# Visie Strosteeg

## Herontwikkeling in de binnenstad, Versie 21 december 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/strosteeg

# Colofon

**Projectgroep**
Ellen Peeters, Gezondheid
Ruud Ditewig, Verkeerskundige
Philip ter Laak, Technische ondergrond
Emiel Fonville, Economische zaken
Marieke Jonker-Verkaart, Wonen
Rene van Seumeren, Landschap
Martijn Veenstra, Stedenbouw
Greetje de Jager, Stedenbouw

**Projectmanagement**
Chris de Vet
Juriaan Horseling

**Opdrachtgever**
Lode Messemaker

**Grafische realisatie**
OntwerpStudioRuimte

**Versiedatum**
21 december 2021

# Inhoudsopgave


**Hoofdstuk 1 Inleiding** 5
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Doel 5
- 1.3 Ligging en begrenzing plangebied 5

**Hoofdstuk 2 Bestaande situatie** 6
- 2.1 Eigendomssituatie 6
- 2.2 Bestemmingsplan 6
- 2.3 Ruimtelijk 6
- 2.4 Verkeer en parkeren 6
- 2.5 Openbare ruimte 6

**Hoofdstuk 3 Historie** 11
- 3.1 Vooroorlogse structuur 11
- 3.2 De naoorlogse structuur 11
- 3.3 Bouw parkeergarage 14
- 3.4 Kansen 14

**Hoofdstuk 4 Analyse** 15
- 4.1 Ruimtelijke structuur 15
- 4.2 Programma 15
- 4.3 Binnenhofjes en stegen 18
- 4.4 Direct omliggende bebouwing 21

**Hoofdstuk 5 Uitgangspunten** 27
- 5.1 Ontwikkelprincipes 27
- 5.2 Programma 27
- 5.3 Economie 31
- 5.4 Verkeer en parkeren 31
- 5.5 Groen/Binnenhoven 31

**Hoofdstuk 6 Uitwerking** 32
- 6.1 Modellenstudies 32
- 6.2 Voorkeursvariant 34
- 6.3 Bouwhoogtes 34
- 6.5 Margestrook 38
- 6.6 Feedback welstand 38
- 6.7 Onderbouwing Strosteeg 18-36 41

**Hoofdstuk 7 Haalbaarheid** 44
- 7.1 Economische uitvoerbaarheid 44
- 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 44
- 7.3 Technische haalbaarheid 44

**Hoofdstuk 8 Proces en vervolg** 46
- 8.1 Het samenwerkingsproces 46
- 8.2 Het participatieproces 46
- 8.3 Vervolgtraject 46

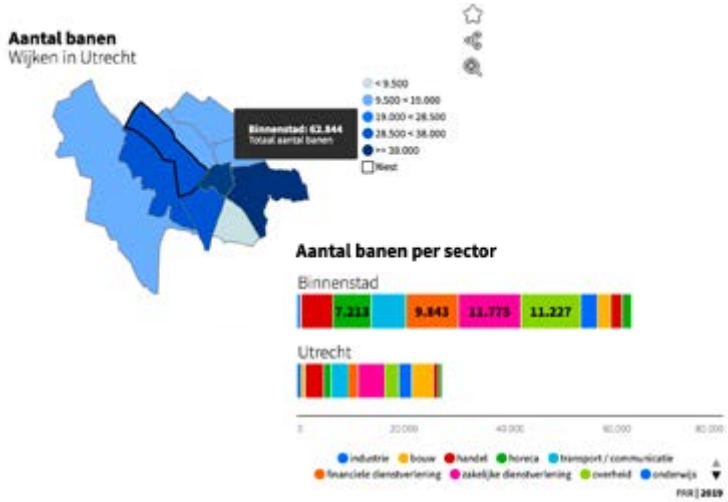
## Utrechtse binnenstad vooral overspoeld door Utrechters en niet door toeristen

**Drukte in de Utrechtse binnenstad is niet het gevolg van massa's buitenlandse toeristen. Het zijn vooral inwoners van de stad en regiogenoten die het centrum overspoelen en ook ergernis veroorzaken bij binnenstadbewoners. Dat concludeert Utrecht op basis van onderzoek.**

Marco Gerling 17-05-19, 10:01 Laatste update: 11:54

## Meer groene en blauwe verbindingen in Utrecht, voor inwoners en dieren

Wandelen, sporten of ontspannen in het groen. In je eigen buurt of iets verder weg. Voor elke inwoner van de stad. En ruimte voor de dieren die in de stad leven. Dit wil de gemeente Utrecht mogelijk maken door extra te investeren in een fijnmazig groen en blauw netwerk met aantrekkelijker groen, met meer bomen en beplanting. In de stad én rond de stad. Ook komen er 'Groene Ommetjes' in de buurt. Inwoners én de dieren in onze stad profiteren van al dat groen. En de stad wordt beter bestand tegen klimaatverandering. In het Meerjaren Groenprogramma 2019-2022, jaarsnede 2019 (MGP) zet de gemeente haar groenplannen uiteen.




De tuin van Sterrenburg

## Open Tuinendag Utrecht: dit zijn de 5 mooiste verborgen pareltjes in de stad

**INDEBUURT | Verborgen achter gevels en poorten in de Utrechtse binnenstad liggen heel wat prachtige tuinen. Komende zaterdag krijg je tijdens de Open Tuinendag Utrecht de kans om deze groene oases te bezoeken. Bijzonder, want normaal zijn veel van deze tuinen niet zomaar toegankelijk. Als voorproefje hebben we de mooiste geheime tuinen van Utrecht voor je op een rij gezet.**

indebuurt 28-06-19, 20:23

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 17 juni 2021 heeft de gemeenteraad een besluit over de toekomst van parkeergarage Springweg genomen. De garage zal in 2028 worden gesloopt. De visie is noodzakelijk voor de volgende stap in de herontwikkeling van het gebied, het op termijn opstellen van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Hiernaast vormt de Visie Strosteeg op korte termijn het toetsingskader voor het bouwplan Strosteeg 18-36 ten zuiden van de garage, ter plaatse van de bedrijfshallen van de voormalige Abels Drukkerijen.

## 1.2 Doel

De visie heeft als doel inzicht te geven in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling na de sloop van de garage. Hiernaast geeft de visie ook een kader voor ruimtelijke initiatieven in de nabijheid van de garage tot aan het moment van sloop in 2028. Een van de initiatieven in de omgeving van de parkeergarage Springweg is het Bouwplan Strosteeg 18-36. Deze Visie geeft aan hoe het bouwplan Strosteeg 18-36 zich stedenbouwkundig kan verhouden tot de huidige situatie mét de parkeergarage die nog tot mei 2028 voortduurt, als tot de gewenste stedenbouwkundige situatie ná sloop van de garage.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het binnenterrein is gelegen tussen de Oudegracht, de Haverstraat, de Springweg en het Visschersplein. De functie van het binnenterrein is nu vooral om parkeren aan te bieden voor bezoekers van de binnenstad van Utrecht. De parkeergarage is in 1972 gebouwd.Hierbij is de historische verbinding (Strosteeg) tussen Springweg en Oudegracht verbroken. De verkeerscirculatie van en naar de garage domineert het binnenterrein en bepaalde de uitgangspunten van de herinrichting van de Mariaplaats en de aanleg van de fietsroute over de Springweg naar de Haverstraat, Hamburgerstraat en Herenstraat.

# Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

## 2.1 Eigendomssituatie

De garage is in erfpacht uitgegeven aan Klépierre. Inmiddels hebben de gemeente en Klépierre overeenstemming bereikt over de toekomst van de garage. Klépierre blijft exploitant tot mei 2024 en daarna zal de gemeente de garage nog 4 jaar exploiteren tot mei 2028. Aansluitend zal de garage z.s.m. worden gesloopt. Het overige eigendom binnen het plangebied is veelal particulier, soms in eigendom en soms in erfpacht uitgegeven. Ten westen van de garage heeft Mitros een flink aantal sociale huurwoningen in bezit.

## 2.2 Bestemmingsplan

De parkeergarage Springweg (adres: Strosteeg 84) is gelegen in het bestemmingsplan Binnenstad en heeft de bestemming ‘verkeer-parkeergarage’ (artikel 22). Het perceel is bestemd voor ondergrondse- en bovengrondse parkeervoorzieningen en de daarbij behorende nutsvoorzieningen, fietsenstallingen en geluidwerende voorzieningen. Zuidelijk van de parkeergarage liggen percelen met de bestemming ‘woongebied-uit te werken 1’ (artikel 27). De percelen zijn bestemd voor wonen en aan huis verbonden beroepen en bedrijven (artikel 26.4.1), verblijfsgebied en groenvoorzieningen.
Bij uitwerking van deze bestemming gelden onder meer regels voor het te realiseren woonvloeroppervlakte (1.500 – 2.500 m²), te realiseren parkeerplaatsen en de goothoogte van de hoofdbebouwing mag niet meer dan 10,5 meter en niet minder dan 5 meter bedragen.
Op en rondom het binnenterrein zijn ook andere bestemmingen toegekend aan percelen: wonen (W), groen (G), tuin (T), gemengde doeleinden met meer en minder beperkingen (GD-1, GD-2, GD 5, garageboxen (V-GA), verkeer/verblijfsgebied (V-VB), centrumfuncties (C-3).

## 2.3 Ruimtelijk

De bebouwing op het binnenterrein bestaat naast de garage uit achterhuizen en uitbouwen van bebouwing aan de zijde van de Oudegracht, de bebouwing van het Teugelhof uit circa 1975 en loodsen en bergboxen. Zoals de hele binnenstad van Utrecht, maakt ook de Strosteeg en omgeving onderdeel uit van een beschermd stads- en dorpsgezicht.

## 2.4 Verkeer en parkeren

De verkeerscirculatie van en naar de garage domineert het binnenterrein. De circulatie van de springweg, eenrichtingsverkeer via de Strosteeg naar Visschersplein en Mariaplaats zijn als uitgangspunt genomen voor deze visie. Naast de parkeergarage is er sprake van parkeren op privéterreinen en privégarages aan alle zijden van de parkeergarage. De toegankelijk-heid van deze particuliere parkeervoorziening zal een bepalende rol spelen bij de keuzes in deze visie.

## 2.5 Openbare ruimte

De openbare ruimte rondom de garage heeft een lage kwaliteit, doordat relatief veel ruimte opgaat aan benodigde rijbaanbreedte voor autoverkeer. Hierdoor is de voetgangersruimte beperkt en is er weinig ruimte voor groen. Hoewel de omliggende bebouwing duidelijke eigen kwaliteiten heeft lijkt de bestaande bebouwing zich aan de Strosteeg af te keren van de parkeergarage. Veel dichte wanden, en de beschikbare openbare ruimte is vooral verhard. De openbare ruimte rondom de parkeergarage is puur functioneel, en de bebouwing hieromheen heeft hier duidelijk op gereageerd.
Zowel overdag als snachts overheerst het gevoel van een doorgangs-gebied, niet passend bij de kwaliteit van de binnenstad.

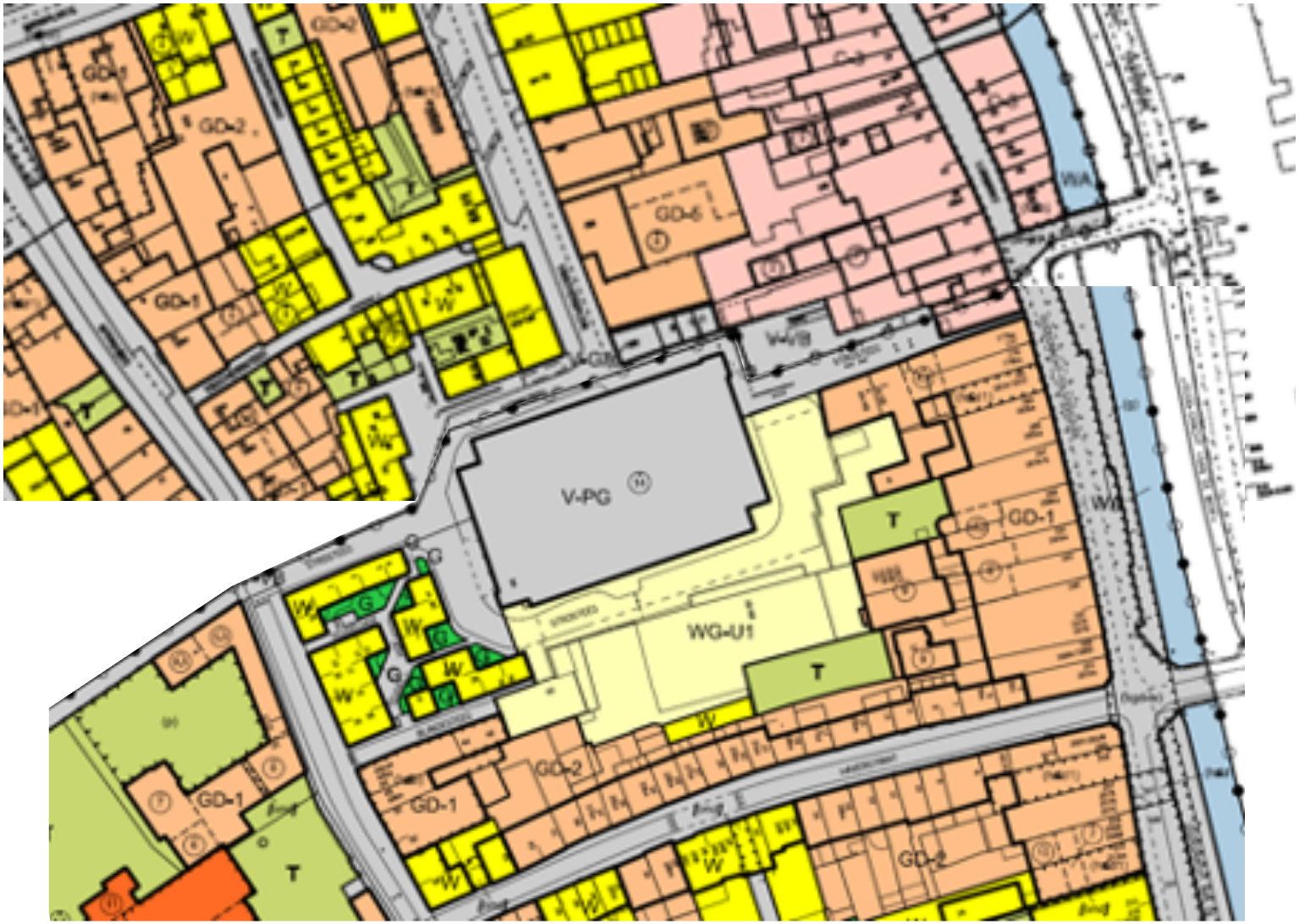
Walsteeg

Strosteeg

Vissteeg

Oudegracht

Afbeelding van het huidige bestemmingsplan zoals besproken in paragraaf 2.2.



Afbeelding:
Analyse gevels en entree's

Afbeelding:
Afmetingen gebied

# Hoofdstuk 3 Historie

Vanuit de historische binnenstad is de Strosteeg een belangrijke verbinding geweest. De verdedigingswerken zoals die toendertijd belangrijk waren hadden weinig te maken met de stedelijke structuur. Echter bij de Strosteeg waren deze precies op elkaar uitgelijnd. Verder is te zien dat de Strosteeg van oudsher behoort tot de fijne structuur van kleinere straatjes.

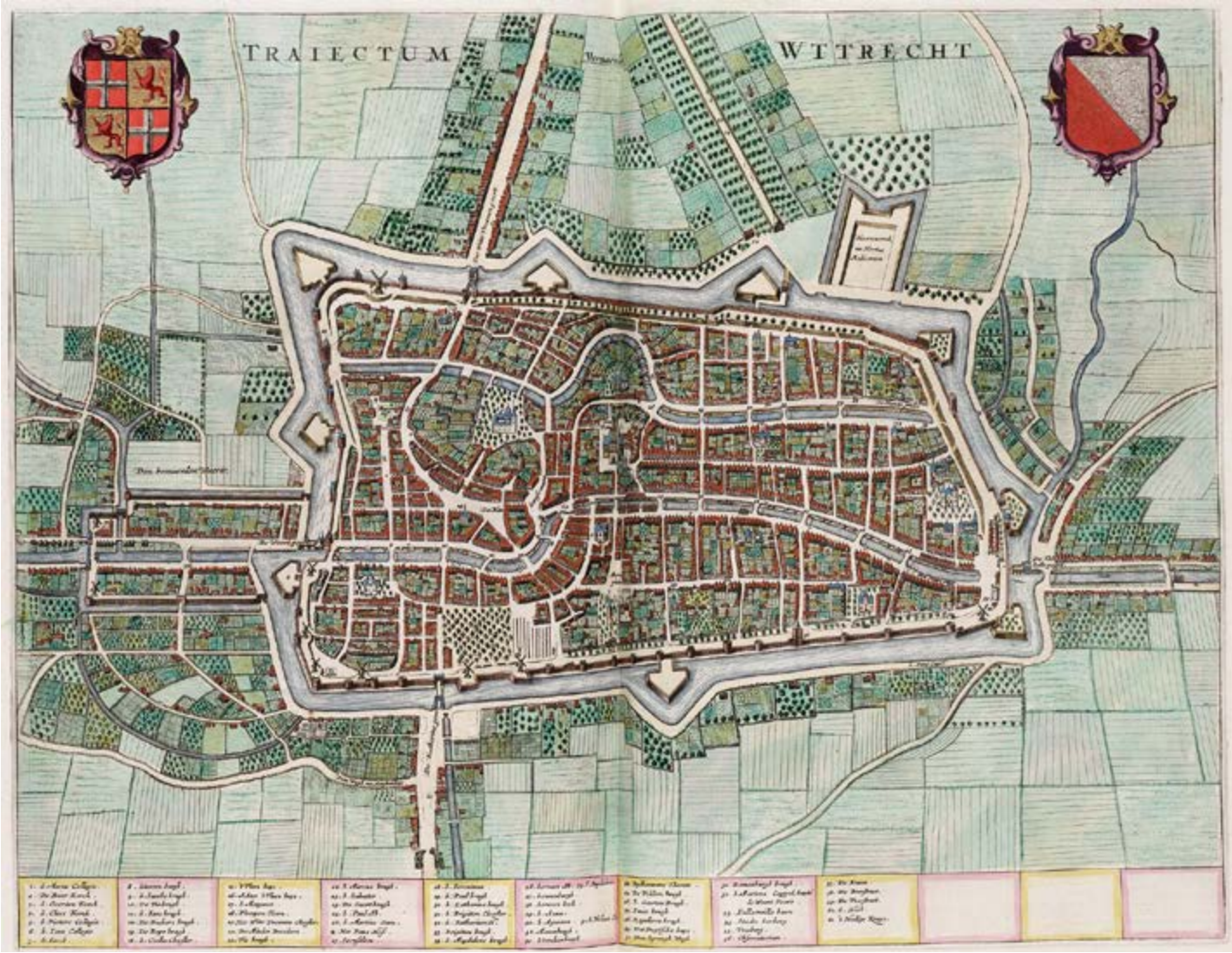
## 3.1 Vooroorlogse structuur

De verkaveling aan het in 1122 gegraven zuidelijk deel van de Oudegracht kenmerkt zich door brede percelen doorlopend tot de achterliggende straten. Dat geldt ook voor het deel zuidelijk van de Strosteeg.
Ten noorden van de Strosteeg botst dit patroon op de oudere verkaveling vanuit de Zadelstraat en Boterstraat. Dit noordelijke deel werd sinds de 17de eeuw steeds verder verdicht. Kleine huisjes en steegjes leidden tot een onleefbare situatie. De steegjes Galekopsteeg, Holle Bilt, Reet in de Muur, Eloyensteeg en Visschersteeg vormde een brandhaard van epidemieën. Vanaf het eind van de 19de eeuw verdwenen de steegjes en huisjes en ontstond het Visschersplein. De komst van industriële functies veranderden het beeld drastisch. De Utrechtsche Kinderwagenfabriek (1937) en de Melkfabriek (1942) begrensden het Visscherschplein en de drukkerij Abels bouwde een hal op het achter terrein van de winkel aan de Oudegracht 193 (1908).

## 3.2 De naoorlogse structuur

De bouw van parkeergarage Strosteeg in 1974 maakte deel uit van de plannen voortkomend uit ‘Kernbeeld. Discussienota voor de oude stad’. Deze nota uit 1970 was het sluitstuk van een twintig jaar durende discussie tussen professionals over de toekomst van de historische stad en de rol van het verkeer daarin. Het rapport legde sterke nadruk op de handhaving van de woonfunctie van de binnenstad, nodig om de levendigheid ervan te versterken. Sterk werd ook ingezet op restauratie en renovatie van woonhuizen en het splitsen,van te grote woningen in kleinere eenheden.

Afbeelding:
Historische kaart
van Utrecht,
17e eeuw door Joan Blaeu



Afbeelding:
Overzichtskaart met bebouwingsjaren

Ook wat betreft het verkeer markeerde de nota een breuk met het verleden. ‘De ervaring heeft geleerd, dat men met straatverbredingen en doorbraken bijzonder voorzichtig moet zijn, omdat zij niet zelden slechts tijdelijk een verbetering geven, nog afgezien van de aantasting van het stedeschoon, die er dikwijls een gevolg van is’. Toch leidde dit nog niet tot een samenhangend plan. De afdeling verkeer van de gemeente was nog niet zover. De toenemende rol van de inspraak sinds 1970 legde de spanning tussen economische functies, bereikbaarheid en leefbaarheid duidelijk bloot. Pas in 1979 werd een nieuw structuurplan vastgesteld. In de tussenliggende jaren streden de verschillende sectoren om de vertaling van de veranderende waardering van de historische stad. De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht (1972-1975), het verkeersvrij maken van een voetgangersgebied (1972) en de rehabilitatie van de woonfunctie maakten compromissen noodzakelijk. Van de ooit bedoelde parkeergarages in de binnenstad waren er twee overgebleven om de centrumfunctie toegankelijk te houden: Paardenveld en Strosteeg.

## 3.3 Bouw parkeergarage

De stedenbouwkundige structuur die aanwezig was in 1974 toen de bouw van de parkeergarage begon was allesbehalve samenhangend. Toch vormde de Strosteeg nog steeds de 13de eeuwse begrenzing tussen twee verschillende historische ontwikkelingen. Aan de zuidzijde was in tegenstelling tot de noordzijde  nog steeds voortgeborduurd op de historische verkaveling. De Strosteeg had een wisselende breedte, smal uitlopend op de Oudegracht. De bouw van de parkeergarage sloeg een bres in de deels nog 13de-eeuwse structuur zonder een goede aanhechting aan zijn omgeving. Aan de Springweg kwam ook in 1974 een voorbeeld van de rehabilitatie van de woonfunctie in de vorm van Teugelhof van architect Oosting. Het is een sterk naar binnen georiënteerd bouwblok dat zich afwendde van de te brede Strosteeg en parkeergarage. De beoogde afbraak van Oudegracht 175 bleef beperkt tot het maken van een passage. De Strosteeg werd daar gedegradeerd tot ongebruikt gangetje. Met de bouw van woningen ten noorden van de garage in 1981 en 1982 en aan het Visschersplein na de sloop van de melkfabriek in 1986 werd getracht enigszins structuur aan te brengen.

## 3.4 Kansen

Vanuit historisch oogpunt is de oorspronkelijke ligging van de Strosteeg een belangrijk uitgangspunt. De scheiding tussen twee verschillende historische ontwikkelingen biedt de mogelijkheid om van deze locatie weer een waardevolle locatie in het historische fijnmazige weefsel te maken. Aan de zuidzijde kan de oost-west verkaveling opgepakt worden. Aan de noordzijde zijn er kleinschaliger ingrepen noodzakelijk om een kwalitatief goede stedenbouwkundige structuur te maken.
Het toevoegen van de nieuwe structuur inclusief een hof kan ook als een kans gezien worden voor de bestaande achterkanten grenzend aan het plangebied. In overleg met de eigenaren kan hier een levendige en kwalitatief goede openbare ruimte worden gemaakt waar het prettig verblijven is.

Afbeelding:
Kaart uit 1832 met daarop aangegeven de locatie van de Springweggarage

# Hoofdstuk 4 Analyse

## 4.1 Ruimtelijke structuur

Om de visie Strosteeg vanuit de huidige situatie en de historische kenmerken goed aan te laten sluiten bij andere aspecten is een analyse van de dynamiek en de hoofdstructuren erg belangrijk. De ruimtelijke hoofdstructuur van de binnenstad is hoofdzakelijk Noord-Zuid georienteerd. De lange lijnen, bredere straatprofielen  en aansluitingen liggen in deze richting. De verbindingen oost-west zijn vaak smaller van karakter. Het plangebied ligt omsloten tussen twee grotere verbindingen noord-zuid en kan in oost-west richting een kleinschalige schakel vormen. Door het herstellen van de Singel en de ontwikkeling van de tuinen van Moreelse, en in de verdere toekomst mogelijke ontwikkelingen boven de sporen, worden de oost-west verbindingen steeds belangrijker. Bovendien ligt de locatie binnen het beschermd stadsgezicht, de bescherming is bedoeld om onwikkelingen van de stad mede te laten plaatsvinden op basis van de historische structuur en de samenhang van het gebied, en om het samenspel tussen bebouwing en open(bare) ruimtes.

## 4.2 Programma

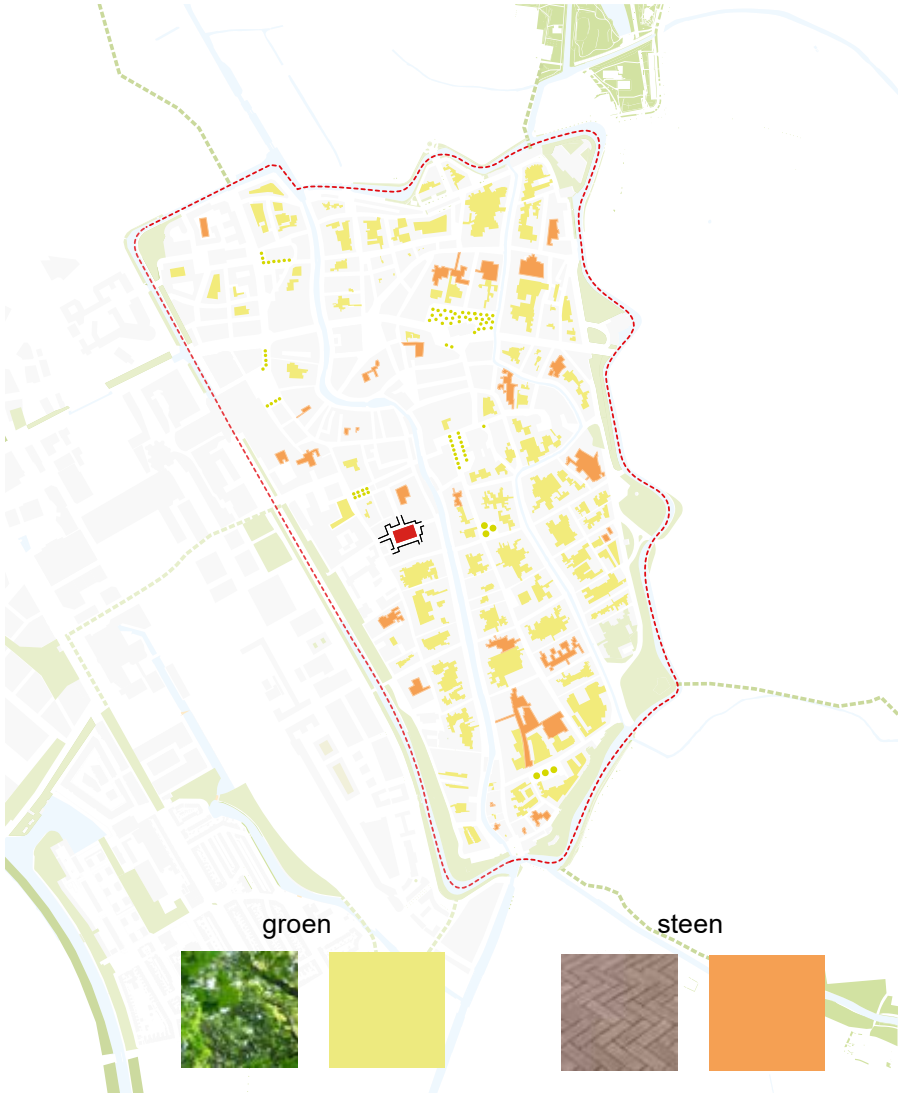
Haaks op deze ruimtelijke structuur ligt de programmatische en economische dynamiek. Vanuit het stationsgebieds ten westen van het centrum is er een dynamische stedelijkheid die doorloopt tot en met de Domtoren en het gebieds daaromheen. In dit gebied is een divers winkelaanbod van verschillende grote landelijke en internationale ketens die dagelijks druk bezocht worden niet alleen door inwoners van Utrecht maar van heel Nederland.

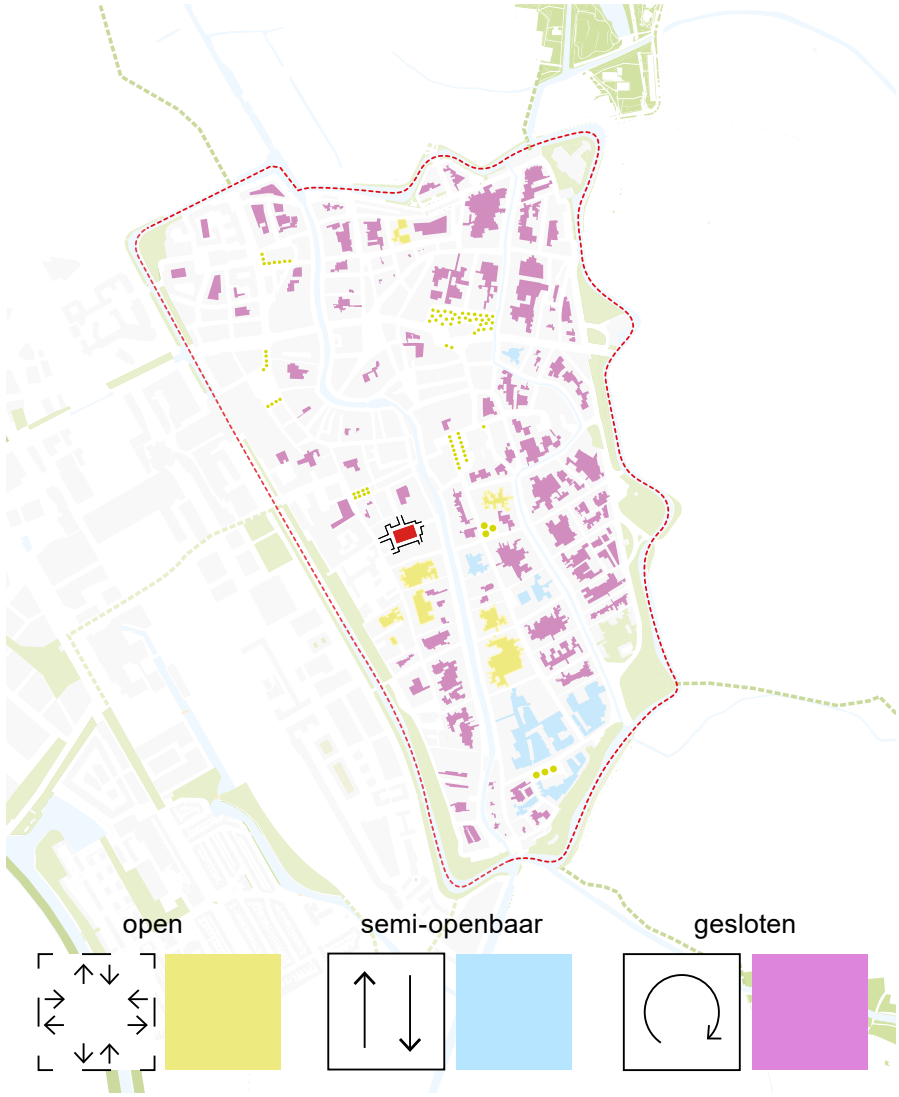
Tegelijkertijd zijn er een heel aantal straten net buiten het winkelgebied die juist een uniek en kleinschalig programma hebben die goed aansluit bij de rust en lagere dynamiek. Deze bestemmingen zijn vaak ook lokaal bekend, hebben een gemoedelijke sfeer en zijn geen onderdeel van een grote keten maar one-of-a-kind. Een combinatie met een boven-woning boven de winkel is zeker geen uitzondering.

Afbeelding links:
Economische dynamiek

Afbeelding rechts:
Ruimtelijke structuur

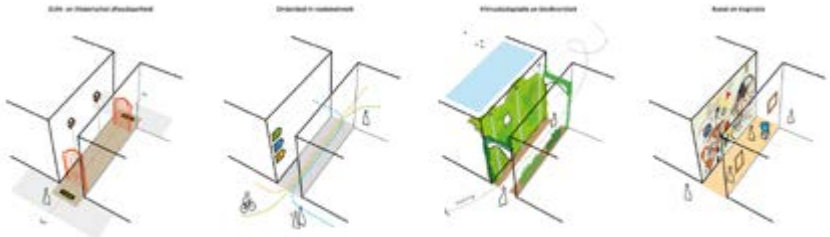
Afbeelding:
Binnenhofjes



## 4.3 Binnenhofjes en stegen

De fijnste structuur van de openbare ruimte in de binnenstad is het netwerk van stegen en hofjes. Deze fijnmazige structuur is interessant om door heen te lopen en te ontdekken dat de binnenstad van Utrecht barst van de rustige groene plekjes. Deze plekken worden ontsloten door poorten die onderdeel zijn van het bouwblok, een hekwerk wat zorgvuldig meeontworpen is met de architectuur of zich geleidelijk opent door het patroon van straten en stegen.
Het overgrote deel van de binnenhofjes is groen van karakter, wat voor zowel het welzijn van mens en dier goed is. Daarentegen is de toegankelijkheid van deze hofjes per bouwblok verschillend. Dit is tenslotte sterk afhankelijk van de juridische vorm van samenleven, denk aan een VvE, vol eigendom of bijvoorbeeld een woningbouwvereniging. We kunnen de openbaarheid in drie categorieen opdelen; openbaar, semi openbaar en gesloten. De openbare hofjes zijn 24 uur per dag toegankelijk, vaak aangelegd en beheerd door de gemeente. Er zijn ook hofjes die wel aangelegd zijn door gemeente Utrecht, maar grotendeels onderhouden worden door bewoners. Deze vorm van participatie en betrokkenheid is ook uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Strosteeg. De tweede categorie is semi-openbaar. Vaak zijn deze hofjes tussen 22 uur s'avonds en 8 uur s'ochtends gesloten. Als derde categorie is het private eigendom, vaak gesloten. Dit is alleen voor vrienden en familie, niet toegankelijk voor een ieder uit de stad. Deze laatste vorm van binnenhof willen we voorkomen in de Strosteeg. Juist het openbare karakter is een prachtige vorm van samenleven die in de binnenstad erg geschikt is.



copyright Marc Nolden - ALLEY UP

Afbeeldingen:
Referentiebeelden

Haarlem - Helmbrekersteeg

Amsterdam - Maarten Jansz Kosterstraat

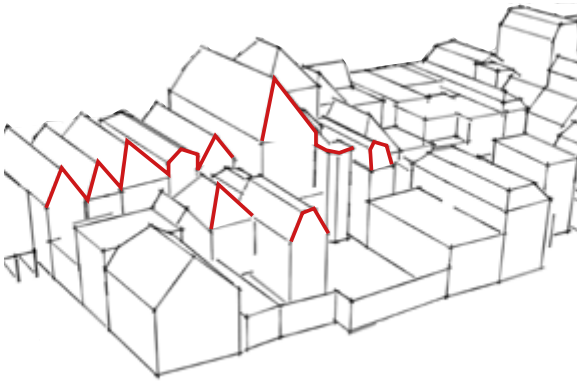
Rotterdam - Le Medi

Utrecht - Hofje aan de Mariahoek

Afbeeldingen:
Referentiebeelden

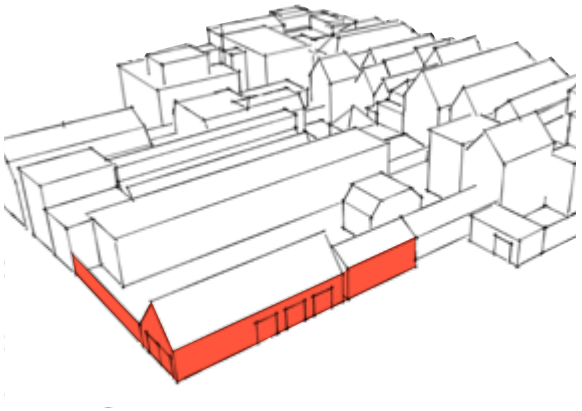
Haarlem - Willem van Heythuyzenhof

Amsterdam - Jordaan

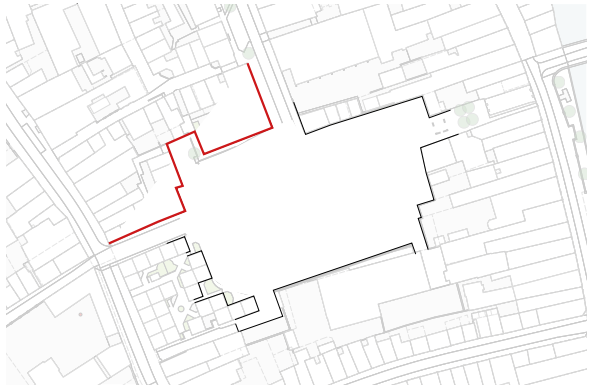


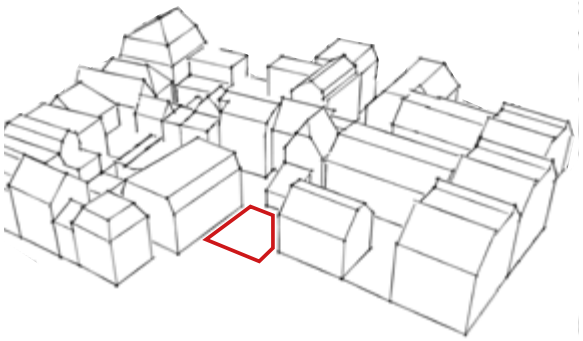
## 4.4 Direct omliggende bebouwing

**Zuidoosthoek**
Deze zijde van de binnenhof grenst aan de achterzijde van bebouwing aan de Oude Gracht. De uitstraling van de karakteristieke bebouwing is goed te voelen. Ook al zijn het de achterkanten van de bebouwing met achtertuinen is deze kwaliteit redelijk tot goed en sluit deze aan bij de sfeer van de authentieke binnenstad. Deze rooilijn van de achterkanten is niet geheel strak, wat goed aan kan sluiten bij kleinere meanderende steegjes van klein en fijnmazig netwerk.

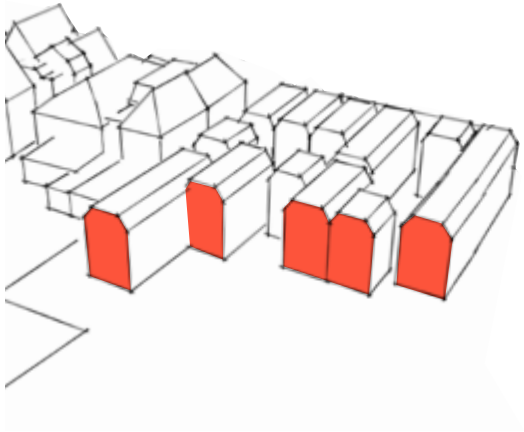


**Noordoosthoek**
In deze hoek zijn veel garages met toegang tot de openbare ruimte. De plint is vaak dicht of heeft gesloten garagedeuren. De bebouwing omsluit een private binnentuin die verhard is, gebruikt wordt voor parkeren en is niet openbaar toegankelijk. De gesloten bebouwing belemmerd de visuele verbinding met de bebouwing aan de Oude Gracht. De hoogte van deze bebouwing is veelal 1 verdieping met een kap, wat voor straten en stegen in de binnenstad aan de lage kant is.
Het Visschersplein is een schakel tussen het kernwinkelgebied en de Oudegracht, maar is in de huidige situatie weinig aanlokkelijk. Een aantal fraaie bomen komt slecht tot zijn recht door de vele omliggende verharding en de dominantie van het straatparkeren. Hierdoor zijn er in de toekomst wel kansen voor aanzienlijke vergroening in het straatprofiel, waardoor het Visschersplein een aantrekkelijke schakel kan worden in de route Mariaplaats - Oudegracht.
Zowel het programma als de ruimtelijke uitwerking dragen weinig bij aan de beleving en menselijke interactie in de openbare ruimte.

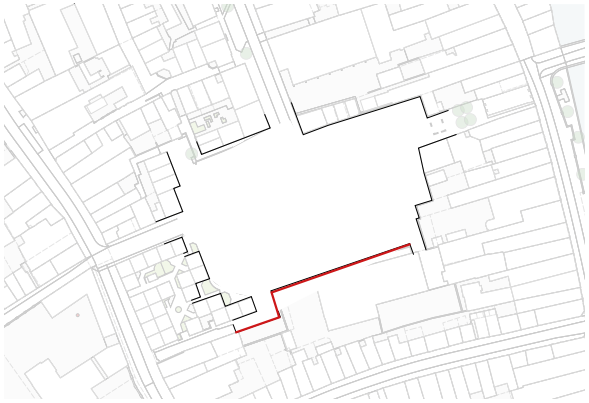


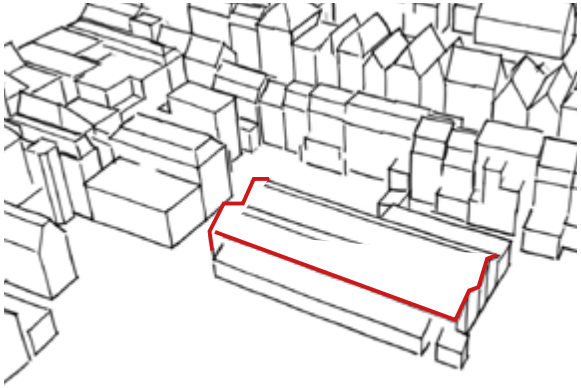


**Noordwesthoek**
Hier staat hoofdzakelijk jaren 70-80 bebouwing van de 20e eeuw.
Het woonprogramma grenst direct aan de openbare ruimte met voordeuren en ramen voor daglichttoetreding waardoor de menselijke maat direct leesbaar is. Ook de ordening van de relatief kleine korrelgrootte maakt het tot een prettige verblijfsruimte.
De bouwhoogte van twee verdiepingen met een kap draagt hier mede aan bij. Het afmaken van deze structuur leent zich uitstekend voor een klein pleintje en sluit goed aan bij de fijnmazige structuur van de stegen (bladzijde 18).



**Zuidwesthoek**
Ook hier, net als de noordwesthoek, is de bebouwing gerealiseerd in de jaren 70-80. De korrelgrootte is ook hier van een medium tot klein formaat wat goed past in het stedelijke weefsel van de binnenstad.
Ook de structuur van kleinere steegjes en pleintjes met voordeuren is een kwaliteit. Echter zijn de gevels richting de strosteeg hier veelal gesloten en vraagt het om een fijngevoelige aanpak om deze achterzijde netjes af te maken. De zijwand van de Teugelhof heeft geen voordeuren en alleen ramen op de 1e verdieping, waardoor een dichte en eentonige wand ontstaat. Het vergroenen van deze wand en mogelijk op langere termijn het openen van deze gevel zou de entree van de Strosteeg een stuk uitnodigender maken.
Als oplossingsrichtingen zijn er meerdere mogelijkheden denkbaar; de structuur van dit bouwblokje kan afgemaakt worden in dezelfde stijl, of de nieuwe bebouwing van de Strosteeg kan een goede overgang zijn naar een eigentijdse interpretatie van de binnenstad.





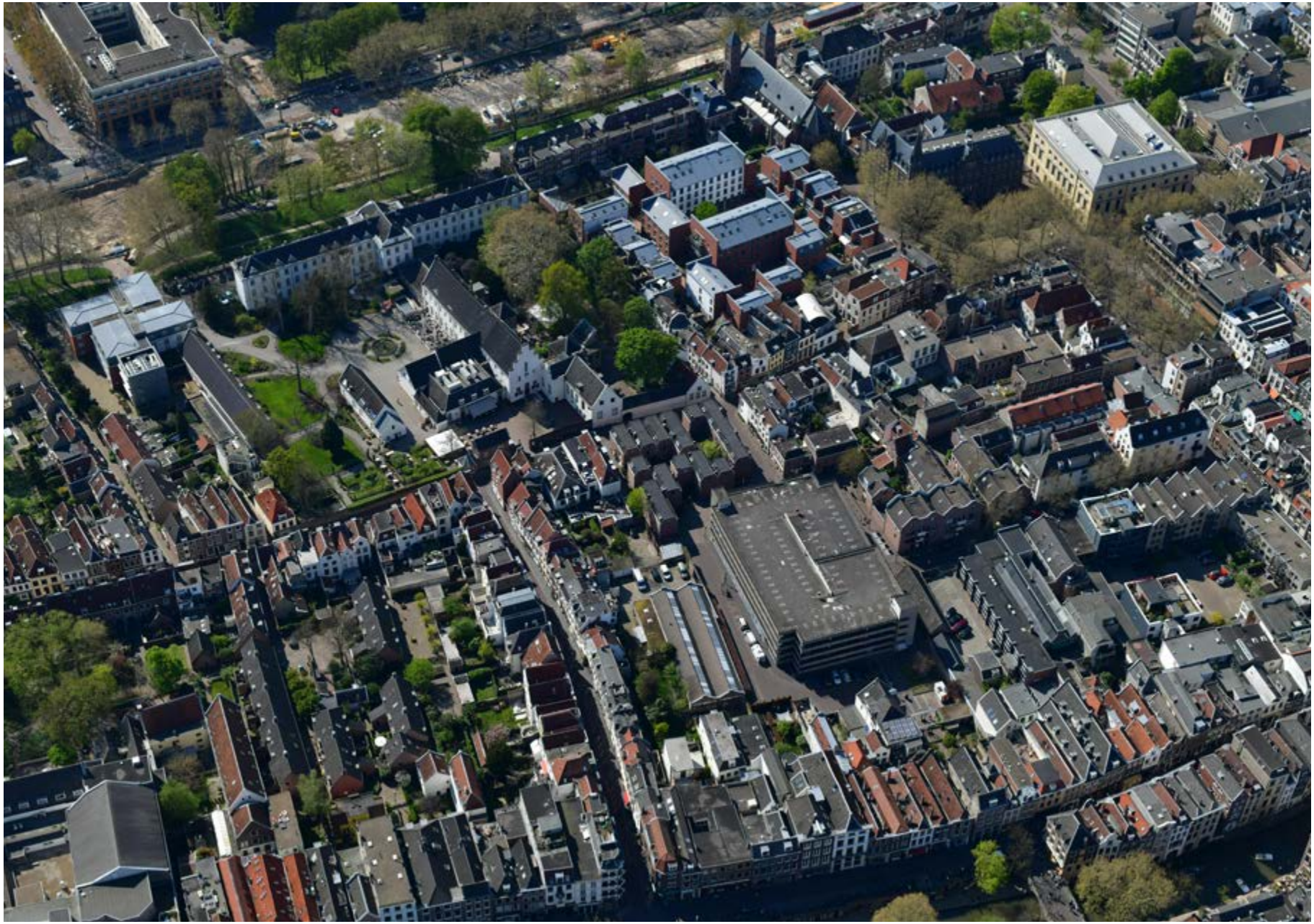
**Bedrijfshallen van de voormalige Abels Drukkerijen**
Historische analyses laten zien dat binnenterreinen in het verleden langzaam verdichtten en dikwijls pragmatisch werden bebouwd met grootschaliger bedrijfsgebouwen. Zo zijn ook rond 1900 de loodsen van drukkerij Abels gebouwd. Drukkerij Abels heeft haar entree op de Oudegracht 193 en de loodsen zijn via de Strosteeg bereikbaar per auto. Oudegracht 193 is een Rijksmonument maar de loodsen erachter niet. De loodsen lagen midden in het bouwblok; Strosteeg, Oudegracht, Havenstraat en Springweg. In de jaren 70 is de bebouwing aan de noordzijde van de loodsen gesloopt ten behoeve van de bouw van de Springweg garage.

Stadskastelen
circa 1500

Maximale verdichting
circa 1850

Industriële
schaalvergroting
circa 1910

Afbeelding:
Luchtfoto van het gebied



# Hoofdstuk 5 Uitgangspunten

## 5.1 Ontwikkelprincipes

Om de ontwikkelrichting van de Strosteeg te bepalen hebben we een 6-tal principes opgesteld. Deze liggen aan de basis van de ruimtelijke uitwerking en zijn een duidelijk toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkeling van zowel de Strosteeg als voor eventuele initiatieven. Deze principes passen bij het karakter van de binnenstad, zijn specifiek voor het bouwblok van de Strosteeg en passen bij de dynamiek van de komende jaren.

De 6 ontwikkelprincipes voor de Strosteeg:

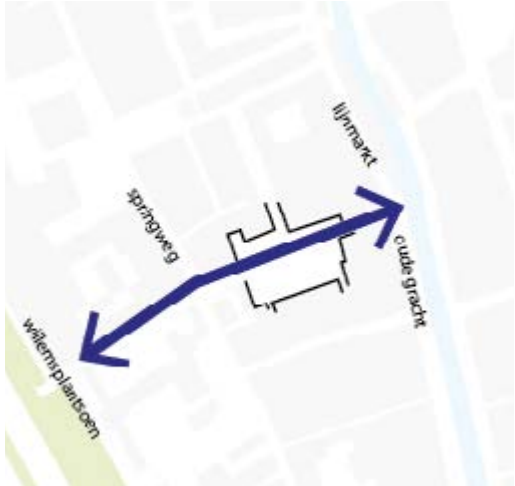
1. Het herstellen van de fysieke verbinding Strosteeg van de Springweg naar de Oude Gracht;
2. De openbare ruimte is primair voor voetgangers en fietsers, de auto is te gast of idealiter alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten;
3. De nieuwe ontwikkeling heeft een passende korrelgrootte en bouwhoogte die op een eigentijdse manier aansluit bij de binnenstad;
4. Het rustige straatbeeld heeft veel aandacht voor de interactie van binnen-buiten. Het heeft hoofdzakelijk een woonfunctie met inpassing van een kleinschalig openbaar programma (bijvoorbeeld cultuur e/o kleine (culturele) bedrijvigheid);
5. Het toevoegen van een openbaar toegankelijke, groene (incl. verticaal groen) en rustige plek, met voldoende licht, lucht en ruimte, passend in de fijne netwerkstructuur van openbare stegen en hofjes in de binnenstad;
6. Bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied ná de sloop van de Springweggarage zet de gemeente alles op alles om betaalbare woningbouw te realiseren. Substantieel meer dan het stadsbrede gemiddelde dat in de woonvisie wordt genoemd.

## 5.2 Programma

Met deze principes wordt de Strosteeg een prettige woonstraat waar de bewoners eigenaarschap voelen en er vele interactiemomenten mogelijk zijn om elkaar te leren kennen. Bezoekers voelen dat ze te gast zijn en voelen zich welkom. Het woonprogramma draagt bij aan een gemengde buurt. Het is kenmerkend voor de binnenstad dat hier gewoond wordt door oud en jong, rijk en arm, alleenstaand of als gezin, laag- en hoogopgeleid. Door de druk op de woningmarkt is de balans tussen deze groepen fragiel. We willen de diversiteit in de toekomst versterken door variatie in het woningaanbod te creëren.
De nieuwbouw aan de Strosteeg biedt kansen voor toevoeging van woningen voor de gewenste mix aan bewoners.
Gezien de leeftijdsopbouw en de huishoudenssamenstelling van de binnenstad kan de Strosteeg woonkansen bieden voor bewoners die op dit moment minder aanwezig zijn in de binnenstad: ouderen (vanaf 55 jaar) en (kleine) gezinnen.

Aanvullend biedt de stedenbouwkundige structuur van de Strosteeg mogelijkheden voor mensen die in geclusterde woonvormen willen leven, waarbij de een gemeenschappelijke sfeer en ‘samen leven’ centraal staan. De combinatie van (kleine) gezinnen en ouderen past hier goed bij: de jongere bewoners kunnen de ouderen af en toe een handje helpen met dagelijkse klussen en de oudere bewoners kunnen op hun beurt bijvoorbeeld af en toe oppassen op de kinderen en een oogje in het zeil houden. In de plinten kunnen kleinschalige voorzieningen gecreëerd worden die aansluiten bij deze doelgroepen en woonvormen, niet zijnde Horeca of grote winkelformules. Denk aan: een huisarts, apotheek, theehuis, kinderopvang, atelier aan huis, etc. De plint geeft voldoende ruimte voor economische en/of maatschappelijke voorzieningen.

## Ontwikkelprincipes Strosteeg

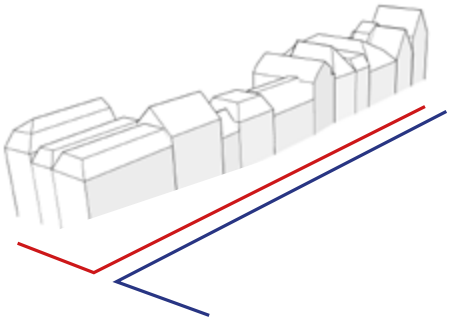



1. het herstellen van de fysieke verbinding Strosteeg van Springweg naar Oude Gracht

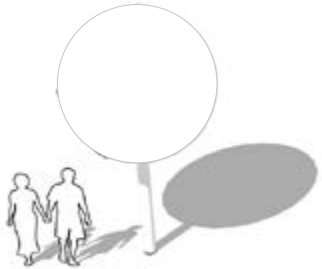
2. circulatie Springweg - Strosteeg - Oude Gracht - Lijnmarkt - Zadelstraat - Mariaplaats

3. de nieuwe ontwikkeling heeft een passende korrelgrootte en bouwhoogte die op een eigentijdse manier aansluit bij de binnenstad

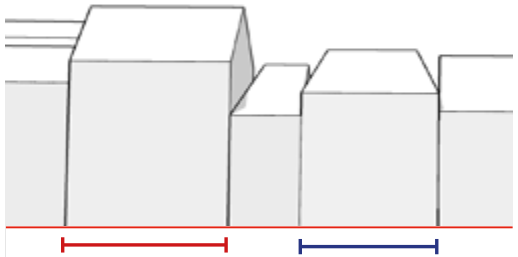
4. het straatbeeld heeft veel aandacht voor de interactie van binnen-buiten; het is hoofdzakelijk woonfunctie met een inpassing van economisch en/of maatschappelijk programma op de verhoogde begane grond.



De steeg is aan beide zijde omsloten met bebouwing



De openbare ruimte is primair voor voetgangers en fietsers, de auto is te gast of alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten



Variërende beukmaat, geleding in de gevel en de individuele bebouwing is leesbaar door o.a. kapvorm en materiaal

Verschillende architectonische middelen zoals margestroken, verdiepingshoogtes en gevelopeningen dragen bij aan interactie

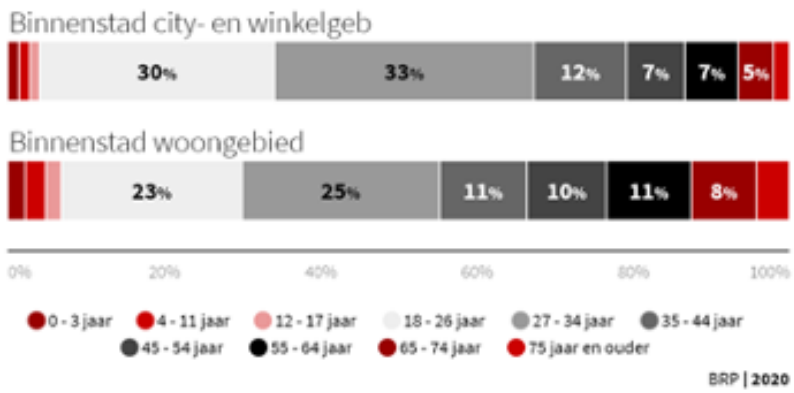
Afbeelding boven: Bevolking naar leeftijd in de twee subwijken van de Binnenstad

Binnen die context zetten we in Strosteeg in op een gevarieerd woonprogramma met betaalbare woningen van diverse afmetingen, geschikt voor zowel kleinere huishoudens (ouderen, jonge stellen) als grotere huishoudens (gezinnen van max. 4 personen). Bij de behandeling van het raadsvoorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg op 17 juni 2021, is motie 136 door het college overgenomen, om bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied ná de sloop van de Springweggarage, alles op alles te zetten om betaalbare woningbouw met substantieel meer dan het stadsbrede gemiddelde dat in de woonvisie wordt genoemd, zodat een compensatie plaatsvindt van de verkochte sociale huurwoningen in de binnenstad en dat er een goede mix in de wijk ontstaat. Het stadsbrede gemiddelde dat in de woonvisie wordt aangehouden is 35% sociale woningbouw en 25% middensegment.

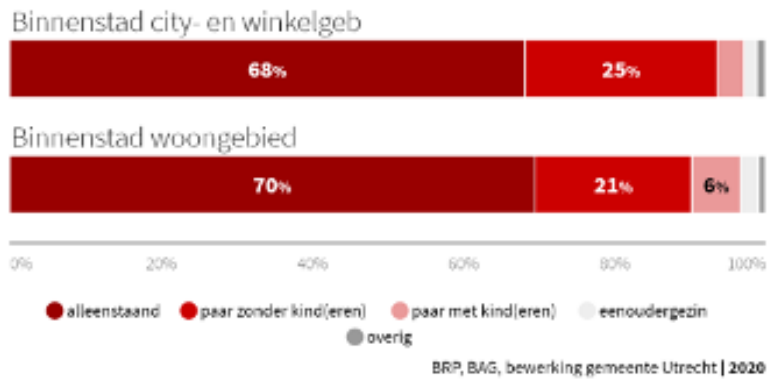
We houden ruimte voor bijzondere woonvormen die bijvoorbeeld via CPO tot stand kunnen komen. Maar ook voor gemengd wonen en initiatieven zoals bijvoorbeeld een wooncoöperatie. Dit sluit goed aan bij het intieme karakter van de steeg en het hofje.

De invulling van de plinten zal bij het opstellen van een SPvE uitvoerig aan de orde komen. Daarin zal naast wonen gekeken worden naar economische functie, maar ook culturele en/of maatschappelijke functie. Op dit moment is het niet mogelijk om uitspraken te doen over de behoefte van dergelijke voorzieningen in de toekomst.

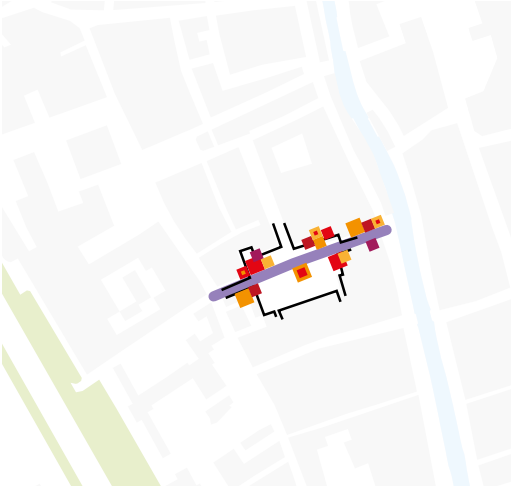
Bij de ontwikkeling van de plannen rondom de Strosteeg zal vanzelfsprekend ook aandacht besteed worden aan de toegankelijkheid van de woningen en de voorzieningen. Levensloopbestendigheid zal een belangrijke criteria criterium zijn.



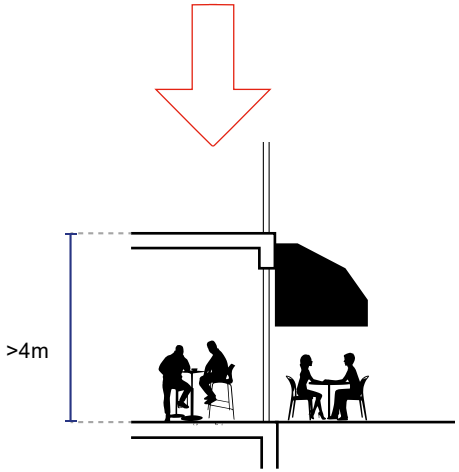

Afbeelding onder: Huishoudenssamenstelling in de twee subwijken van de Binnenstad



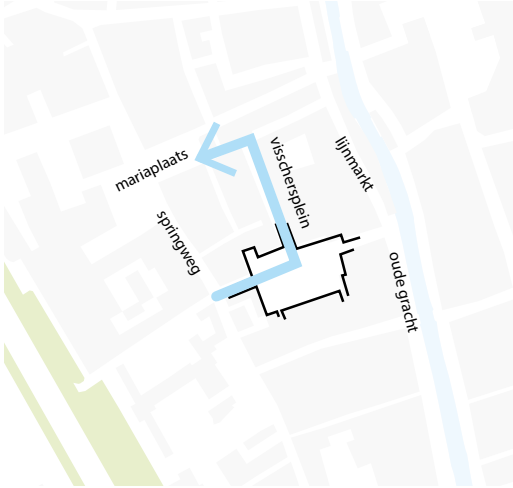
## Economie



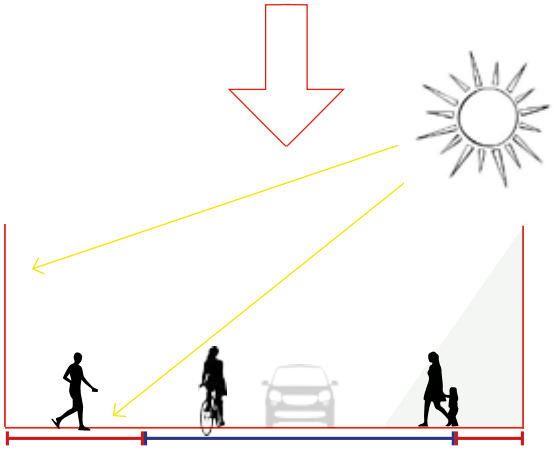
5. een plafondhoogte van >4m op de begane grond zorgt voor een flexibele indeling en keuze voor programma (ook in de tijd)




## Verkeer en parkeren




6. eenrichtingsverkeer van Springweg naar Visschersplein en uiteindelijk naar Mariaplaats



8m profiel geeft 4,5m-5m voor de auto te gast,
0,8m-1m margestrook aan de schaduwzijde en
1,5m-2m margestrook aan de zonnige zijde van het profiel

## 5.3 Economie

Het verdwijnen van de Springweg-garage is voor veel ondernemers van de Lijnmarkt en de Oudegracht-Zuid vervelend. Zij geven aan dat veel van hun klanten gebruik maken van de Springweggarage.
Door de invulling na sloop wordt er een mooie wandelroute toegevoegd aan het bestaande kernwinkel gebied. Deze ronde loopt vanaf de Lijnmarkt, via de Strosteeg naar de Springweg en de Zadelstraat.
Het toepassen van een verhoogde begane grond (minimaal 4 meter) zorgt voor een flexibele indeling en een keuzemogelijkheid voor economisch en/of maatschappelijk programma, dat ook in de tijd kan veranderen.
We weten immers niet hoe de economische situatie er bij staat in 2030, wanneer de nieuwbouwontwikkeling zal worden opgeleverd.

## 5.4 Verkeer en parkeren

In de directe omgeving van de Strosteeg zijn veel private garages met recht op toegang van de auto. Dit betekent dat de circulatie van de Springweg- Strosteeg - Visscherplein een¬richtsverkeer zou blijven in lijn met de bestaande profiel bij de Springweg. Dit is ongeveer 7,5m breed, met een rijbaan van 4,5m-5m breed, en een margestrook van 1m aan beide zijde voor een bankje om in de zon te zitten. Het profiel van de Strosteeg loopt langzaam uit, waarbij er op het bredere gedeelte 8m profielbreedte is. Hierbij blijven de rijbaan en de margestrook aan de schaduwzijde gelijk van maat, en kan de margestrook aan de zonnige zijde 1,5m-2m breed worden voor bijvoorbeeld een klein terrasje. Voor de nieuw te ontwikkelen woningen geldt een minimale parkeernorm met parkeren op afstand, zodat de druk op de openbare ruimte tot een minimum gereduceerd wordt. Het parkeren voor minder validen moet ingepast worden in de bestaande profielen van het Visschersplein. Er zal ook onderzoek gedaan worden naar het opnemen van een (buurt-)fietsenstalling. Bij de behandeling van het raadsvoorstel voor de toekomst van parkeergarage Springweg op 17 juni 2021 is een motie overgenomen waarbij tot aan de sloop van de parkeergarage een mobiliteits-hub in de garage wordt gerealiseerd. Een openbare fietsenstalling maakt onderdeel uit van deze hub en moet uitwijzen of er in de nieuw te realiseren plannen ruimte moet worden opgenomen voor een (openbare) fietsenstalling.

## 5.5 Groen/Binnenhoven

Kenmerkend voor de binnenstad zijn de gesloten bouwblokken met binnenhoven. Dit zijn vaak intieme, (semi-)toegankelijke groene ruimtes. Deze ruimtelijke structuur (het netwerk van water, groen, bouwblokken, pleinen, straten, stegen en hofjes) is, net als de gebouwen, onderdeel van de schoonheid van de Utrechtse binnenstad. Waar de Utrechtse stedenbouwkundige structuur van bouwblokken, stegen en binnentuinen is aangetast en het netwerk grover is geworden, streeft de gemeente er naar kansen op herstel te benutten zodra zich herontwikkeling voordoet. De gemeente zet zich in om meer van de stegen en binnentuinen in de binnenstad openbaar toegankelijk te maken als onderdeel van de beleefbare geschiedenis van de stad. Zo wordt het publieke domein vergroot en wordt de kwaliteit van de besloten hoven hersteld en voor meer mensen bruikbaar.
Bij de inrichting van deze hof aan de zuidoostzijde wordt ingezet op vergroening. Groen kan bijdragen aan de schoonheid van de binnenstad, maar ook aan het vergroten van de variatie en veerkracht en daarnaast bijdragen aan de ontspannen sfeer die we graag behouden in de binnen-stad.

# Hoofdstuk 6 Uitwerking

## 6.1 Modellenstudies

Om de ontwikkelprincipes te vertalen naar ruimtelijke inpassing gebruiken we modellen. Deze modellen vertalen als het ware de principes in vorm, in een specifieke ordening. Per model hebben we een integrale afweging gemaakt om zo tot een onderbouwde ontwikkelrichting en een voorkeurs-variant te komen.

**model A.**
Dit model laat zien dat het bouwblok van de Strosteeg direct in breedte overeenkomt met de ontwikkeling van Strosteeg 18-36.De korrelgrootte past goed bij die van de binnenstad waardoor er een coherend en samenhangend geheel ontstaat. In de toekomst is wellicht een combinatie mogelijk met particulier iniatief om dit vorm te geven. Echter heeft dit momenteel niet de voorkeur omdat veel bestaande entrees van o.a. achtertuinen en garageboxen niet toegankelijk zijn. Om deze reden hebben we dit model niet verder uitgewerkt

**model B.**
Dit model laat zien dat de wanden van de Strosteeg herstelt worden, waardoor er een open ruimte ontstaat tussen de nieuwe bebouwing en Strosteeg 18-36. Deze ruimte wordt hoofdzakelijk omsloten door ongedefinieerde randen en achterkanten, waardoorde ruimtelijke kwaliteit niet erg aangenaam wordt. Om deze reden hebben we dit model niet verder uitgewerkt

**model C.**
In dit model wordt zowel de Strosteeg begrenst met een duidelijke rooilijn en ontstaat er een semi openbare binnenruimte op de zonnige zijde. Deze groene tuin kan ook de voorzijde van Strosteeg 18-36 ontsluiten waardoor er een aangenaam binnenklimaat ontstaat. Auto's worden buitenom geleid en de circulatie van Springweg naar Visscherplein is eenrichtingsverkeer. Dit is een geschikt model voor verdere uitwerking.

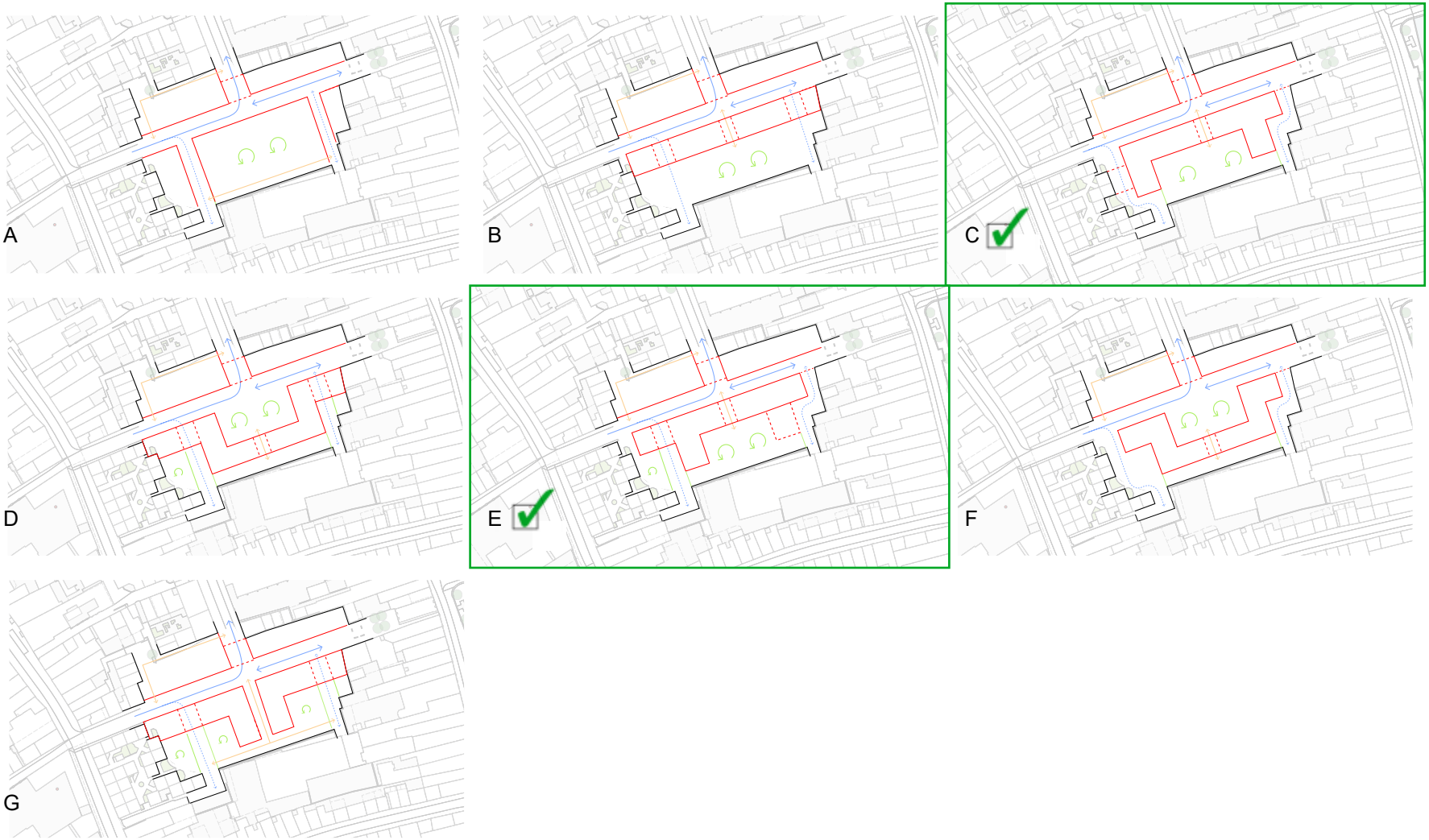
**model D.**
Hierop is te zien dat de gemeenschappelijke buitenruimte aan de Strosteeg komt te liggen. Hierdoor verandert het karakter van semi openbaar naar geheel openbaar. Dit kan zowel als voordeel gezien worden, namelijk meer gebruik voor bezoekers van de stad, alswel afbreuk van de rust van de groene oase.
Doorslaggevend is echter het argument dat de binnentuin nu aan de noordzijde van de bebouwing komt te liggen waardoor deze hoofdzakelijk schaduw zal genieten. Om deze reden hebben we dit model niet verder uitgewerkt

**model E.**
Op deze variant is te zien dat de Strosteeg bijna geheel begeleid wordt door een gevel; om nood- en hulpdiensten, maar ook verhuizers of bezoekers die slecht ter been zijn toch toegang te geven met de auto is er na een 10-tal meters een onderdoorgang of poort die de semi-openbare ruimte ontsluit. De binnentuin ligt op het zuiden en ook de aansluiting met de bestaande bebouwing is goed vorm te geven. Dit is een geschikt model voor verdere uitwerking.

**model F.**
Dit model is een variatie op D maar dan met enige afstand tot de bestaande bebouwing. Ook hier ligt de gemeenschappelijke buitenruimte op het noorden, om deze reden hebben we dit model niet verder uitgewerkt

**model G.**
Hierbij zijn de wanden van de Strosteeg halverwege onderbroken om een ontsluiting te maken richting Strosteeg 18-36. Deze verbinding wordt begeleid met bebouwing. Echter is deze verbinding niet terug te vinden op de historische kaarten en doorbreekt deze het uitgangspunt 4 van de ontwikkelprincipes. Doorslaggevend is de grootte van de twee kleinere binnenhofjes die ontstaat, dit heeft meer de schaal en maat van een privetuin. Om deze reden hebben we dit model niet verder uitgewerkt

Afbeelding:
Modelstudie



Vóór het opstellen van een SPvE zullen de modellenstudies nader onderzocht worden en beoordeeld worden op aspecten zoals mobiliteit, wonen en economie, maar nadrukkelijk ook op de kwaliteit van de openbare ruimte, kansen voor groen en voor klimaatadaptatie. Ook de aansluiting op met name de bestaande bebouwing in de zuidwesthoek verdient nadere studie. Om de ontwikkelrichting van model C en E toe te lichten hebben we een uitwerking gemaakt van model E. Dit als voorbeeld van de kwaliteit die we voor ogen hebben in dit prachtige stukje binnenstad.

## 6.2 Voorkeursvariant

De drie bouwblokken hebben entree's aan de Strosteeg, en vormen een nieuwe straatwand waardoor het straatprofiel een duidelijke contour heeft. De ruimtes aan de achterzijde van de Strosteeg zijn groen van karakter, ingericht als binnentuin en worden indien dit gewenst is vanuit een bewonerscollectief gezamenlijk onderhouden.

Ook het zuidwestelijke deel van het plangebied, aangrenzend aan de bebouwing van Mitros heeft een groene binnentuin om de overgang met de bestaande bebouwing vorm te geven.
Als derde aspect is het straatprofiel met het eenrichtingsverkeer richting het Visscherplein. Zowel het laatste stukje van de Strosteeg als de eerste zijstraat rechtsaf zijn dubbelzijdig verkeer op 4,5m-5m. Dit is niet volgens de richtlijnen van de CROW, maar aangezien het om hele lage aantallen gaat, 0-5 stuks en het over een zeer overzichtelijk stuk straat gaat (<30m) zal dit onderling netjes opgelost worden. Nadere studie moet gedaan worden op de draaicirkel van de Strosteeg richting Visscherplein om aan te tonen of hier ook een containerauto/vrachtauto/brandweerauto doorheen past.
Het afval van de woningen wordt in ondergrondse afvalcontainers afgevoerd. Deze containers zullen mee-ontworpen worden bij het ontwerp openbare ruimte. Voor de eventuele openbare functies dienen zij het afval inpandig op te slaan zodat dit niet in de openbare ruimte of aan de achterzijde van de bebouwing komt te staan.

Zowel de voorkeursvariant als de ontwikkelprincipes dragen bij aan een rijke leefomgeving van de Utrechters om zodat mensen zich prettig voelen. Bij het toetsen van de initiatieven uit de omgeving dienen de ontwikkelprincipes en de stedenbouwkundige voorkeursvariant zoveel mogelijk aangehouden te worden. Zaken als daglichttoetreden zijn uiteraard wettelijk vastgelegd en ook de toegankelijkheid, denk aan mindervaliden en nood- en hulpdiensten, zijn vastgelegd in wettelijke richtlijnen.

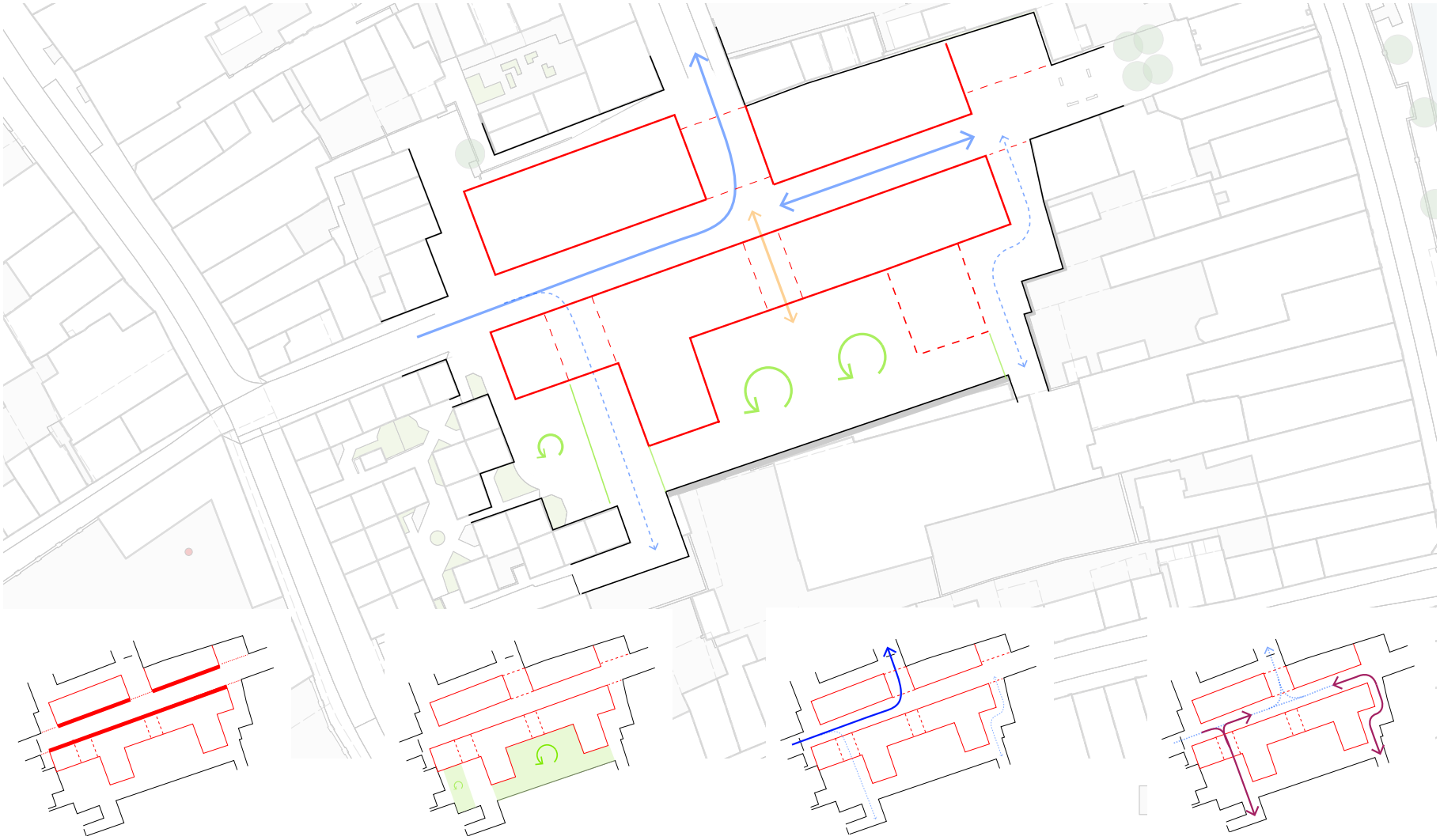
De voorkeursvariant is een suggestie. In het plangebied liggen meerdere private parkeervoorzieningen (garageboxen) en een aantal ondernemers aan de Oudegracht wordt via de achterzijde bevoorraad. De huidige rechten moeten gerespecteerd worden. Wanneer de gemeente of een ontwikkelende partij hier iets wil, zal deze met de eigenaar in overleg moeten treden. Bij de verdere uitwerking van de Visie tot Stedenbouwkundig Programma van Eisen, zal dit aan de orde komen.

## 6.3 Bouwhoogtes

Omdat de context zeer belangrijk is hebben we voor de bouwhoogtes de omliggende bebouwing bekeken. Bij veel bebouwing in de omgeving Strosteeg varieert de goothoogte tussen de 7m-11m en de nokhoogte tussen 8m-15m, met uitschieters naar boven en beneden. Deze hoogtes hebben we dan ook aangehouden voor de nieuwe ontwikkelingen. Deze hoogtes hebben we dan ook aangehouden voor het nieuwe ontwikkeling.

Specifiek aan de zuidwest- en westzijde is de bebouwing het laagst, respectievelijk 7m goothoogte en 8,5m nokhoogte. De bebouwing aansluitend richting het noorden wordt trapsgewijs hoger, namelijk van 7m goothoogte en 11m nokhoogte naar 8m goothoogte en 12m nokhoogte . Door het hele plan zijn panden deze hoogte om een goede basis te leggen voor het geheel. Enkele panden in het midden van het plan hebben een maximale goothoogte van 10/11m en een nokhoogte van 15m. Dit sluit goed aan bij de variatie in bouwhoogten van de bestaande stad en de korrel van de bebouwing.

Afbeelding:
Uitwerking model E



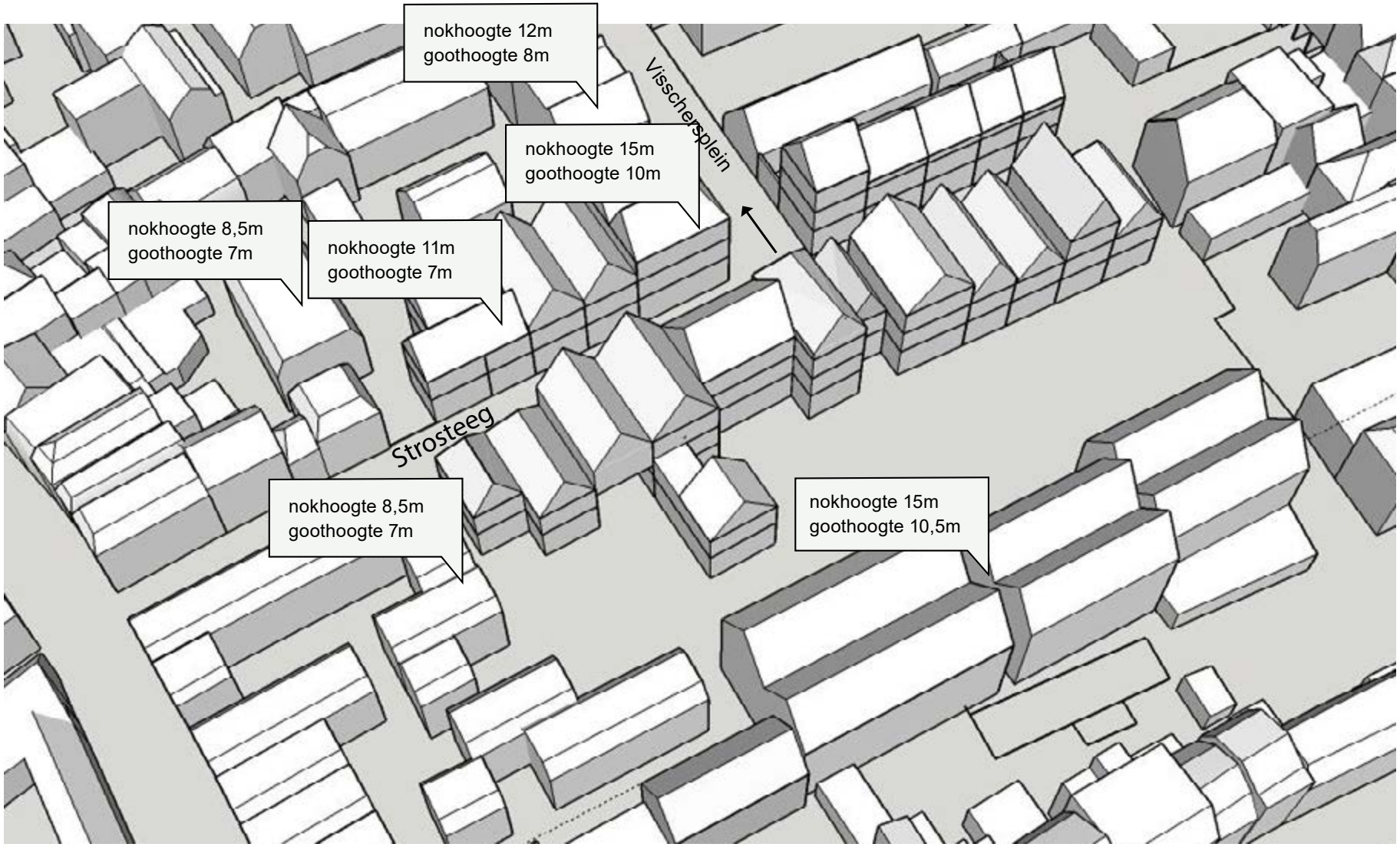
a. bebouwing aan de steeg

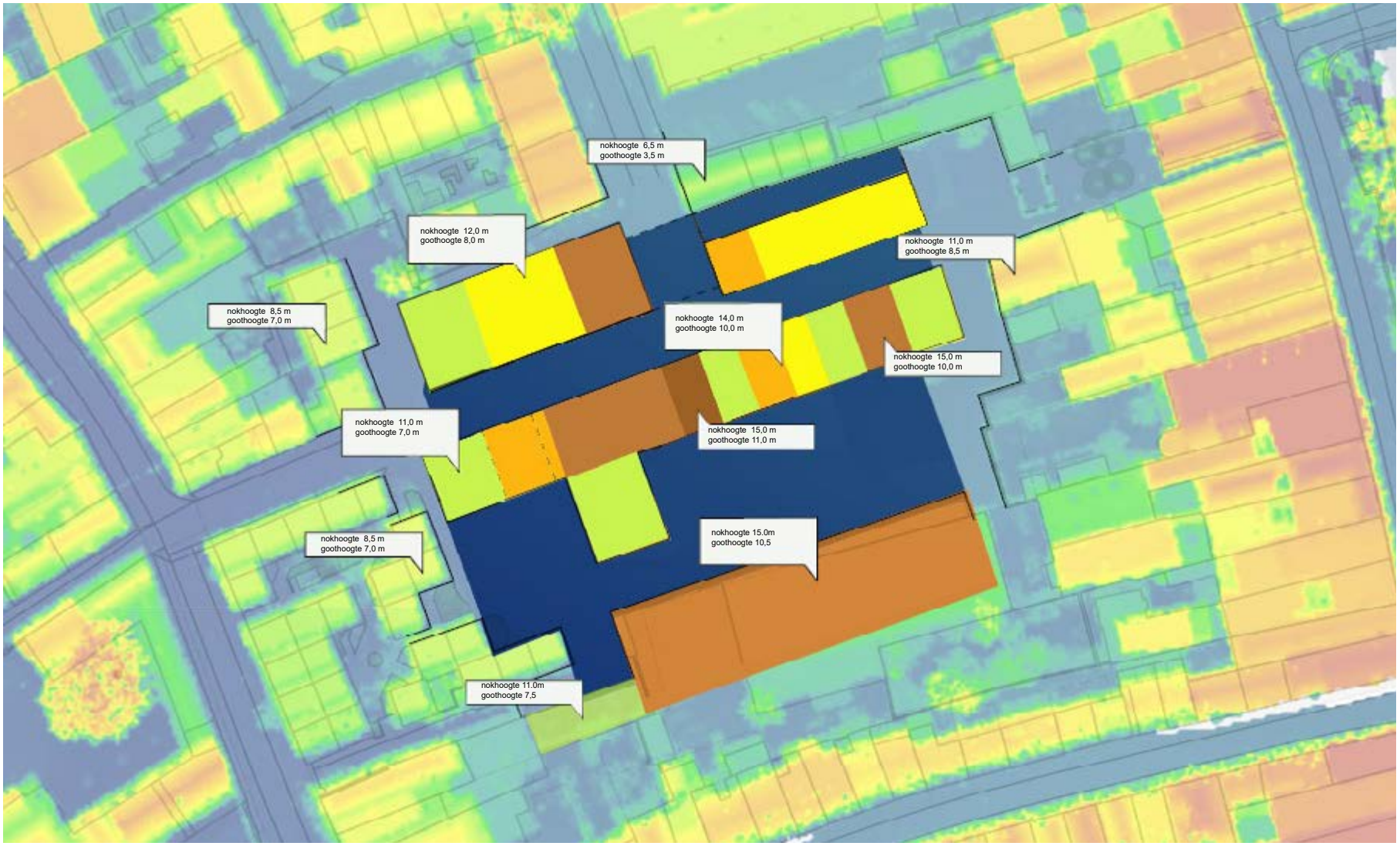
b. binnenplaats verblijfskwaliteit

c.circulatie Visschersplein

d. circulatie buurtbewoners

Afbeelding:
Modelstudie, model E




nokhoogte 6,5 m
goothoogte 3,5 m
nokhoogte 12,0 m
goothoogte 8,0 m
nokhoogte 11,0 m
goothoogte 8,5 m
nokhoogte 8,5 m
goothoogte 7,0 m
nokhoogte 14,0 m
goothoogte 10,0 m
nokhoogte 15,0 m
goothoogte 10,0 m
nokhoogte 11,0 m
goothoogte 7,0 m
nokhoogte 15,0 m
goothoogte 11,0 m
nokhoogte 8,5 m
goothoogte 7,0 m
nokhoogte 15.0m
goothoogte 10,5
nokhoogte 11.0m
goothoogte 7,5

De richting van de kap is in veel gevallen haaks op het straatprofiel. Hierdoor komen de individuele panden tot hun recht en wordt de rooilijn niet ervaren als een harde stedelijke wand maar als een bundeling van huizen, herkenbaar met de menselijke maat. Op de hoeken van de Strosteeg met het Visschersplein kan gekozen worden welke richting aangehouden wordt. Een combinatie van beide is wenselijk, of een bijzonder voorstel van de betreffende architect inclusief onderbouwing kan overlegd worden met de afdeling stedenbouw.

## 6.4 Plinthoogte

Voor zowel een woonfunctie als een kleinschalig programma op de begane grond is de plinthoogte van minimaal 4 meter zeer geschikt. Hierdoor ontstaat flexibiliteit waardoor in de tijd functies kunnen wisselen in de fysieke ruimte. Ook sluit deze ruimtelijk goed uit bij de karakteristieke binnenstad van Utrecht. Hoge plafonds zijn daarbij een belangrijk aspect, waardoor het plan goed aansluit bij de stedelijke context.

## 6.5 Margestrook

De margestrook is de zone tussen de rooilijn en het wegprofiel van de openbare ruimte. Deze overgang is belangrijk om zo de scheiding tussen prive en openbaar wat zachter te maken. Zachter en geleidelijker. Hierdoor verhoogt de verblijfskwaliteit voor zowel binnen als buiten. Veelal staan hier planten, een bankje om op te zitten om zo een praatje met de buren of voorbijganger te maken.
Als tweede is de strook ook zeer functioneel. Het straatprofiel is ongeveer 7m, waardoor er in het profiel geen ruimte is voor fietsparkeren. Deze wordt onderhouden door de bewoners en blijft juridisch eigendom van gemeente Utrecht. Voor toekomstige woningen wordt aangestuurd op eventuele  inpandige (gezamenlijke) stallingsruimten.

De margestrook is op verschillende plekken breder. Dit is omdat dit de zonnige zijde van het profiel is, en hier de verblijfskwaliteit hoger is. Een klein terrasje past uitstekend op 150-200cm en op de binnenhof is 250-300cm gepast, mits hier het toegankelijke semi-openbare karkater gegarandeerd wordt. De principes van 250-300cm brede groene stroken bij de binnenhof (mits de openbare toegankelijkeheid blijft) en de 150-200cm strook bij de openbare functies aan de zonnige zijde staan vast.

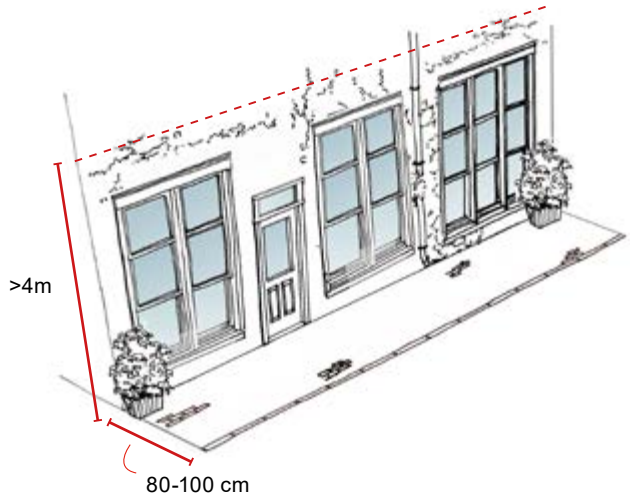
## 6.6 Feedback welstand

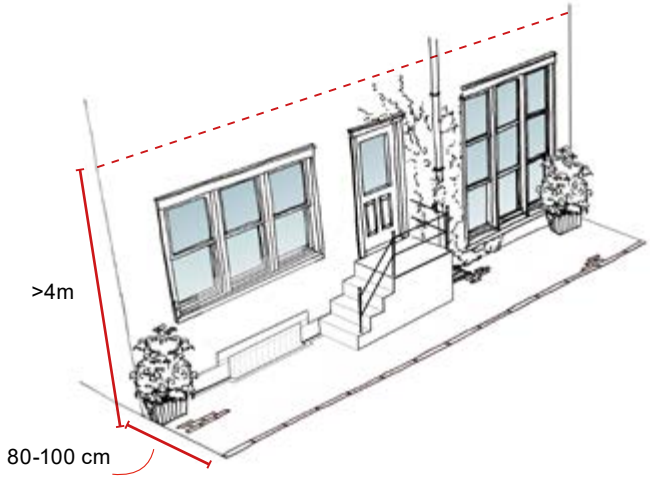
Tijdens een informeel overleg op 30 oktober 2020 heeft de welstands-commissie een eerste reactie gegeven op Visie Strosteeg.
De belangrijkste opmerkingen zijn als volgt te formuleren:

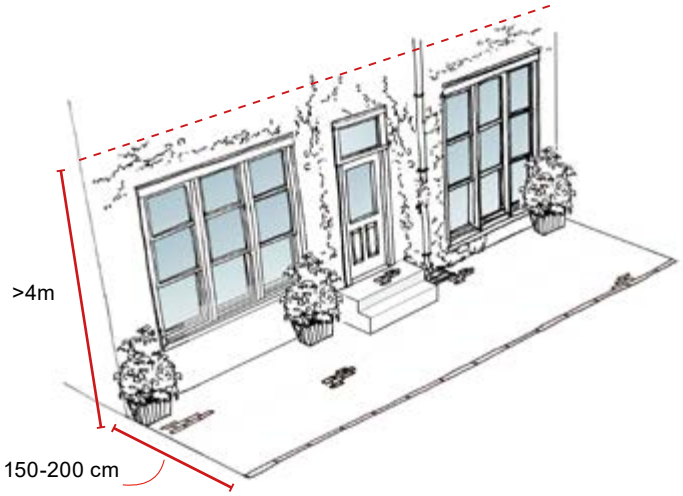
- De Visie bevat een heldere analyse van de opgave voor dit stuk van de binnenstad.
- De commissie kan de ontwikkelprincipes uit de Visie volgen.
- Bij een uitwerking van de Visie tot een SPvE in de toekomst dient er goed gestudeerd te worden op de keuze van het juiste model, de aansluiting op de omliggende bebouwing en op de keuze voor een binnenhof of een pleintje aan de Strosteeg.
- De inpassing van het bouwplan Strosteeg 18-36 behoeft qua verschijningsvorm nog een nadere uitwerking.

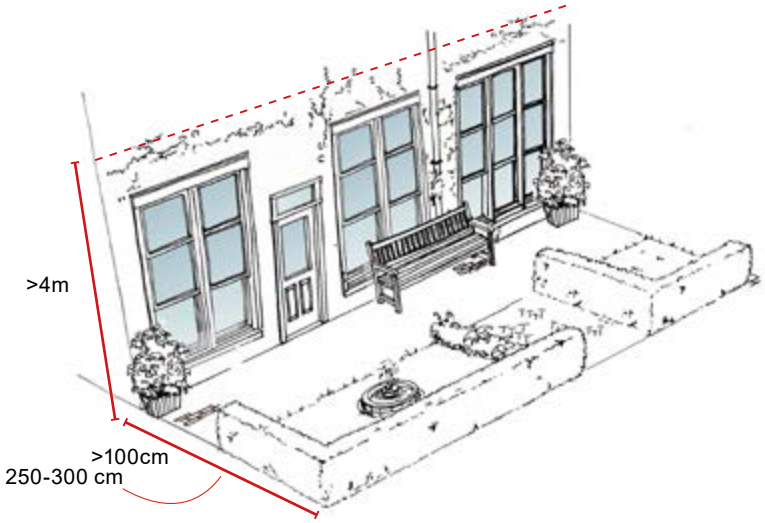
Verder zal in de uitwerking van deze visie naar een Stedenbouwkundig Programma van Eisen de architectonische kwaliteit van het gebied nadere aandacht krijgen door het opnemen van een beeldkwaliteitsplan.

Afbeelding:
Plinthoogte en margestrook


>4m
80-100 cm


>4m
80-100 cm


>4m
150-200 cm


>4m
>100cm
250-300 cm

Fijne versus te grove korel

Fijne versus meer passende grove korel

## 6.7 Onderbouwing Strosteeg 18-36

De ontwikkeling van Strosteeg 18-36 kan zich zowel tot de bestaande situatie met garage verhouden tot 2028 als tot verschillende ruimtelijke modellen in deze visie waarbij het fijnmaziger netwerk van de binnenstad wordt verbeterd. Vanuit de historische context en ruimtelijke analyse is de fijnmazigheid van het stedelijke netwerk en de binnenstedelijke kwaliteit naar voren gekomen. Deze zijn meegenomen in de modellen. In de voorkeursmodellen C en E wordt het bouwplan Strosteeg 18-36 onderdeel van een binnenhof en stelsel van stegen, passend bij de visie voor een fijnmaziger stuk binnenstad. Uit deze keuze volgen onderstaande randvoorwaarden:

**Cultuurhistorie**

De hallen van drukkerij Abels (hoofdgebouw Oudegracht 193) uit 1908 zijn kenmerkend voor de ontwikkeling van de binnenstad in de 19e / begin 20e eeuw, waarbij kavels achter de hoofdbebouwing werden verdicht met bedrijfsgebouwen. Deze hallen zijn ook in opzet en uiterlijk (typologie) karakteristiek. Ze hebben vanwege de relatie met de historische ontwikkeling en als typologie cultuurhistorische waarde. De hallen zijn geen (Rijks)monument. Hergebruik van (delen) van de hallen is van belang, waarbij de herkenbaarheid van de typologie uitgangspunt is. Hergebruik draagt tevens bij aan circulariteit.

**Korrel**

Ter plekke van de Strosteeg wordt het bouwblok Haverstraat, Oudegracht, Springweg, Strosteeg afgemaakt. Dat afmaken gebeurt in een fijne korrel. Daardoor kan er maatwerk geleverd worden in het aansluiten bij de direct omliggende bebouwing, verschillende typologie van straten en de binnenstad zelf.

Door het afmaken van het bouwblok komt het kavel Strosteeg 18-36 binnen in het nieuwe bouwblok te liggen. Dit kavel heeft een bijzondere industriële functie gehad, en zou zich daarom in principe goed kunnen lenen voor een afwijkende en daