. Het reeds bestaande kantoormetrage kan blijven.
Afspraken in regionaal verband concentreren binnen Utrecht kantoorontwikkeling op de locaties Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Daarom is ontwikkeling van nieuwe kantoren in Werkspoor niet mogelijk. Wat betreft de niet-woninggerelateerde functies zal gezocht worden naar functies als jonge creatieve bedrijven die geen grote verkeer aantrekkende werking hebben. Dit om het gebied zoveel mogelijk autoluw te houden.

3.1.4 Hotel

De marktruimte voor nieuwe hotels in Utrecht wordt de komende 3 jaar (2019, 2020 en 2021) ruimschoots overtroffen. Na toevoeging van bestaande plannen voor ca. 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers bovenop de huidige capaciteit van ca. 2.000 kamers maken we een pas op de plaats en worden vooralsnog geen nieuwe hotels toegestaan. De Utrechtse hotelmarkt kan hiermee letterlijk op adem komen en absorptievermogen tonen. In 2022 kan dan worden bezien wat de daadwerkelijke effecten zijn van de snelle capaciteitsverruiming op de bestaande hotels in de markt.

Op basis van het recente marktonderzoek van Bureau Stedelijke Planning scherpen we de vermelde criteria nader aan en sturen we op een onderscheidende, kwalitatieve ontwikkeling. We willen voor bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers en bijzondere doelgroephotels een uitzondering kunnen maken ('nee, tenzij'), omdat deze in Utrecht beperkt aanwezig zijn en een unieke toevoeging op het bestaande aanbod kunnen vormen. Om voor een uitzondering in aanmerking te komen, dient aan alle van de volgende criteria te worden voldaan:

- Locatie: het hotel biedt duidelijke meerwaarde aan een gebiedsontwikkeling of is in een monumentaal of bijzonder pand gehuisvest.
- Kwaliteit initiatiefnemers: harde toezegging van ontwikkelaar en exploitant voor de realisatie van het hotel, waarbij bewezen referenties zijn van reeds gerealiseerde plannen.
- Segmentatie: bedient aantoonbaar een eigen doelgroep met voor Utrecht aanvullende hotelconcepten (eigen businessplan en marktonderzoek met inzicht in vraag, aanbod en onderscheidend vermogen zijn verplicht), zodat hiermee in een kwalitatieve verbreding van het aanbod wordt voorzien.



Ontsluiting 2e Daalsedijk

- Duurzaamheid: het concept is bij voorkeur alternatief aanwendbaar (bijvoorbeeld om te vormen naar woningen) en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Dat kan bijvoorbeeld door invulling te geven aan sociaal ondernemerschap (social return), gezonde horeca, faciliteren van gezonde mobiliteit, het beperken van hinder voor de buurt en het creëren van voordelen voor de buurt. Het initiatief ook bij aan de duurzame verstedelijking van Utrecht door een energieneutrale exploitatie, het bijdragen aan de regionale circulaire economie, en het natuurinclusief en klimaatadaptief (her)-ontwikkelen van het gebouw.

De definitie van een bijzonder concepthotel is een middelgroot hotel van maximaal 50 kamers, met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat zowel voor directe omwonenden als bezoekers aantrekkelijk is en met ten minste een andere publieksfunctie dan alleen logies. De definitie van een bijzonder doelgroephotel is een (keten)hotel met een uitzonderlijke invulling van het concept, dat vanuit een onderscheidend thema een voor Utrecht specifieke doelgroep weet te bedienen. Voor beide uitzonderingen geldt dat ze nadrukkelijk kunnen voorzien in een eigen vraag en de markt zodoende verruimen en hiermee aanvullend gaan functioneren op het bestaande hotelaanbod.

3.1.5 Welzijn en gezondheid

Maatschappelijke voorzieningen lenen zich uitstekend voor de beoogde functiemening en kunnen ook een plek krijgen in Wisselspoor. Bestaande gebouwen zijn daar heel geschikt voor, ook omdat de huur in deze gebouwen voor dergelijke functies op een aantrekkelijk niveau gehouden kunnen worden.

Welzijn

In de buurt zelf en in omliggende buurten en wijken van Wisselspoor zijn (maatschappelijke) voorzieningen dichtbij. Een eventueel aanvullende vraag vanuit de nieuwe bewoners van Wisselspoor kan worden bediend door de bestaande (maatschappelijke) voorzieningen, zoals Buurtcentrum De Uithoek en De Oase.

Gezondheid en zorg

Per 1.000 woningen is ongeveer een halve huisarts nodig. Mede daarom is een gezondheidscentrum mogelijk gemaakt in deelgebied 1 van Wisselspoor. De inschatting is dat de ontmoetingsvoorzieningen met ondersteuning en zorg (dagbesteding) in de wijken West en Noordwest de toename aan bewoners vanuit Wisselspoor kunnen opvangen. Er is hiervoor geen extra ruimte nodig in het Wisselspoorgebied. De nieuwe buurt Wisselspoor gaat ondersteund worden vanuit het Buurtteam Ondiep/Pijlsweerd en vraagt geen extra locatie in Wisselspoor.

3.1.6 Onderwijshuisvesting

Door de toename van woningen in Wisselspoor neemt de behoefte aan onderwijshuisvesting in dit gebied toe. Het uitgangspunt voor primair onderwijs is dat kinderen in de eigen buurt naar school kunnen gaan.
In de wijk Noordwest is er voor onderwijshuisvesting geen overcapaciteit waarvan gebruik gemaakt kan worden. Onbekend is of de huidige scholen in de buurt van de 2e Daalsedijk willen (onderwijs) en kunnen (ruimte) uitbreiden. In de Cartesiusdriehoek wordt de behoefte aan onderwijshuisvesting afgestemd op dat gebied en de nieuwbouw van de 2e Daalsedijk. Een aandachtspunt hierbij is dat de nieuwe bewoners met kinderen liefst meteen gebruik moeten kunnen maken van de nieuwe onderwijsvoorziening.
De ligging van het gebied maakt de locatie Wisselspoor geschikt voor vervolgonderwijs. De vestiging van vervolgonderwijs wordt mogelijk gemaakt.

3.1.7 Sport

In de 2e Daalsedijk-buurt is geen behoefte aan formele sportvoorzieningen zoals sportvelden, gymzalen of sporthallen. In de omliggende buurten is naar verwachting voldoende sportruimte om ook de nieuwe bewoners uit Wisselspoor te laten sporten. In de Cartesiusdriehoek wordt waarschijnlijk een sporthal toegevoegd. Voor sportvelden wordt verwezen naar het sportpark Marco van Basten en sportpark Wesley Sneijder. De zwembaden de Kwakel en Den Hommel zijn goed te bereiken voor bewoners van de wijk Noordwest.
In het Spoorpark, welke via de onderdoorgang ook doorloopt aan de zijde van de Cartesiusdriehoek is ruimte voor informele sporten zoals bootcamp en thai chi.

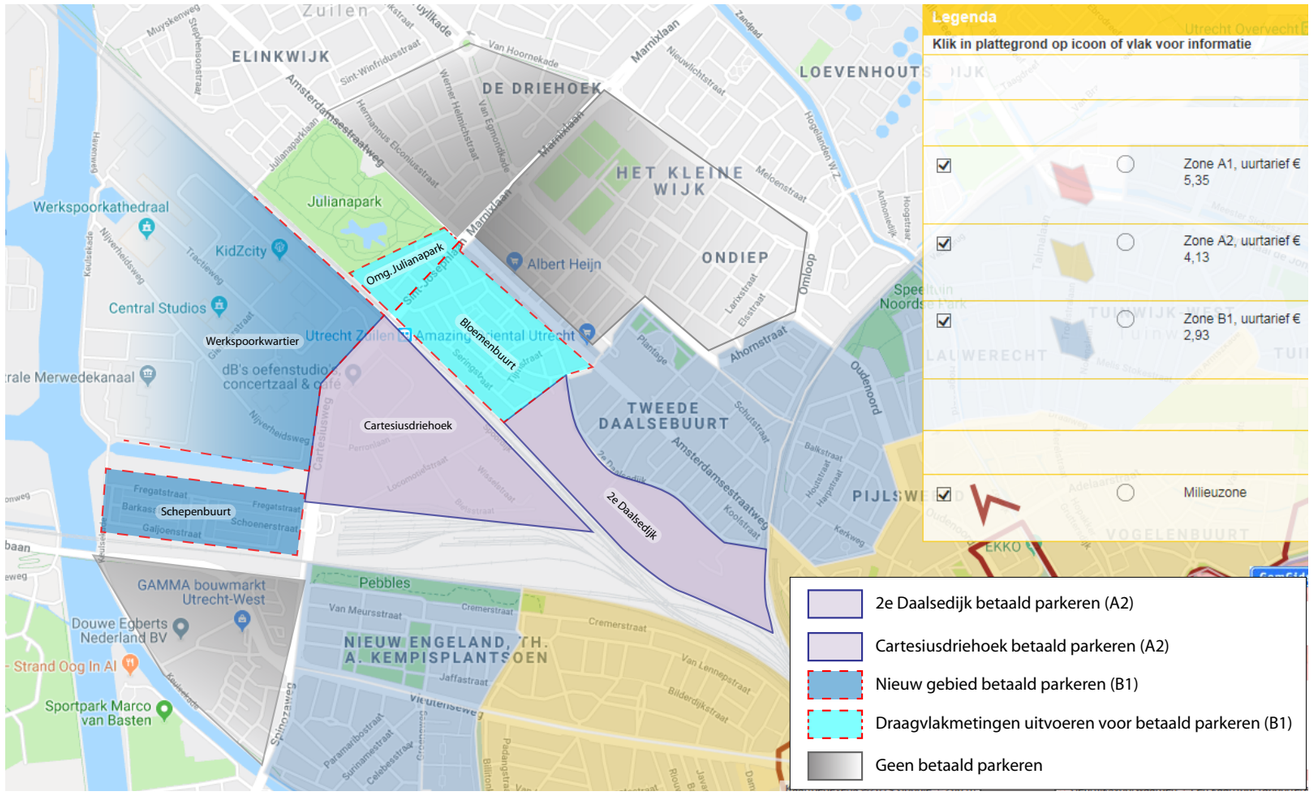
3.2 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkelingen van het Wisselspoor. Zo mag de totale verkeersdruk in de plansituatie (Bloemenbuurt en ontwikkeling 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4) maximaal 5.800 motorvoertuigen per etmaal bedragen.
Inprikkers zullen het grootste deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. De inprikkers zijn alleen voor nood- en hulpdiensten met elkaar verbonden. Een deel van het nieuwe programma in de zuidelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de inprikkers komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. De Tweede Daalsedijk is een woonstraat waarbij een goede oversteekbaarheid en leefbaarheid centraal staat. Door het toepassen van knips wordt autoverkeer afgeremd en ontstaat ruimte voor langzaam verkeer en verblijven. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2e Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de dwarsstraten van de Bloemenbuurt ongewijzigd.

Fietsen

Voor fietsers loopt de hoofdfietsroute door het Spoorpark. Deze route sluit aan op de 2e Daalsedijk, de Amsterdamsestraatweg en een fietstunnel richting de Cartesiusdriehoek. Via een nieuwe tunnel onder het spoor zal het Wisselspoor voor voetgangers en fietsers een directe verbinding krijgen met de Cartesiusdriehoek. Een mogelijke tweede tunnel richting de 1e Daalsedijk is, op dit moment, nog onzeker. De alternatieve route loopt via de Dijkstraat richting de Amsterdamsestraatweg. De maatvoering en inrichting van de fietsroute dient te voldoen aan de eisen van een hoofdfietsroute.
Er moeten voldoende zeer toegankelijke en uitnodigende inpandige fietsenstallingen gerealiseerd worden in de appartementengebouwen zodat de openbare ruimte niet helemaal vol komt te staan met fietsen en bewoners laagdrempelig gebruik kunnen maken van de fiets. Fietsparkeren voor bezoekers moet voorzien worden in de openbare ruimte met voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij hanteren we een norm van 0,5 per woning, waarbij dubbelgebruik met andere functies mogelijk is.



Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht)

Openbaar vervoer
Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand tussen de 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 120 (Utrecht Centraal - Amsterdam Bijlmer Arena).
Daarnaast ligt het plangebied op fietsafstand van het Centraal Station en Station Zuilen, dit maakt de combinatie fiets-OV aantrekkelijk vanwege de ligging van het gebied en de goede fietsverbindingen naar beide stations.

Parkeren
Vanwege de goede bereikbaarheid per fiets, te voet en via openbaar vervoer én de wenselijkheid om het gebied zo veel mogelijk autoluw te ontwikkelen is voor de 2e Daalsedijk het uitgangspunt dat de minimale parkeernorm, uit de nota 'Stallen en Parkeren 2013', ook de maximum parkeernorm is voor het gehele plangebied.

Gelijktijdig met de ontwikkeling wordt betaald parkeren ingevoerd voor het gehele plangebied. Om invulling te geven aan de ambitie om een zo autoluw mogelijk karakter, en daardoor de auto verkeersdruk zoveel mogelijk te beperken, wordt een parkeerregime volgens A2-norm voorgesteld. Het A2-parkeerregime biedt de mogelijkheid om 10% lagere autoparkeernormen te hanteren en iets hogere parkeertarieven, waardoor de verkeersgeneratie lager wordt. Het invoeren van een A2-regime vereist een functioneren van het plangebied als centrumgebied. Daarbij moet worden aangetoond:

- De centraal stedelijke ligging van het plangebied, dat wil zeggen: nabijheid van Utrecht Centraal en het stadscentrum, voldoende voorzieningen in de nabijheid en een relatief grote afstand ten opzichte van de Ring Utrecht.
- Goede ontsluitingsroutes voor fiets en voetganger en voldoende ruimte voor fietsparkeren voor bewoners, werkenden en bezoekers én deelauto's.
- Het organiseren van voldoende deelauto's en actief integraal parkeerbeheer bestaande uit voldoende ruimte -eventueel met dubbelgebruik- voor de beoogde doelgroepen (naar tijd en plaats) en passende tarieven gericht op beperking autoverkeer en tegengaan van uitwijkgedrag naar omliggende buurten.

In het vigerende parkeerbeleid gaan we ervan uit dat een A2-gebied wordt omringd door B1-gebied. In ieder geval moet een eventueel effect op naastgelegen gebieden worden afgewogen bij de planvorming.

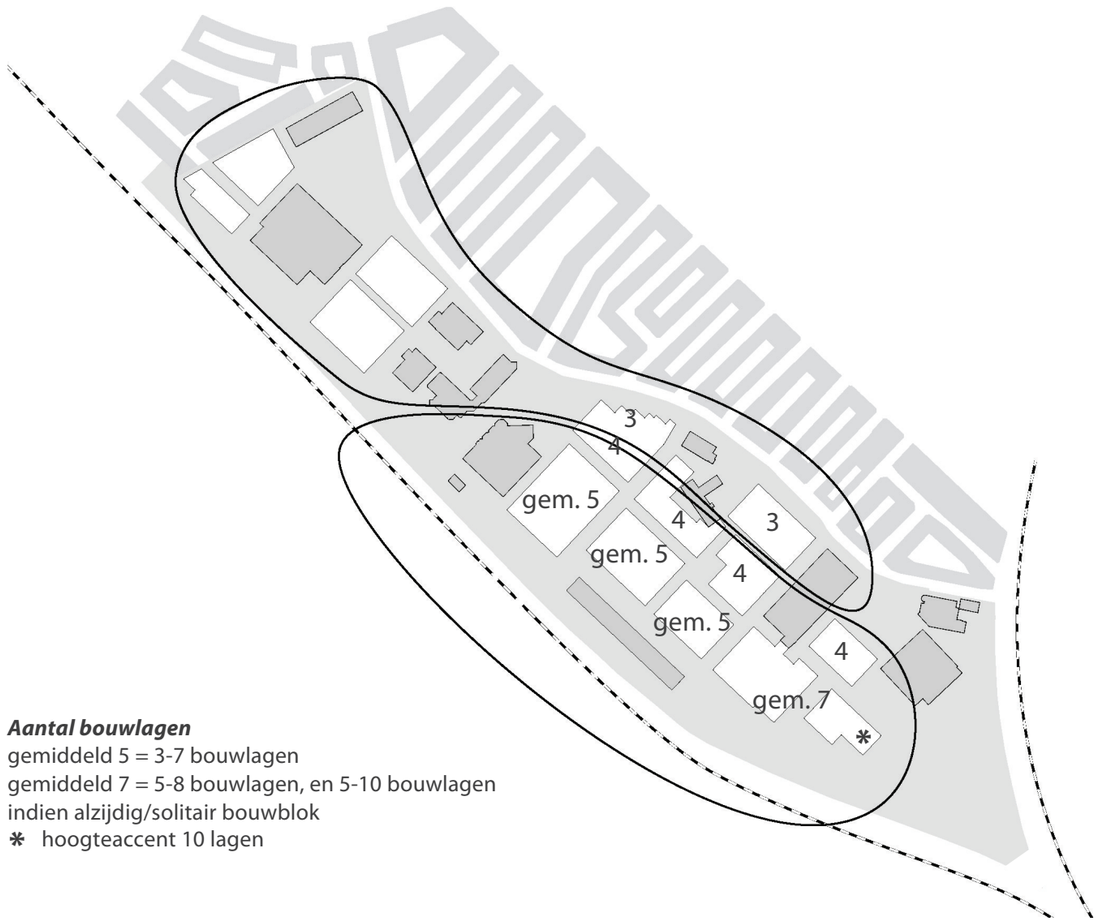
Parkeren voor auto en fiets wordt binnen de bebouwing opgelost (zowel voor bezoekers als voor bewoners en andere gebruikers van het gebied). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's op straat. De (gezamenlijke) fietsenstalling van woningen is zeer eenvoudig te bereiken vanuit de woningen en is (nagenoeg) direct verbonden met de openbare ruimte. De gebruikskwaliteit van de openbare ruimte wordt op deze manier versterkt en er kan een grotendeels autovrije buitenruimte ontstaan. Parkeren wordt zo veel mogelijk uit het zicht opgelost binnen een bepaald bouwblok, in parkeergebouwen of in (half)verdiepte parkeergarages onder het bouwblok.

Binnen de parkeergebouwen is een deel openbaar toegankelijk voor bezoekersparkeren. Het overige deel is gereserveerd voor bewoners en ondernemers. Parkeerplekken voor deelauto's kunnen eventueel deels op straat gesitueerd worden, mits dit niet ten koste gaat van de belevings- en gebruikskwaliteit van de openbare ruimte. Zo ontstaat een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.

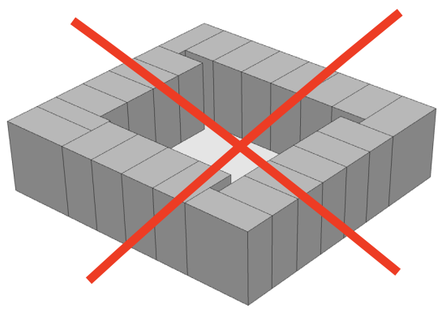
Ook aantrekkelijk zijn Mobility as a Service (MaaS) oplossingen inclusief ruimte voor eventuele haal- en brengservices (HUB-voorzieningen). Dit is een belangrijk onderdeel van het bijzondere maatwerk. MaaS betekent dat de mobiliteitsoplossingen in ieder geval digitaal beschikbaar moeten zijn en verschillende mobiliteitsoplossingen worden aangeboden (fiets, deelauto, bakfiets, etc). Het systeem moet adaptief zijn, wat betreft de mobiliteitsvormen, maar ook wat betreft aanbieders. De behoefte aan gedeelde mobiliteit in plaats van gebruik van de eigen auto moet bij de bewoners en gebruikers in het plangebied steeds worden gestimuleerd. Dit betekent onder andere dat er in het begin een overmaat aan oplossingen moet worden aangeboden.
Als uitwerking van het MaaS-principe zal de exploitant bij de oplevering van het gehele plangebied in ieder geval 22 parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's en 10 deelauto's voor de eigenaren/bewoners van de woningen in het plangebied realiseren.

Om te voorkomen dat er door de ontwikkeling van het plangebied 2e Daalsedijk/ Wisselspoor parkeeroverlast ontstaat in de aangrenzende buurten, zullen de parkeertarieven voor het bezoekersparkeren van het plangebied ongeveer gelijk zijn als de parkeertarieven van de aangrenzende buurten

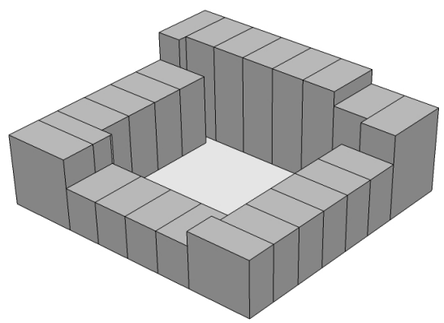
Door de gemeente zullen geen straat parkeervergunningen voor langparkeerders worden verstrekt. De exploitant is verplicht hierover op duidelijke wijze te communiceren met kopers/huurders van het bestaande en door hem nieuw te realiseren vastgoed. Langparkeerders komen ook niet in aanmerking voor een straatvergunning in de omliggende buurten.



Aantal bouwlagen
gemiddeld 5 = 3-7 bouwlagen
gemiddeld 7 = 5-8 bouwlagen, en 5-10 bouwlagen indien alzijdig/solitair bouwblok
* hoogteaccent 10 lagen



Één bouwhoogte binnen één bouwblok is niet toegestaan



gemiddeld 5 bouwlagen

gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

3.3 Ruimtelijk

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

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

Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het gebied.
De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's waarde toevoegt aan de stad.

Deze uitgangspunten zijn beschreven in de Ontwikkelvisie '2015'. Het voorliggende Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 vormt een nadere uitwerking en concretisering van de Ontwikkelvisie die een globaal en abstract karakter heeft. Het Ontwikkelkader voor deelgebied 2-4 sluit naadloos aan op het Ontwikkelkader voor deelgebied 1.
De concretisering is bedoeld als de ruimtelijke vertaling van de algemene uitgangspunten waarmee het gewenste aantrekkelijke en gedifferentieerde stedenbouwkundige beeld kan worden bereikt en geborgd. Deels zijn keuzes vastgelegd en deels zijn deze nog opengelaten. Er zijn 'spelregels' toegevoegd waar de bebouwing aan moet voldoen. Hiermee blijft flexibiliteit behouden en wordt voorkomen dat bij de nadere uitwerking onnodige beperkingen ontstaan. Daarnaast zijn uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen, waarin de ambities en eisen ten aanzien van mobiliteit, duurzaamheid en klimaatbestendigheid zijn verwerkt. Een open plint aan de zijde van het fietspad dient een optimale relatie te leggen tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Woonruimtes of andere levendige functies moeten van de plek een prettige en veilige omgeving maken.

Inpassing bestaande gebouwen
De bestaande gebouwen worden bijna allemaal behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. De drie bedrijfspanden aan de 2e Daalsedijk zonder cultuurhistorische waarde worden deels ingepast in de verkaveling en blijven onderdeel van het plangebied. Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied.

Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen. Het plangebied zal een ander karakter krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, zoals dat in de huidige situatie ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een 'eigen' identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.
De bijzondere cultuurhistorische bebouwing in het gebied, maar ook de recentere bedrijfsbebouwing, geven het gebied een spannend karakter. De bestaande gebouwen zijn gelijkmatig over het gebied verspreid waardoor er op iedere plek een verrassende mix ontstaat tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Aan de 2e Daalsedijk zijn drie bedrijfsgebouwen gesitueerd, twee zullen ingepast worden in de verkaveling. Zodat op die plek de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing behouden blijft en er op deze plek een spannende verkaveling ontstaat.

Afwisseling korrelgrootte
Het Wisselspoor deelgebied 2-4 sluit aan bij deelgebied 1. Een goede aansluiting op de kleine korrel van de Daalsebuurt vormt evenals in Wisselspoor deelgebied 1 een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Wisselspoor deelgebied 2-4. Meer richting het spoor en de punt van het gebied bij het Spoorpark, krijgt de bebouwing een grootschaliger karakter aansluitend bij de stoere industriële hallen en bij het Spoorpark.

Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om grondgebonden stadswoningen en appartementen toe te voegen. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen ontwikkelvelden die in een later stadium met bouwblokken verkaveld worden. De nieuwe bouwblokken worden ingevuld met een mix van stadswoningen, appartementen en studentenwoningen, economische en culturele functies die passen bij het gemengd stedelijk milieu. In korrel en bouwhoogte sluit de nieuwe bebouwing langs de 2e Daalsedijk aan bij de bestaande eengezinswoningen langs de 2e Daalsedijk. Hier zal de bebouwing daarom met name worden ingevuld met grondgebonden stadswoningen. In het gebied daarachter, meer richting het Spoorpark, zal de stedelijkheid en de korrelgrootte toenemen. De gemiddelde bouwhoogte bestaat uit vijf lagen met hogere delen aan het Spoorpark en lagere delen aansluitend op het middengebied. Hier bevinden zich appartementen in een mix van koop en huur van diverse afmetingen. De hogere bouwdelen zullen vanuit het noorden richting de zuidhoek oplopen. In deze hoek zullen de kleinere woningen voor studenten en starters komen. Deze doelgroep past ook bij het meest zuidelijk gelegen Spoorpark. Dit is een autovrij gebied waar de bewoners geen eigen autobezit hebben.

De verkaveling in het zuidelijke deel vanaf de Wagenmakerij is een verkavelingsopgave met een integrale architectonische component. Een spannende aansluiting op de Wagenmakerij en de overgang naar het Spoorpark verdienen in een volgende fase een zorgvuldige stedenbouwkundige en architectonische uitwerking. De verkaveling van dit zuidelijke deel moet goed aansluiten op de verkaveling ten noorden van de Wagenmakerij. De bouwhoogtes en korrelgrootte sluiten op elkaar aan waarbij het karakter in zuidelijke richting steeds stedelijker wordt. Het fietspad door het Spoorpark dient zorgvuldig ingepast te worden met aandacht voor valwinden en het continue groene karakter van het fietspad. De afstand van de hekwerken op de rand van het plangebied tot de nieuwbouw is minimaal 20 meter. Een open plint aan de zijde van het fietspad dient een optimale relatie te leggen tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Woonruimtes of andere levendige functies moeten van de plek een prettige en veilige omgeving maken.

Ruimtelijk raamwerk
Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen. De pocket parks krijgen elk een eigen karakter en programma.

Het ruige Spoorpark, gelegen langs het spoor, verbindt de hotspots en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In het Spoorpark liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum. De cultuurhistorische gebouwen aan het Spoorpark worden ruimtelijk en programmatisch verbonden met het park.

De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het Spoorpark verbinden het groen met elkaar. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma/bouwhoogte en de exacte ligging is nog flexibel. Een informele route midden door het plangebied, parallel aan het spoor, verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. De route is geen continue lijn, maar verspringt en verrast.
Het ruimtelijk raamwerk waarborgt de gewenste samenhang, de flexibele invulling van de ontwikkelvelden zorgt voor diversiteit. Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de bestaande bedrijfsbebouwing, de cultuurhistorische gebouwen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie kan plaatsvinden.

Bouwhoogte
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie met dit verschil dat de maximale bouwhoogtes nu vertaald zijn naar gemiddelde bouwhoogtes om een gevarieerder beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. In de zuidoosthoek is de bouwhoogte verlaagd van maximaal 8 lagen naar gemiddeld 7 bouwlagen. In het middengebied is de bouwhoogte gedeeltelijk van maximaal 3 naar maximaal 4 bouwlagen gegaan.

Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen de bouwhoogte kan variëren tussen de 3 en 7 bouwlagen. Dit middel wordt ingezet om een gevarieerder beeld met een kleinere korrel te kunnen realiseren. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten: als in een bouwblok 5 in plaats van 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek in het bouwblok 3 bouwlagen tegenover staan.

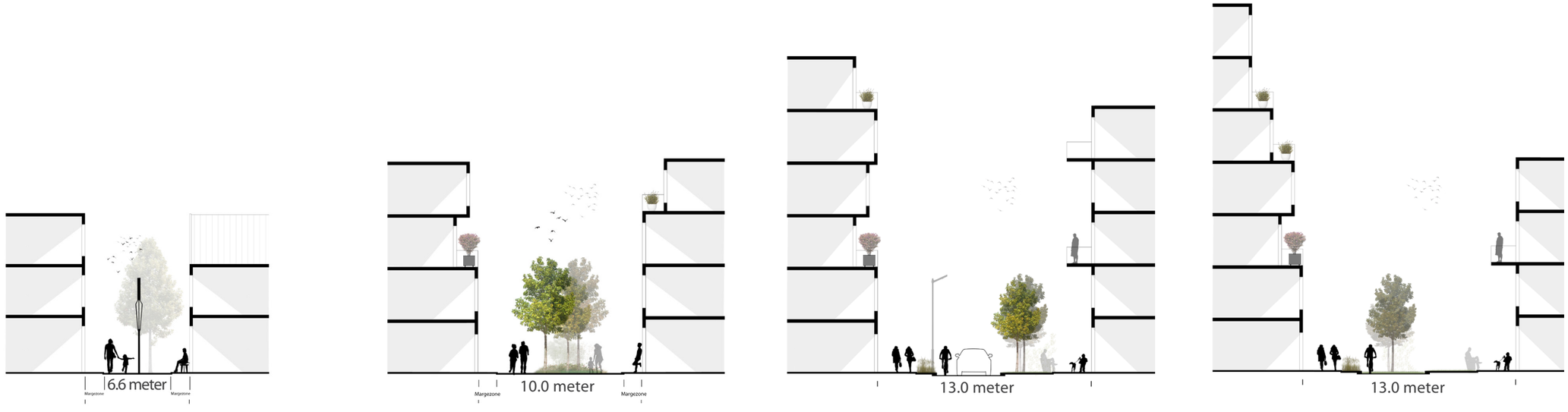
Door middel van hoogtescheidingslijnen op de verbeelding van het bestemmingsplan worden de gemiddelde bouwhoogtes aangegeven. In de Ontwikkelvisie wordt gesproken over een hoogteaccent van maximaal 10 bouwlagen. Deze is gesitueerd in de zuidoosthoek.



proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel openbare ruimte als gebouwen zijn indicatief



proefverkaveling Wisselspoor deelgebied 2-4
zowel openbare ruimte als gebouwen zijn indicatief



Profielen en bouwlagen

De profielen van de openbare ruimte komen overeen met de profielen uit deelgebied 1. Bij de verschillende bouwhoogtes horen verschillende profielen. Met het verkavelen van de ontwikkelvelden moeten de vorm van de bouwblokken, de exacte bouwhoogtes en de breedte van de profielen op elkaar afgestemd worden. Voor de profielen gelden de onderstaande spelregels, waarbij op de koppen van de blokken kan worden afgeweken in de hoogte. De bouwhoogte mag nooit hoger worden dan de maxinale bouwhoogte in het bestemmingsplan.

- Een lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk de woonstraten smal en intiem te maken met een breedte van 6,6 meter voor een autovrije woonstraat. De maximale bouwhoogte bij 6,6 meter breedte is 3 lagen. Aan de koppen van de smalle woonstraat mogen de woningen hoger zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat. Een dergelijke verhoging moet proportioneel zijn, dat wil zeggen in verhouding met het profiel en met de lengte van de straat.
- Bij een hogere bouwhoogte wordt een autovrije straat van 10 meter breed gehanteerd. De maximale hoogte is aan beide zijden 4 lagen, waarvan 1 zijde een set back moet hebben. Aan de koppen van de 10 meter brede straat mogen de woningen hoger zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat. Een dergelijke verhoging moet proportioneel zijn, dat wil zeggen in verhouding met het profiel en met de lengte van de straat.
- Voor de straten met autoverkeer wordt er uitgegaan van een breedte van 13 meter. De maximale bouwhoogte bedraagt hier 5 en 6 bouwlagen of 7 en 4 bouwlagen, met een set back vanaf de 5e verdieping. Aan de koppen van de 13 meter brede straat mogen de woningen hoger (in proportionele verhouding) zijn op plekken waar de bouwhoogte dit toelaat.
- Aan het Spoorpark is de maximale bouwhoogte gelijk aan de maximale bouwlagen van het ontwikkelveld.
- Bij delen in de verkaveling waar een nieuw aanvullend profiel wordt toegevoegd, moet het profiel worden afgestemd op de bouwhoogte.

Stedenbouwkundige spelregels

Een verkaveling binnen het ruimtelijk raamwerk moet gemaakt worden binnen de volgende stedenbouwkundige spelregels:

- Er moet een programmatisch stedelijke mix worden gerealiseerd waarbij naast wonen ruimte is voor bijzonder programma wat het karakter van het gebied versterkt.
- In de toekomstige uitwerking wordt deelgebied 2-4 verder verkaveld en worden woonstraten toegevoegd. De woonstraten vormen samen de binnenwereld en moeten een verrassend geheel vormen waarbij ruimte is om verschillende profielen te maken en een pleintje toe te voegen. Binnen de verkaveling moet een informele route in de lengterichting naar het Spoorpark worden gemaakt.
- De bebouwing binnen de ontwikkelvelden moet zodanig gepositioneerd worden dat er vanuit de binnenwereld zichtlijnen naar het Spoorpark, het park langs de 2e Daalsedijk en naar de cultuurhistorische bebouwing ontstaan.
- Langs de 2e Daalsedijk worden de bestaande gebouwen deels ingepast zodat er op die plek een spannende en verrassende verkaveling ontstaat. Bestaande bomen worden op deze plek zoveel mogelijk ingepast.
- De bebouwing langs de 2e Daalsedijk moet een rand vormen met een informeel en kleinschalig karakter. De bouwvelden langs de 2e Daalsedijk moeten voldoende afstand hebben tot de 2e Daalsedijk zodat er in het lineaire park ruimte is om bijvoorbeeld een boom te laten groeien. De bebouwing langs de 2e Daalsedijk moet deels gestaffeld worden om het informele en kleinschalige karakter te benadrukken.
- Het deel ten zuiden van de Wagenmakerij moet als integrale stedenbouwkundige en architectonische opgave nader onderzocht worden. Waarbij de aansluiting op de Wagenmakerij, de aansluiting op het noordelijke deel, het meer stedelijke karakter, de aansluiting op het Spoorpark en fietspad integraal uitgewerkt moeten worden.
- De parkeervoorzieningen moeten binnen het bouwblok worden opgelost uitzondering van deelauto's en parkeerplaatsen voor minder validen.
- Voor de fietsroute door het Spoorpark moeten twee optionele routes opengehouden worden zolang niet duidelijk is of en waar de fietstunnel of onderdoorgang richting de 1e Daalsedijk gerealiseerd wordt.



ruimtelijk kader

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

- 4 *bouwlagen*
- *grens tussen bouwlagen*
- *ontsluitingsweg*
- *fietspad*
- *informele route*
- *zichtlijn op industrieel erfgoed*
- *pleintje*
- *te verkavelen gebied*
- P *mogelijke parkeervoorziening binnen bouwveld*
- *zoeklocatie hoogteaccent (10 lagen)*
- *behouden bestaande bebouwing*
- *autoknip*
- *indicatieve groeninvulling*
- *openbaar gebied*

3.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 heeft een eenduidige identiteit die aansluit op de kaders, afspraken en ontwerp voor deelgebied 1 van Wisselspoor. Dit is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan voor deelgebied 1, het ontwerp en de nadere uitwerking. De discussie over deze nadere uitwerking is op dit moment nog niet geheel afgerond. Voor de inrichting van de openbare ruimte van Wisselspoor deelgebied 2-4 wordt in principe uitgegaan van de HOR. De ontwerpkeuzes en materialisering uit deelgebied 1 worden doorgezet.
De identiteit van de buitenruimte is stoer en robuust en sluit aan op het industriële karakter van het voormalig NS-terrein. Karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten worden teruggebracht en bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De openbare ruimte binnen het raamwerk wordt onderverdeeld in vier sferen die van elkaar verschillen in karakter, functie, inrichting en beplanting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers: een langgerekt plantsoen langs de 2e Daalsedijk met pocket parks en een ruig Spoorpark langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die het langgerekte plantsoen en het Spoorpark met elkaar verbinden.

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed tot een lineair park en op verschillende plaatsen worden grote openbare tuinen, pocket parks toegevoegd aan het openbaar groen met een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de pocket parks aan de 2e Daalsedijk worden speel- en verblijfsplekken ingericht. Het lineaire park en de pocket parks vormen qua sfeer, functie en materiaal de schakel tussen Wisselspoor en de bestaande Bloemenbuurt.

Het ruige Spoorpark verbindt de bebouwing met cultuurhistorische waarde. In dit park liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het langgerekte Spoorpark is ruig en groots en sluit aan op het karakter van de aangrenzende spoorlijnen. Door het Spoorpark loopt straks een belangrijke nieuwe directe fietsverbinding tussen de Amsterdamsestraatweg, station Zuilen en de Cartesiusdriehoek. Het Spoorpark wordt verbonden met de Cartesiusdriehoek zodat in een groter gebied wandelroutes ontstaan. Het Spoorpark wordt ingericht voor alle doelgroepen en leeftijden. Er wordt rekening gehouden met spelende kinderen, maar ook met ouderen.

Aan de zuidzijde verbreedt het Spoorpark zich tot een grote onbebouwde parkruimte. De doorfietsroute ligt hierin. De opgave voor het gehele Spoorpark, maar zeker ook voor de zuidelijke punt, is om een goede balans te vinden tussen de dynamiek van de fietsroute en de verblijfskwaliteit van het park.
De punt is een bijzondere plek vanwege het zicht op de sporen en op de skyline van het centrumgebied.
Voor de uitwerking van de punt kunnen de volgende randvoorwaarden worden gesteld:

- Algemeen: het bereiken van een goede balans tussen doorstroming (fietsroute) en verblijfskwaliteit.
- Het koppelen van de looproutes uit Spoorpark en lineair park tot een 'rondje'.
- Voortzetting van het karakter van het Spoorpark (ruig, natuurlijk) met bijbehorende ecologische waarden.
- Aanleiding geven tot bewegen in de buitenlucht.
- Het bieden van mogelijkheden tot waterberging. In hoeverre dit noodzakelijk is kan mede afhankelijk zijn van de gekozen oplossingen voor fase 1.
- Het beleefbaar maken van de ruimte in het park en het spectaculaire uitzicht op de sporen en de skyline van het (nieuwe) centrum.
- Het bieden van goed bezonde plekken die (ook) als terras gebruikt kunnen worden, hiermee samenhangend: het ontwikkelen van goede plintfuncties in de gebouwen die aan het park grenzen.

Tussen de ontwikkelvelden bevindt zich parallel aan deze langgerekte groenstructuren een spannende en intieme binnenwereld. Deze route dwars door het plangebied verbindt alle ontwikkelvelden met elkaar. De buitenruimte tussen de verschillende ontwikkelvelden vormt een sterk bindend element binnen het plangebied. De inrichting moet voor het hele Wisselspoor hetzelfde worden doordat elementen zoals rails, bielzen, stelconplaten of gebakken kinderkopjes overal terugkomen. Datzelfde geldt voor de eenheid in de inrichting van de straten, parken, plantsoenen en speelplekken. Voor alle groene en openbare ruimtes is een veilige inrichting met een goede verlichting van belang.

Speel- en verblijfsplekken in de buurt
In de pocket parks en de bestaande gebouwen is ruimte om de functies voor de buurt te faciliteren. Hierbij kan gedacht worden aan een speeltuin, trapveldje, kinderopvang, daghoreca etc. In de buurten en wijken moeten voldoende speelplekken voor kinderen en jongeren zijn, formele en informele speelplekken. Formele speelplekken variëren van enkele speeltoestellen in een plantsoen tussen woonblokken, tot een clustering van speeltoestellen, zichtbaar en centraal gelegen in een buurt. Ook openbare sportplekken zoals tafeltennistafels, basketbalveldjes, voetbalveldjes en -kooien, skate obstakels en playgrounds, vallen onder de formele speelruimte. Informele speelplekken zijn pleintjes, plantsoentjes, groenstroken, etc. waar kinderen kunnen spelen zonder toestellen. Hier kunnen ze stoepkrijten, steppen, touwtjespringen, verstoppertje spelen, etc.

Groen Tenzij
Uitgangspunt bij de uitwerking van de openbare ruimte van alle deelgebieden in Wisselspoor (ook in deelgebied 1) is "groen tenzij" waarbij het gehele in te richten vlak groen is, met daarin een aantal paden gelegd op plekken waar dat nodig is ten behoeve van de toegankelijkheid en bereikbaarheid. In het Spoorpark zijn dit smalle paden in de vorm en lijnvoering van de oude sporen. In het Lineaire park (langs de 2e Daalsedijk) en de binnenwereld zijn dit stoere stelconplaten, in het groen ingelegd. Daarnaast moet met de inrichting van de openbare ruimte en de verharding rekening worden gehouden met de toegankelijkheid, de bereikbaarheid voor nooddiensten en de ondergrondse infrastructuur aan kabels en leidingen. Daarbij wordt onderscheid gezocht in de verschillende openbare ruimtes en sferen. In deelgebied 1 is een inrichtingsplan vastgesteld, waarbij deze principes zijn overgenomen voor de rest van de deelgebieden zodat er een samenhangend geheel ontstaat. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan zal maximaal ingezet worden op vergroening van de straatjes rekening houdend met de principes van het inrichtingsplan deelgebied 1 en dit beeldkwaliteitsplan.

Normen
Belangrijk uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat kinderen samen spelen en ouders elkaar kunnen ontmoeten. Dus een minimale omvang van de speelplekken is daarvoor belangrijk. De gemeente hanteert de Utrechtse norm. Dit is minimaal de Jantje Betonnorm (3% van de bebouwde oppervlakte, dit is het totale oppervlakte dat door gebouwen, tuinen, infrastructuur e.d. wordt ingenomen, is bestemd voor formele speelruimte. Aangevuld met de Utrechtse norm die is onderverdeeld in de leeftijdscategorieën 0-6 jaar, 6-12 jaar en 12-18 jaar. De Utrechtse norm is vastgelegd in de beleidsnota 'Geef jeugd de ruimte'. Kort samengevat is de Utrechtse norm:

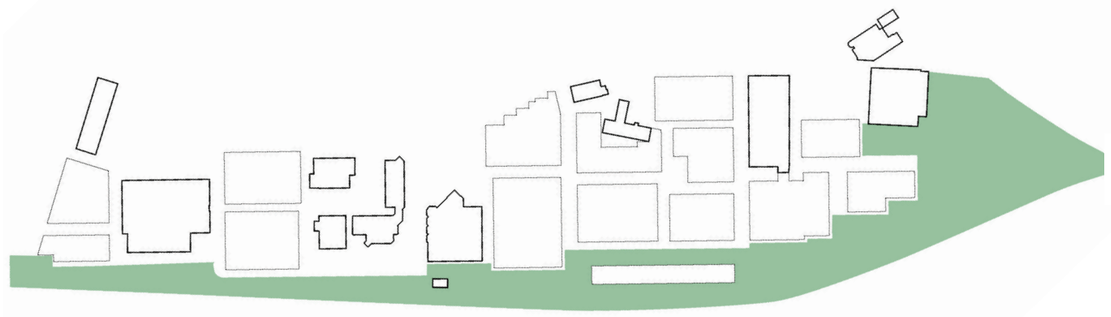
- Voor kinderen van 0-6 jaar moet binnen een straal van 100 meter een speelplek aanwezig van 100-500m^2.
- Voor kinderen van 6-12 jaar moet binnen een straal van 300 meter een speelplek van 500-2000m^2 aanwezig zijn. Dit kan gecombineerd met de plek voor 0-6 jarigen.
- Ook is een verharde of onverharde ruimte van 2000-3000 m^2 wenselijk voor vrij spelen, voetballen, rennen, etc.
- Kinderen van 12 jaar en ouder kunnen verder van huis. Voor hen is met name ruimte voor ontmoeting en sporten belangrijk. Dit kan ook gecombineerd worden met de vrij-spelen ruimte.



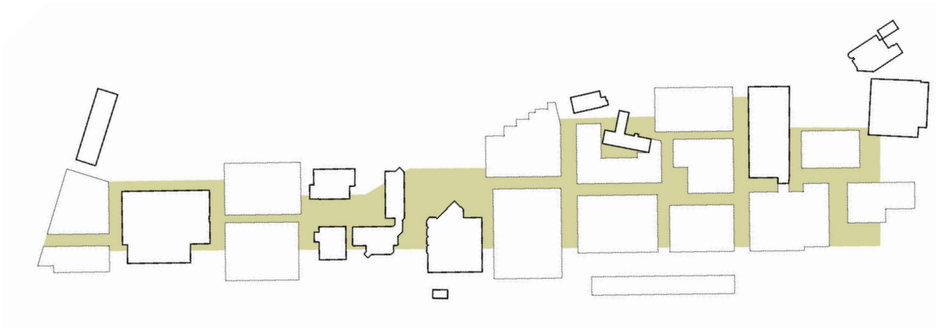
Lineair park
Het huidige plantsoen langs de 2e Daalsedijk wordt verbreed tot een lineair park. Het park vormt het visitekaartje voor het Wisselspoor. Het lineaire park introduceert het stoere karakter dat ook in de rest van Wisselspoor centraal staat.



Pocket parks
De groene plein- en parkruimtes van de pocket parks vormen aangename verblijfsplekken langs het lineaire park. Ieder pocket park krijgt een eigen sfeer en invulling. De pocket parks bieden ruimte aan bewoners om te spelen, sporten en ontmoeten. De pocket parks zijn de blikvangers van de 2e Daalsedijk en grenzen zowel aan een oud gebouw als aan de nieuwbouw binnen de ontwikkelvelden. De prachtige oude panden, die nu verstopt liggen achter groen en hekken, tonen zich straks opnieuw aan de stad. Woningen die grenzen aan de pocket parks hebben hun entree aan het park. Het waterelement bij de bestaande gebouwen aan de 2e Daalsedijk wordt onderdeel van een pocketpark.



Spoorpark
Het Spoorpark heeft de uitstraling van een gecultiveerde wildernis en bevat cultuurhistorische gebouwen en inrichtingselementen. Het terugbrengen van de bestaande elementen in combinatie met de bestaande bebouwing zorgt ervoor dat het stoere en robuuste karakter uit het verleden herkenbaar blijft in het Wisselspoor. De nieuwe fietsroute en wandelpaden vormen samen met de bestaande spoorlijnen een lijnenspel dat de ruige groene en verharde ruimtes doorsnijdt.



Binnenwereld
De bestaande bebouwing vormt samen met de ontwikkelvelden een binnenwereld met een stedelijk en groen karakter. Het contrast tussen oud en nieuw is één van de grote charmes van de binnenwereld. De binnenwereld kent een grote diversiteit aan gebouwen met hun eigen kleuren, texturen en gevelopeningen. Dit diverse geheel wordt samengebracht door het continue karakter van de binnenwereld. De overgangen van openbaar naar privé worden gemarkeerd door integraal vormgegeven hekken en muren. Rondom de bebouwing ligt een margezone van 1,2 meter die onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte, maar visueel een gevoel geeft van een private en door bewoners te gebruiken zone.


REGIBEATS

4. Onderzoek en haalbaarheid

4.1 Gezondheid

Utrecht staat voor 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'. Een stad waar gezondheid centraal staat in alles wat we doen. Een stad van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie. Een stad waar iedereen mee kan doen en iedereen zich thuis mag voelen. Je kunt er prettig wonen in een schone omgeving met zo min mogelijk overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging en levendig is door de recreatieve en culturele functies van de stad en waar ontmoeting vanzelfsprekend is.

Om tot 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' te komen, zijn er vijf principes geformuleerd:

1. Utrecht koestert kwaliteit. We groeien met behoud van wat sinds tijden Utrecht maakt: een grote stad met een menselijk gezicht.
2. Utrecht verbindt. In onze regio doet iedereen ertoe en kan iedereen meedoen. We zorgen met elkaar voor wie dat nodig heeft.
3. Utrecht beweegt en vergroent. We maken meer ruimte voor lopen, fietsen, groene plekken en verbindingen.
4. Utrecht vernieuwt. Vernieuwen zit in onze genen. We leggen de lat hoog: wat we nu doen moet in de toekomst van waarde zijn.
5. Utrecht nodigt uit. Samen komen we verder. Op weg naar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' is ieders inbreng van belang.

In de planuitwerking worden onderstaande principes van 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' opgenomen:

- Zorg dat de druk op gezondheid zo laag mogelijk gehouden wordt. De woningen worden op een redelijke afstand van de spoorbaan gebouwd.
- Richt de leefomgeving zo in dat deze door mensen als prettig ervaren wordt. Het gaat er dan om dat de omgeving levendig, afwisselend en veilig is ingericht. In het plan wordt voldoende (ruim 30%) bereikbaar, aantrekkelijk en bruikbaar groen gerealiseerd met voldoende aangename geur en kleur.
- Richt de leefomgeving zo in dat deze uitnodigt tot gezond gedrag. Belangrijk is dat mensen elkaar ontmoeten en voldoende bewegen. De dagelijkse beweging in de buurt wordt goed gefaciliteerd door goede wandel- en fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en speelmogelijkheden.

Het beoogde bijzondere stedelijk milieu van Wisselspoor voegt kwaliteiten aan de bestaande stad toe. De industriële gebouwen en de bijzondere en groene buitenruimte kunnen van het plangebied een aantrekkelijke openbare plek maken waar mensen elkaar ontmoeten.

4.2 Duurzaamheid

Utrecht wil koploper zijn als gaat om de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. We versnellen de verandering van onze energiesystemen om zo snel mogelijk klimaatneutraal te worden. Duurzame verstedelijking uit zich bij nieuwbouwprojecten in drie aspecten: energie, circulair bouwen en meetbare duurzaamheid; we verwachten van partijen in de stad dat ze hier een bijdrage aan leveren.

Op het gebied van gebiedsontwikkeling én op gebouwniveau, spelen meerdere factoren een rol. Zo vraagt de gemeente aandacht voor groen, klimaatadaptatie (d.w.z. beperken hittestress, berging regenwater bij stortbuien, etc.), diervriendelijk bouwen, duurzaamheidsaspecten Integrale woningkwaliteit en een hoge kwaliteit voor de gebruiker. Gevraagd wordt hoe het ontwerp rekening houdt met de genoemde duurzaamheidsaspecten.

Uitgangspunt is te streven naar een BREEAM gebiedsontwikkeling score voor de ontwerpfase en de realisatiefase van minimaal Excellent en bij voorkeur Outstanding (uitstekend).
Een algehele duurzaamheidsprestatie op gebouwniveau wordt uitgedrukt via GPR gebouw, met als ondergrens een 8,0 gemiddeld over de vijf aspecten

4.3 Energie

Partijen willen huidige en toekomstige gebruikers van het plangebied maximaal faciliteren bij het toepassen of afnemen van hernieuwbare energie en bij het minimaliseren van CO2-emissies, passend bij het hernieuwbare energiepotentieel en de energie-infrastructuur in het plangebied en de directe omgeving. Hiervoor zullen partijen een gezamenlijke strategie opstellen zoals vastgelegd in de Ontwikkelvisie. De strategie dient rekening te houden met door de gemeenteraad op 2 november 2017 vastgestelde "Visie op de warmtevoorziening in Utrecht" en het Energieplan Utrecht (2015).

De ambitie vanuit het coalitieakkoord is dat nieuwbouw nul-op-de-meter is (NOM). Gezien de hoogte van de bebouwing lijkt dit niet zonder meer haalbaar voor deze ontwikkeling. In de energiestrategie zal dit worden onderzocht. Daarbij een zo laag mogelijke warmtevraag vanuit het gebouw, conform motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG. Tevens dient gekeken te worden naar de mogelijkheden om woningen op een duurzame manier (geen airco's) binnen koel te houden, aangezien de koeltevraag de komende jaren alleen maar zal toenemen door de hogere temperaturen in ons land.

Gebruiksfunctie	BENG 1 (kWh/m^2 jaar energiebehoefte)
Woonfunctie en woongebouwen	25
Utiliteitsgebouwen	50
Onderwijsgebouwen	50
Gezondheidszorggebouwen	65

Warmtevoorziening
In de Visie 'warmtevoorziening Utrecht' zijn de eerste beleidsregels vastgelegd om te komen tot een gasvrije warmtevoorziening.
Om doelmatig gebruik van de warmte inhoud van de ondergrond en afdoende warmteregeneratie van systemen te kunnen redigeren is het plangebied als interferentiegebied aangewezen.
Als vervolgstap worden In een (ter besluitvorming inmiddels voorbereid) bodemenergieplan randvoorwaarden voor open én gesloten bodemenergiesystemen opgenomen.
Voor een goede diepere grondwaterkwaliteit is er een verbod op het doorboren van de waterscheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket (ca. 50 m dieptebeperking).

Bij toepassen van luchtwarmtepompen mag dit niet leiden tot hinder vanwege een overschrijding van aanvaardbare geluidsniveaus. Deze zijn per dagdeel als volgt gemeten: 5 meter vanaf de buitenunit dan wel de perceelgrens:

- 07.00 - 19.00: 40 dB(A)
- 19.00 - 23.00: 35 dB(A)
- 23.00 - 07.00: 30 dB(A)

Individuele of collectieve biomassaketels zullen niet worden toegepast.

Meerwaarde voor energietransitie bestaande Bloemenbuurt
De nieuwe wijk zal een zeer duurzame wijk zijn, waar de omliggende wijk van mee gaat profiteren. Dit zowel op het gebied van mobiliteit als op het thema energie. Om dit extra te versterken kunnen de omwonenden mede gebruik maken van de mobiliteitsdeelconcepten. Dit moet leiden tot een reductie van het gebruik van fossiel aangedreven auto's en het eigen autobezig. Door bewust in te zetten om het gebruik van 'vervuilende' auto's te minimaliseren wordt ook de lucht in de omgeving 'schoner'. Daarnaast ontstaat meer ruimte op straat voor groen ten behoeve van recreatie.

Daarnaast zal de ontwikkelaar kennis beschikbaar stellen om bestaande woningen in de aanliggende wijk te bewegen om aardgasvrij te worden. De ontwikkelaar gaat eigenaar-bewoners actief benaderen om zich in te schrijven en mee te laten profiteren van de collectieve inkoop van PV-panelen. Mocht de ontwikkelaar onvoldoende op een vrijwillige basis voor elkaar krijgen, dan zal de ontwikkelaar door middel van de mogelijkheid van het aanboren van subsidies, bewoners activeren om over te stappen op alternatieve energie.

4.4 Circulair bouwen

In Utrecht, en daarmee ook voor de gebiedsontwikkeling 2e Daalsedijk, is circulair bouwen de norm. De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen en het behoud van de karakteristieke elementen zoals sporen, bielzen en stelconplaten dragen daar reeds aan bij. Daarnaast wordt bij de nieuw te bouwen gebouwen, inrichting van de openbare ruimte en bij vrijkomend materiaal de nodige aandacht aan dit thema geschonken. In het in maart 2018 vastgestelde 'Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen' zijn ambities uitgesproken voor maatschappelijk verantwoord/duurzaam inkopen in de openbare ruimte. Circulair bouwen is daar een van. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij, en nadere invulling te geven aan, het gemeentelijk beleid t.a.v. Maatschappelijk Verantwoord Inkopen zal dit samen met de voorhoede van de gemeente worden uitgewerkt. Ten slotte is de gemeente Utrecht partner van het regionale betonconvenant 'Beton in een circulaire economie'. Doel is de grondstoffenketen van beton te sluiten, door hogere percentages hergebruikt steenachtig materiaal te eisen bij toepassing van nieuw beton. Vrijkomend beton dient te worden aangeleverd aan een erkende betonverwerker. Zo komt beton weer terug als beton.

De Utrechtse ambitie is om in 2050 een circulaire, oftewel een oneindig hernieuwbare stad te zijn. Dit betekent optimaal gebruik van grondstoffen en materialen, duurzame energiebronnen en menselijk kapitaal in de stad, op een manier die goed is voor inwoners en hun omgeving. Daarom wordt er gebouwd met minder nieuwe, en zoveel mogelijk hergebruikte en hernieuwbare grondstoffen. De materialen die we gebruiken zijn goed voor de leefomgeving en geschikt voor hergebruik. Gebouwen worden zo ontworpen en geconstrueerd dat ze hun waarde behouden, doordat ze zolang mogelijk opnieuw te (her)gebruiken zijn; in hun oorspronkelijke vorm of in delen, voor dezelfde of andere functies.
We hanteren de volgende leidende principes voor circulair bouwen:
In Utrecht bouwen we circulair, tenzij;

- we voegen geen nieuwe grondstoffen toe tenzij (her)gebruik van grondstoffen niet mogelijk is;
- nieuwe grondstoffen worden onderdeel van de circulaire economie: demontabel, hernieuwbaar en met een lange levensduur;
- circulair bouwen voegt blijvende maatschappelijke/publieke waarde (en geen schade) toe aan het omliggende gebied. In Utrecht wordt gebruik gemaakt van en voortgebouwd op de waarden die al in het gebied aanwezig zijn, dit kan zowel om materialen als sociale componenten gaan;
- circulair bouwen in Utrecht creëert lange termijn/duurzame relaties en allianties.

4.5 Klimaatadaptatie

Hittestress
In het kader van 'gezond stedelijk leven' streven we naar een prettige leefomgeving. Dit houdt in dat bij de inrichting van het plangebied rekening wordt gehouden met hittestress. Hittestress kan worden teruggedrongen door het gebruik van groen, zowel op maaiveld als op daken. Bomen zijn essentieel voor verkoeling. Daarnaast kan ook door middel van de materialisering (lichte kleuren) een positief effect worden bereikt.

Afvalwater
In alle deelgebieden wordt het afvalwater en hemelwater apart ingezameld, waarbij er geen regenwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Hemelwater
Het gebied moet ook in de toekomst bij een warmer klimaat een aangename plek blijven om te wonen en te verblijven. Een warmer wordend klimaat betekent enerzijds meer kans op extreme buien en anderzijds meer kans op lange, droge periodes. Om de effecten van droogte op het groen tegen te gaan wordt het regenwater zo lang mogelijk in het eigen gebied vasthouden. Om wateroverlast bij extreme buien te voorkomen wordt op daken en in het straatprofiel voldoende ruimte gecreëerd om tijdelijk regenwater te kunnen bufferen, zonder dat er schade optreedt. Daarbij zijn er interessante combinaties mogelijk met groen en beleving, zoals wadi's.

Tegengaan wateroverlast bij extreme buien
Het gebied moet zo ingericht worden dat zelfs extreme regenbuien geen problemen opleveren. Hieraan is voldaan als een extreme bui van 80 mm in één uur verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater. Ook mogen geen gezond- en veiligheidsrisico's optreden, bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels. Deze opgave geldt zowel voor de openbare ruimte als voor andere gebieden. De bebouwing dient hierbij te voldoen aan de geldende bouwwetgeving.

Water vasthouden, nuttig gebruiken en niet afwentelen op de omgeving
Conform landelijk beleid geldt dat ook in het plangebied het regenwater in de volgende volgorde verwerkt moet worden:
1. Vasthouden en nuttig gebruiken
2. Bergen
3. Afvoeren

Deze volgorde betekent dat oplossingen waarbij het regenwater vastgehouden en nuttig gebruikt kan worden de voorkeur hebben boven aparte bergingsvoorzieningen. En het bergen heeft weer de voorkeur boven het direct afvoeren van buiten het plangebied zoals via het al bestaand gemengd riool.

Het belangrijkste nuttig gebruik van neerslag in het plangebied is voor de vochtvoorziening van beplanting en bomen. In het plangebied (op daken, in tuinen en de openbare ruimte) moet zoveel regenwater worden vastgehouden zodat de beplanting ook in droge periodes genoeg water heeft.

Hieraan wordt voldaan als er op bouwblokniveau een buffercapaciteit wordt gerealiseerd van 45 mm ten opzichte van het aanwezige verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan.

Ook voor de openbare ruimte geldt dat zoveel mogelijk regenwater moet worden vastgehouden en nuttig worden gebruikt voor het aanwezige groen door infiltratie in de bodem via boven- of ondergrondse infiltratievoorzieningen. Het streven is op jaarbasis maar liefst 99% van de neerslag te infiltreren en vast te houden in de bodem. De benodigde bergingscapaciteit is sterk afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de bodem. Bij het ontbreken van infiltratiecapaciteit vragen wij in het openbare gebied een berging van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, zodat er slechts eenmaal per tien jaar regenwater afgewenteld hoeft te worden op gebieden buiten het plangebied. Als infiltratie wel mogelijk is moet er een maatwerkberekening gemaakt worden om de benodigde berging te bepalen. Waterbergingsmogelijkheden moeten worden gezocht in zowel het spoorpark als ook in de pocketparks en het lineaire park.

4.6 Diervriendelijk bouwen

Op de locatie wordt diervriendelijk gebouwd. Onder diervriendelijk bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met 'diervriendelijk' bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. Hierbij kan gedacht worden aan zwaluwkasten, bijenhotels en voorzieningen voor vlinders en huismussen.

De ontwikkelaar zet zich in om diervriendelijk en 'natuur inclusief' te bouwen. Er wordt rekening gehouden met dieren bij (ver)bouwwerkzaamheden en er wordt aandacht gegeven aan beschermde dieren en het creëren van voedsel, schuil- en nestgelegenheden. Aandacht voor natuur en biodiversiteit dient bij het ontwerpen en realiseren van de buurten en gebouwen op verschillende schaalniveaus plaats te vinden. De stad vormt een ecosysteem in een netwerk van biotopen, waarin de soortenrijkdom ook in deze stedelijke omgeving gewaarborgd en versterkt moet worden. Samen met landschapsontwerpers en de (stads)ecoloog moet worden gezocht naar een optimale investering in natuurwaarden en het versterken van biodiversiteit. Aan de volgende concrete maatregelen kan worden gedacht:

- een zorgvuldig ontworpen groene omgeving voor plant en dier;
- het verbinden van biotopen (door middel van groen, wateropvang, ondergrond, duisternis);
- schuil- en nestgelegenheden en voedsel bieden voor insecten en vogels;
- realisatie van daken (voor zover niet benodigd voor NOM) en gevels voor groen;
- ontwerpen van interactie tussen mens en natuur;
- inzetten op bewonersinitiatieven voor stadsnatuur.

4.7 Geluidhinder

In het gebied worden geluidsgevoelige bestemmingen gepland. Deze zijn gelegen binnen de invloedssfeer van het spoorweglawaai van vier nabijgelegen spoorlijnen en door wegverkeerslawaai van de Amsterdamsestraatweg. De belangrijkste geluidsbronnen voor het plangebied zijn de drie doorgaande spoorlijnen Utrecht - Breukelen, Utrecht - Woerden en Utrecht - Soest. De spoorlijn Utrecht - Breukelen levert de grootste geluidsbelasting op voor het plangebied.
De uiteindelijke verkaveling met de uitgewerkte bouwplannen moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder en het lokale geluidbeleid. Uit akoestisch onderzoek moet in de bestemmingsplanfase blijken dat aan de eisen uit de Wet Geluidhinder en de gemeentelijke Geluidnota kan worden voldaan, eventueel door het nemen van maatregelen.

De Wet Geluidhinder geeft een voorkeursgrenswaarde waar in principe aan zou moeten worden voldaan. Wanneer de berekende geluidsbelasting hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde, dient onderzocht te worden met welke maatregelen er wel aan deze waarde kan worden voldaan.
Het bevoegd gezag mag een ontheffing (hogere waarden) verlenen tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Het bevoegd gezag mag hogere waarden slechts verlenen als toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, ondoeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het in dat geval niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde betekent overigens niet dat er in het geheel geen maatregelen hoeven te worden getroffen. Er kunnen maatregelen zijn die wel aanvaardbaar zijn ook al wordt daarmee niet de voorkeursgrenswaarde gehaald. Als ambitiewaarde kan daarvoor een waarde die 5dB onder de maximale ontheffingswaarde ligt worden aangehouden (voor railverkeer 63dB).

Bij het verlenen van hogere waarden gelden aanvullende voorwaarden: bijvoorbeeld dat de wooneenheden in principe een stille zijde hebben. Dit is een gevel waarop de geluidbelastingen niet de voorkeursgrenswaarden overschrijden. De grondgebonden woningen zijn voorzien van een geluidluwe zijde en buitenruimte. De gestapelde woningen zullen moeten worden voorzien van bouwkundige voorzieningen om aan de gestelde eisen voor geluidluwe gevels en buitenruimten te kunnen voldoen.
Daarnaast is aandacht noodzakelijk voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg.

4.8 Luchtkwaliteit

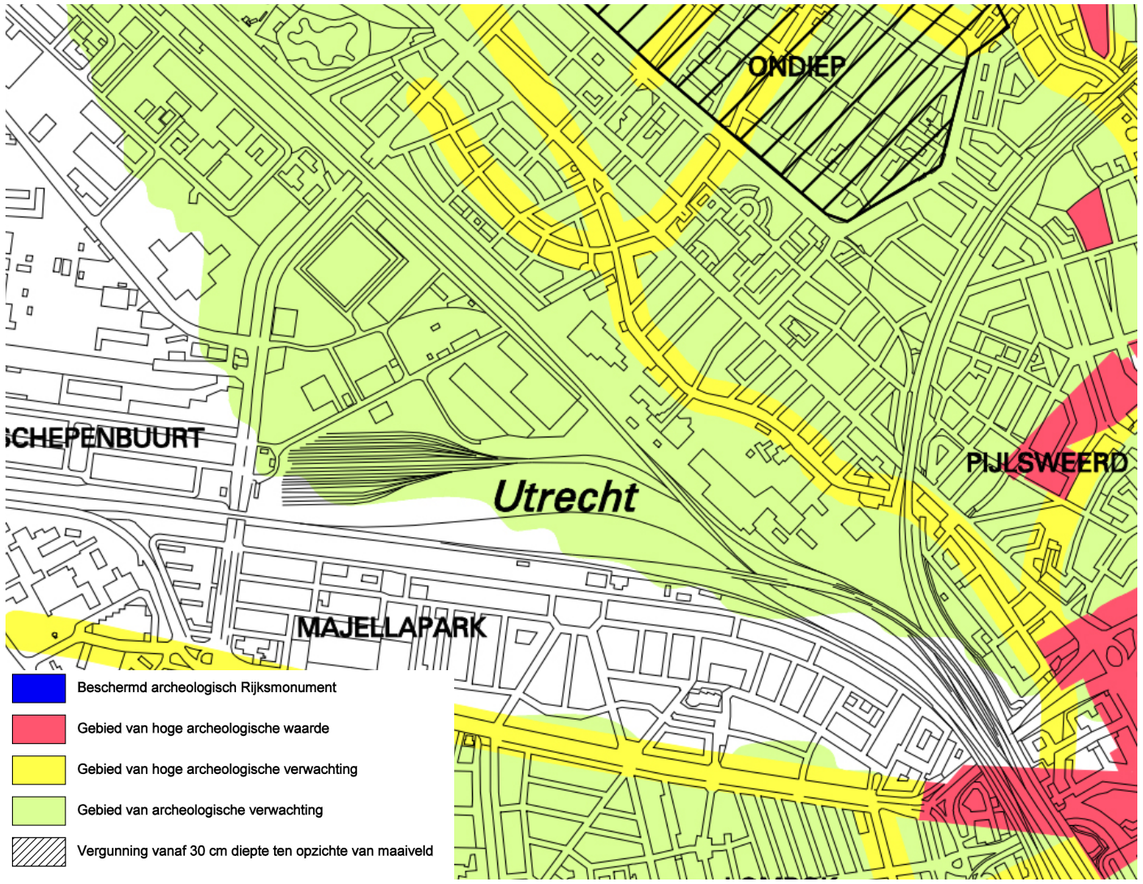
In het bestemmingsplan moet een verantwoording ten aanzien van de luchtkwaliteit worden opgenomen. Er dient een beoordeling plaats te vinden of er sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde op grond van de Wet Milieubeheer.

Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden
Het plangebied ligt in een stedelijk gebied. Het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op ruim 4,8 km afstand (zie figuur). Effecten op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en verder gelegen gebied zijn niet op voorhand uit te sluiten. In het kader van de Natuurtoets die voor het bestemmingsplan is opgesteld, is ook een stikstofberekening uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de planontwikkeling. Tijdens de aanlegfase (of 'bouwfase') wordt gebruik gemaakt van mobiele werktuigen die stikstofoxiden (NOx) emitteren. Voorafgaand aan de bouw van de panden, moet het terrein bouw- en woonrijp gemaakt worden. Daarnaast zijn voertuigbewegingen nodig om bouwmateriaal en personeel van en naar de bouwlocatie te vervoeren. Wisselspoor Deelgebied 2 t/m 4 bevindt zich in de planfase, zodat voor de bouw nog geen inventarisatie beschikbaar is van de inzet van mobiele werktuigen en aantallen transporten. Voor de aanlegfase van het plan is daarom het aantal transportbewegingen en inzetduur en uitstoot van NOx van bouwinstallaties (waaronder shovels, betonmixauto's, kranen) berekend middels interpolatie van gegevens uit concrete bouwprojecten van vergelijkbare omvang waarvoor inventarisaties zijn uitgevoerd. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van vrachtauto's die voldoen aan de EuroVI emissienorm, en mobiele werktuigen die aan de Stage IV emissienorm voldoen. Uitgaande van een fasering van de realisatie van deelgebieden 2 tot en met 4 blijkt dat er geen sprake is van een significante bijdrage van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden. Voor de gebruiksfase is de depositie van de het functionele programma (voorzover niet gasloos) en de verkeersgeneratie van de ontwikkeling beschouwd.

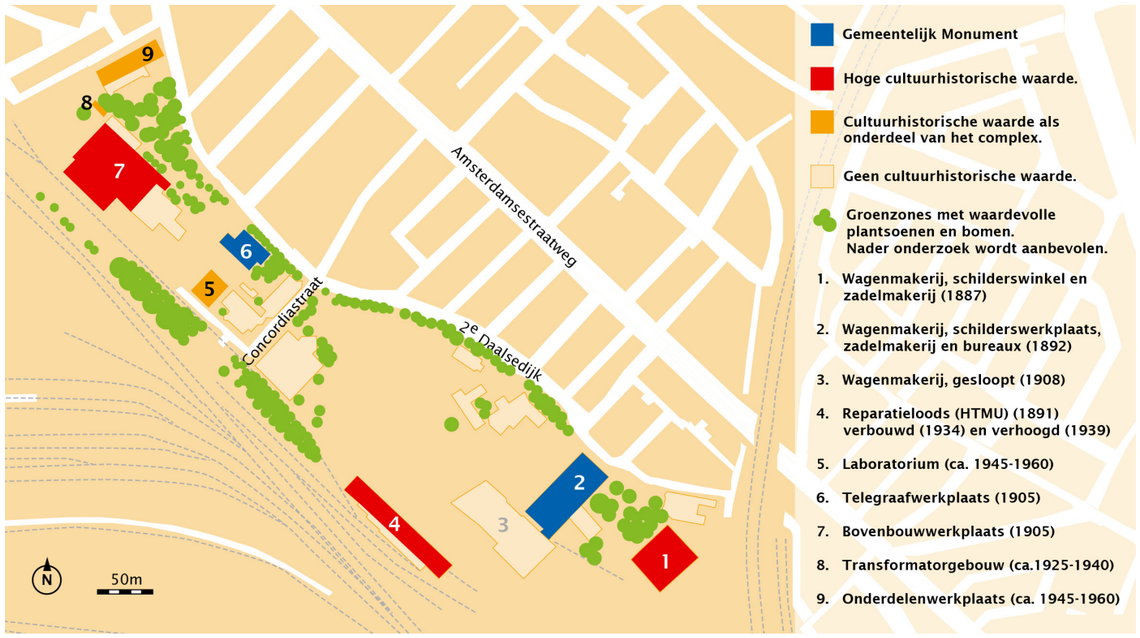


Ligging dichtstbijgelegen Natura 2000-gebied (licht groen) ten opzichte van het plangebied (paars)

Voor de verkeersgeneratie is aangesloten op het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Uit de Aeriusberekening blijkt dat er geen sprake is van een significante bijdrage van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden.
Op basis hiervan wordt voor de aanleg- en gebruiksfase uitgesloten dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en dat de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen.



Uitsnede archeologische waardenkaart gemeente Utrecht (2009)



waardestelling gebouwen Wisselspoor

4.9 Trillingen

Bij het ontwikkelen van Wisselspoor kan het noodzakelijk zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening rekening te houden met trillingsbronnen en de mogelijke overlast (hinder of verstoring) daarvan. Conform artikel 3.1.6 onder d van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) moet een motivering worden opgenomen omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Het bestemmingsplan maakt trilling gevoelige functies zoals woningen mogelijk. Het plangebied grenst aan de spoorrails van het traject Utrecht - Breukelen waarbij de kortste afstand van woningen tot het hart van het spoor 40 meter is. Railverkeer geldt als mogelijke trillingsbron zodat voor dit plan het aspect spoortrillingen moet worden beoordeeld. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de publicaties van de Stichting Bouwresearch (SBR). Deze onderscheiden drie typen effecten door trillingen en daarbij corresponderende functies. Bij toenemende trillingsniveaus gaat het om storing aan apparatuur (bij specifieke bedrijven), hinder voor personen in gebouwen en schade aan gebouwen.
De mate van trillinghinder is afhankelijk van de afstand tot het spoor, de aard en constructiewijze van het bouwwerk en de aard, de sterkte en de frequentie van de trillingen. Naast de specifieke gebouweigenschappen zijn ook de precieze opbouw en kenmerken van de bodem (soort ondergrond, lagenstructuur, grondwaterstand en dergelijke) sterk van invloed op de overdracht van de trillingen door de bodem.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn binnen het plangebied onbemande trillingsmetingen in de bodem verricht. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat in de nieuwe woningen van deelgebied 2 t/m 4, ter plaatse van de maatgevende meetlocatie zonder maatregelen sprake kan zijn van een maximale trillingsterkte tot 0,9. Op basis van ervaring kan worden gesteld dat bij situaties als deze met bestaand spoor met goederenvervoer en relatief beperkte afstanden tot het spoor, de streefwaarden voor bestaand situaties van 0,4 in de nacht vaak als maximaal haalbaar moeten worden aangemerkt. Dit mede als gevolg van de constatering dat bij bestaand spoor maatregelen aan het spoor zelf normaliter niet meer realiseerbaar zijn. Met technische maatregelen aan bebouwing is een reductie te verwachten met een factor 4 tot 5. Op basis van ervaring dient een dergelijke mate van reductie normaliter nog als technisch oplosbaar te worden gekwalificeerd. Door onderzoeksbureau Peutz is op basis van een dynamische berekening met de proefverkaveling uit het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, berekend of met gangbare maatregelen aan de streefwaarden voor bestaande en nieuwbouw kan worden voldaan. De conclusie is dat dit het geval is. Met de doorgerekende woningtypes wordt de streefwaarde voor nieuwe situaties niet overschreden. Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen zal te zijner tijd inzicht worden gegeven in de benodigde maatregelen op basis van de dan bestaande inzichten in de verkaveling en woningtypes.

4.10 Geurhinder

Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn twee bedrijven mogelijk relevant vanwege geurhinder. Het betreft RWZI Zandpad en Sara Lee/DE (Douwe Egberts). Voor de RWZI is de geureis voor de bestaande situatie ter plaatse van de dichtstbijzijnde woonbebouwing, 3 ge/m^3 (1,5 ouE/m3). de locatie valt buiten de geurcontouren van de RWZI. Voor DE is een hoger acceptatieniveau vastgesteld, te weten 4,8 ge/m^3 (2,4 ouE/m3). Het plangebied valt wat betreft Douwe Egberts geheel binnen de contour, maar dit betreft geen onacceptabel niveau (namelijk 1 ge/m3 (0,5 ouE/m3).
De geurcontouren van de genoemde bronnen liggen grotendeels buiten het plangebied. Het aspect geurhinder brengt geen belemmeringen met zich mee voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Archeologie en monumenten

Monumenten

De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen en gemeentelijke monumenten draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen. Daarnaast draagt het bij aan circulair bouwen doordat bestaande gebouwen worden hergebruikt.
Waardevolle gebouwen en casco's worden zoveel mogelijk in ere hersteld. Daarbij vormt de waardestelling, opgesteld door de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht in de publicatie 'Werken aan het Spoor' van september 2008, het uitgangspunt waarbij een aangescherpt waarderingskaartje de huidige monumentale waarden aangeeft (zie afbeelding), dit kaartje is het uitgangspunt vanuit cultuurhistorie en de afdeling Erfgoed. Voor bouwkundige aanpassingen en/of herbestemming van de gemeentelijke monumenten geldt een vergunningsplicht op grond van de WABO en de gemeentelijke monumentenverordening van Utrecht.

- Daar waar de originele gevel te veel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie. Dit zal moeten worden beoordeeld door de Commissie voor Welstand en Monumenten, en in het geval van gemeentelijke monumenten, door de afdeling Erfgoed en de Commissie Welstand en Monumenten.
- Nieuwe bestemmingen binnen de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen activeren de omgeving. Hiertoe dient de uitstraling van de begane grond van de gebouwen transparant en toegankelijk te zijn. Voorstellen voor het (her)openen van historische gevels dienen te worden afgestemd met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten, dat geldt in het bijzonder voor de gemeentelijke monumenten (2e Daalsedijk 6 en Concordiastraat 67A).
- Nieuwe aan- of opbouwen ten gevolge van toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt. Nieuwe aan- of opbouwen dienen als vooroverleg of als schetsplan te worden afgestemd met de afdeling Erfgoed en met de Commissie Welstand en Monumenten.
- De Commissie Welstand en Monumenten kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is. Op deze manier kan maatwerk geboden worden.
- Installaties ten behoeve van luchtbehandeling en/of een WTW-installatie of airco-installaties dienen uit het zicht geplaatst te worden (dus niet zichtbaar aan of op gevels, of een laag plat dak in het zicht) en mogen de cultuurhistorische waarden en het bestaande gevelbeeld niet verstoren. Maatwerk is leidend, en bij voorkeur dienen installaties te worden overlegd met de afdeling Erfgoed.
- Zonnepanelen kunnen alleen geplaatst worden indien ze niet zichtbaar zijn vanaf de openbare weg en mits de bestaande dakconstructie de zonnepanelen qua gewicht kan dragen.
- Groene daken zijn in principe mogelijk op platte daken.

Archeologie

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting (groen) en in een gebied van hoge archeologische verwachting (geel). In gebieden van archeologische verwachting (groen) en hoge archeologische verwachting (geel) dient op grond van de Verordening Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 1000m2 (groen) en 100 m2 (geel) en 50 cm diepte een archeologievergunning aangevraagd te worden. Aan de archeologievergunning zijn voorwaarden verbonden ten aanzien van archeologisch onderzoek.

Archeologisch onderzoek moet aantonen of archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn en of die door de voorgenomen ingrepen worden bedreigd. In het plangebied zijn al enkele archeologische onderzoeken uitgevoerd. In het bestemmingsplan is nader toegelicht welke zones nader archeologisch onderzoek vereisen.

- Uitgangspunt is dat archeologische resten zoveel mogelijk in situ bewaard moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld door planaanpassing. Indien behoud in situ echt niet mogelijk is, kunnen archeologische resten ex situ worden behouden door middel van archeologisch onderzoek.
- Indien behoudenswaardige archeologische resten worden aangetroffen moet in overleg met de gemeentelijk archeologen van de afdeling Erfgoed worden bepaald hoe de resten ingepast moeten worden in de ontwikkelplannen. Dit kan bijvoorbeeld door planaanpassing of archeologievriendelijk bouwen.
- Door de verordening op de archeologische Monumentenzorg en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.
- Archeologisch onderzoek dient te voldoen aan de richtlijnen van de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de Richtlijnen voor archeologisch onderzoek van de gemeente Utrecht.
- De rijke gelaagdheid (tijdsporen) geldt als een belangrijke karakteristiek en historische kwaliteit. Een kans is om eventuele archeologische resten zichtbaar te maken in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het in situ te integreren en zichtbaar te maken in een gebouw, of door verdwenen archeologische resten zichtbaar te maken door middel van markeringen. Dit dient in overleg met de afdeling Erfgoed te worden afgestemd.
- Voor gebieden waar geen archeologische verwachting (meer) geldt, geldt wel de wettelijke meldingsplicht indien tijdens de uitvoering bij toeval archeologische resten worden aangetroffen.

Kunstwerk Goené

Het aanwezige kunstwerk, bestaande uit de sculptuur en waterpartij, is een beeldbepalend historisch element in het gebied. Het kunstwerk is in de jaren 70 door de Utrechtse kunstenaar Rien Goené (1929-2013) gemaakt voor Electrorail met hun 'eigen' materiaal. Zo zijn er bijvoorbeeld stalen H-balken, betonnen kabelgoten en afspangewichten voor het werk gebruikt. Goené is tegenwoordig een wat vergeten kunstenaar, maar in de jaren zestig en zeventig was hij belangrijk voor het Utrechtse kunstklimaat. Ook buiten de stad trok zijn opvallende moderne werk de aandacht. Zo is zijn werk te zien geweest in het Stedelijk Museum in Amsterdam en in musea en galeries in onder andere Duitsland, Denemarken en de Verenigde Staten. Tevens staan zijn beelden in veel Nederlandse steden in de openbare ruimte. De sculptuur voor Electrorail behoort tot zijn belangrijkste werken in Utrecht.
Aangezien behoud van het kunstwerk voor het gebied zeer gewenst is, wordt het ingepast. Het is een blijvende herinnering aan het verleden van de plek. Een restauratie is wel noodzakelijk.

te kappen bomen

4.12 Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied zijn al diverse deelsaneringen uitgevoerd. Er zijn diverse gevallen van bodem- en grondwaterverontreiniging aangetroffen in het gebied. Deze gevallen maken deel uit van het geval van ernstige bodemverontreiniging 2e Daalsedijk/vml. Electrorail. De spoedeisende mobiele verontreinigingen zijn inmiddels verwijderd. Binnen het plangebied is nog sprake van een drietal niet gesaneerde gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Op een aantal locaties is een restverontreiniging achtergebleven welke geraakt kan worden bij de toekomstige herontwikkeling van het gebied. Ook dient men rekening te houden met het aantrekken van grondwaterverontreiniging bij bemalingsactiviteiten.
Deze overblijvende verontreinigingen moeten mogelijk worden gesaneerd bij herontwikkeling en/of herbestemming en/of grondroerende werkzaamheden. Dat laatste kan zich voordoen bij de aanleg van kabels en leidingen of de aanleg van funderingen van nieuwe bebouwing. Aanvullend onderzoek in het kader van de omgevingsvergunning moet uitwijzen welke precieze maatregelen noodzakelijk zijn. Ook het thema bodemkwaliteit wordt in het op te stellen bestemmingsplan nader verantwoord.

4.13 Flora en fauna

De verbreding van het plantsoen aan de kant van de Bloemenbuurt en de toevoeging van grote openbare tuinen, pocket parks aan het openbaar groen bieden kansen voor een verdere versterking van de ecologische waarde van het gebied. In het kader van het bestemmingsplan wordt op basis van een quick scan inzicht gegeven in de natuurwaarden in het plangebied.

4.14 Bomen

Er is op 25 januari 2018 een bomeninventarisatie in het plangebied uitgevoerd (Inmeting & BVC deelgebied 2-4). Doel van de inventarisatie is het in beeld krijgen van het bomenbestand. Middels de boomveiligheidscontrole worden de risico's voor de omgeving in kaart gebracht. In totaal zijn 183 bomen geïnventariseerd en gecontroleerd op boomveiligheid. In de bosstroken zijn de dikste bomen als individuele boom opgenomen. De meest voorkomende boomsoorten zijn:

- Es (Fraxinus excelsior), meest voorkomend als laanbeplanting langs de 2e Daalsedijk.
- Acacia (Robinia pseudoacacia), meest voorkomend als zaailingen en beplanting in bosstrook.
- Populier (Populus alba), meest voorkomend in bosstrook en als volwassen bomen op het terrein.

De staat van onderhoud van de (meeste) bomen op het terrein is matig. Op basis van de conditiebepaling blijkt dat het grootste deel van de bomen (154 stuks), een redelijke tot goede conditie heeft. De conditie van 26 bomen is als matig bestempeld en de conditie van 3 bomen als slecht.
De meeste bomen hebben een goede levensverwachting van >15 jaar actieve groei. Vier bomen hebben een levensverwachting van minder dan 5 jaar. Reden van deze zeer matige toekomstverwachting is veelal een slechte conditie van de boom. Voor wat betreft de boomveiligheid is geconstateerd dat er één attentieboom en 23 risicobomen aanwezig zijn.
Uitgangspunt bij de planuitwerking is om zoveel mogelijk bomen in het plangebied te behouden en tevens moet de ondergrondse infrastructuur afgestemd worden op het bomenplan.

Tijdens het maken van de definitieve verkaveling wordt bezien welke bomen behouden kunnen worden en welke gekapt dienen te worden. Naast de bomen die op de kaart zijn aangeduid is het mogelijk dat er nog meer bomen gekapt moeten worden die nu nog niet voorzien zijn, bijvoorbeeld voor de ligging van het fietspad in het Spoorpark.

Voor alle bomen binnen het plangebied die verdwijnen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling geldt dat ze worden gecompenseerd binnen het plangebied. Wat betreft de soorten in de nieuwe situatie wordt aansluiting gezocht bij de boomsoorten in het aangrenzende deelgebied 1 (Wisselspoor) voor respectievelijk het Spoorpark, de pocket parks en het lineaire park. Vanuit deelgebied 1 worden 51 bomen gecompenseerd in de openbare ruimte: het Spoorpark, het lineaire park en de pocket parks.

4.15 Kabels en leidingen

Voor het gebied is een KLIC-melding gedaan. Daarnaast is zoveel mogelijk vrij gemaakt van de kabels en leidingen ten behoeve van spoorse voorzieningen. De inventarisatie laat zien dat er verschillende kabels en leidingen in het plangebied liggen. Mogelijk dienen deze kabels en leidingen te worden verlegd voor de planontwikkeling. Aangezien de aanwezige kabels en leidingen het plangebied slechts in beperkte mate doorsnijden, dit ook nog veelal gebundeld is en het geen zeer risicovolle en/of bijzondere leidingen betreft, vormen de kabels en leidingen geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.16 Leefbaarheid

Onderzoek naar aspecten ten aanzien van de leefbaarheid zoals bezonning en windhinder komen aan de orde in het bestemmingsplan.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

NS kiest voor een herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied met meerwaarde voor de stad. Voorwaarde hiervoor is dat het rendabel en uitvoerbaar is. Om de plannen te realiseren zoekt NS een samenwerkingspartner (ontwikkelaar) voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

NS of de ontwikkelaar draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het terrein. De gemeentelijke planontwikkelingskosten en de bovenwijkse plankosten verhaalt de gemeente door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met NS of de ontwikkelaar. De gemeente heeft in deze overeenkomst tevens afspraken gemaakt over het verhaal van eventuele planschadekosten op NS.

Voor deelgebied 1 is reeds een anterieure overeenkomst afgesloten. In lijn met deelgebied 1 zal ook voor deelgebieden 2-4 een anterieure overeenkomst worden afgesloten. Aangezien het kostenverhaal is geregeld via een anterieure overeenkomst, is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.
De gemeentelijk kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen, bijvoorbeeld een aanvraag om omgevingsvergunning, worden door leges gedekt.

Voor de realisatie van de geplande onderdoorgangen zijn anterieure afspraken gemaakt met NS. De financiering van de onderdoorgang 'Locomotiefstraat' is rond en de start bouw is gepland in 2020. Voor de onderdoorgang naar de 1e Daalsedijk is nader onderzoek nodig naar de ligging, het ontwerp en de financiering. Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met deze onderdoorgang.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader deelgebied 1 van de 2e Daalsedijk heeft de gemeente de ambitie meegegeven om het plan te verdichten. Met die opdracht heeft de NS het plan verder uitgewerkt. Tijdens de ontwikkeling van deelgebied 1 heeft er participatie op verschillende niveaus plaatsgevonden. Voor het lineaire park is gekeken naar het geheel. De kennis die is opgedaan uit de participatie vanuit deelgebied 1 is input geweest voor de verdere uitwerking van de Ontwikkelkaders voor deelgebied 2-4 en het beeldkwaliteitsplan.

De opmerkingen en andere bevindingen hadden vooral betrekking op de wens om verkeer evenwichtig te verdelen over de 2e Daalsedijk, veiligheid van het toekomstige park, het betrekken van de juiste bewoners bij de participatie. Er zijn ook zorgen geuit over hinder voor bestaande bebouwing als gevolg van de bebouwingshoogten en dichtheid, en hinder tijdens de bouwfase.

5.3 Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van het plan wordt nog verder uitgewerkt. Het plan zal in fasen worden ontwikkeld en uitgevoerd. Tijdens de bouw dient de bouwoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt te worden. Voordat met de verschillende bouwprojecten wordt gestart, zal een BLVC-plan worden opgesteld, waarbij maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de hele bouw worden vastgelegd. Doel van een dergelijk plan is dat tijdens de uitvoering de straat, buurt, wijk en stad maatschappelijk en economisch kan blijven functioneren, dat de overlast voor omwonenden en gebruikers zoveel mogelijk wordt beperkt en dat bij problemen duidelijk is wie hiervoor aanspreekbaar is en op welk moment.

Bijzondere aandacht verdient de bouwlogistieke bereikbaarheid van de diverse deelgebieden en bouwobjecten. Om de overlast van het bouwverkeer zoveel mogelijk en meer over de buurt te spreiden zal de bouwroute onderlangs het spoor lopen (de beoogde toekomstige fietsroute). Tot aan het einde van de bouwactiviteiten zal deze bouwroute voor het zware en onveilige bouwverkeer > 3.500 kg worden gebruikt. Het overige voor de bouwwerkzaamheden noodzakelijke transport < 3.500 kg (werknemers, busjes, etc.) zal via de 2e Daalsedijk lopen om een gelijkmatige verdeling van de overlast van het bouwverkeer te bewerkstelligen.

In 2020-2021 wordt de spooronderdoorgang tussen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek gebouwd. Een groot deel van de voorbereiding van dit project bestaat uit de voorbouw van de onderdoorgang op het terrein van Cartesiusdriehoek en uit de nodige aanpassingen/ voorbereidingen aan het spoor. Er zijn twee (of wellicht drie) Treinvrije Periodes (TVP) noodzakelijk, hiervoor moet ProRail nog goedkeuring verlenen. Er zal ook gebruik worden gemaakt van de bouwroute langs het spoor aan de 2e Daalsedijk. Aan beide zijden zijn gronddepots nodig. De ontwikkelaar dient hiermee rekening te houden, hiervoor worden afspraken gemaakt welke worden vastgelegd in overeenkomsten.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de aanleg en inrichting van de openbare ruimte. Dit zal gefaseerd gebeuren en steeds gekoppeld worden aan de verschillende bouwfasen. Alle niet uitgeefbare ruimte en gebouwen zullen na oplevering en overeenkomstig de in de anterieure overeenkomst hierover gemaakte afspraken als nieuw openbaar gebied aan de gemeente Utrecht worden overgedragen.

De inrichtingsplannen (in diverse fasen) dienen steeds te worden getoetst in het gemeentelijk BING-overleg. De toetsingscommissie bestaat uit vertegenwoordigers vanuit verschillende ambtelijke afdelingen op het gebied van veiligheid, gebruik en beheer.

6. Verantwoording proces

6.1 Samenwerkingsproces

Dit Ontwikkelkader geeft samen met het beeldkwaliteitsplan de ambities, kaders en spelregels aan waarbinnen een verkavelingsplan, gebouwontwerpen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte gemaakt moeten worden. Met het Ontwikkelkader en het beeldkwaliteitsplan worden de kwalitatieve uitgangspunten voor Wisselspoor deelgebied 2-4 bewaakt.

Stedenbouw in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat definitieve verkaveling wordt gemaakt door stedenbouwkundig ontwerper.
2) Toets van definitieve verkaveling aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) verkaveling voorleggen aan welstand.

Architectuur in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat plannen technisch en esthetisch goed op elkaar aansluiten: ontwikkelaar stelt een coördinerend architect aan.
2) Toets van bouwplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente. Bij bestaande cultuurhistorisch waardevolle gebouwen is er tevens goedkeuring nodig van erfgoed.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw en erfgoed) bouwplannen voorleggen aan welstand.

Openbare ruimte in 3 stappen:

1) Verantwoordelijkheid ontwikkelaar zorgt ervoor dat inrichtingsplannen worden opgesteld door landschapsontwerper.
2) Toets van inrichtingsplannen aan stedenbouwkundige randvoorwaarden en het beeldkwaliteitsplan door gemeente.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) inrichtingsplannen voorleggen aan BING.

6.2 Participatieproces

Op 2 april 2015 heeft de raad de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk vastgesteld.
Voor deelgebied 1 is 23 juni 2015 een Participatieplan Wisselspoor opgesteld. Deze is ook van toepassing op deelgebied 2-4. Voor de participatie geldt als doelstelling dat we waar mogelijk de kennis en kunde van directbetrokkenen willen gebruiken om Wisselspoor inhoudelijk te optimaliseren op wensen van de omwonenden en de (toekomstige) bewoners en gebruikers.

Voor de communicatie geldt dat we over Wisselspoor transparant en proactief willen communiceren. De doelstelling is dat mensen uit relevante doelgroepen alle mogelijkheden hebben om actuele informatie te vinden en/of op te vragen over de planinhoud van Wisselspoor, het participatieproces en de besluitvorming daarover. Tijdens de behandeling van de Ontwikkelvisie in de Utrechtse gemeenteraad is vastgelegd dat gewerkt wordt volgens niveau 3 van de Utrechtse participatiestandaard. Op enkele onderdelen is participatieniveau 4 mogelijk. Daar waar mogelijk wordt gewerkt binnen deze uitgangspunten. Bij participatieniveau 4 denken we dan aan:

- Inrichting van het lineaire park langs de 2e Daalsedijk
- Inrichting van het Spoorpark
- Deelname aan de voor het gebied ingestelde adviescommissie voor de bestaande gebouwen.

7. Vervolgtraject

7.1 Planproces

De Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2015) wordt gedragen door NS als grondeigenaar en de gemeente als hoeder van het publiek belang. De Ontwikkelvisie wordt door partijen gebruikt als toetsingskader voor de verdere uitwerking. Tevens is de Ontwikkelvisie gebruikt als basis voor de verdiepingsslag, die heeft geleid tot onderliggend, door de gemeente te accorderen, Ontwikkelkader. Dit Ontwikkelkader is de onderlegger voor zowel de anterieure overeenkomst (tussen NS Vastgoed en de gemeente), het nader uit te werken verkavelingsplan als het bestemmingsplan van deelgebied 2-4 en het nader uit te werken verkavelingsplan.

7.2 Planologisch juridisch proces

Het planologisch juridisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt (volgens huidige planning) medio 2020 in procedure gebracht en naar verwachting eind 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.
Dit Ontwikkelkader vormt mede de basis voor het bestemmingsplan.

7.3 Planning

Het eerstvolgende deelgebied ligt aansluitend aan het Spoorpark en het cluster gebouwen aan de 2e Daalsedijk 6 In dit deelgebied zijn gebouwen in het verleden al gesloopt ten behoeve van mogelijke ontwikkelingen. Hier ligt de grootste bouwopgave. Vervolgens zal deelgebied 3 worden gerealiseerd, waarna deelgebied 2 resteert. In dit laatste deelgebied is geen nieuwbouw voorzien en zal de openbare ruimte worden ingericht conform de rest van het plangebied. Deze volgorde en de fasering kan nog wijzigen indien dat gewenst is vanuit de planontwikkeling.

Indicatieve planning	*start bouw*	*oplevering*
Deelgebied 4	2022	2024
Deelgebied 3	2024	2026
Deelgebied 2	2026	2028



Deelgebieden van het Wisselspoor

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap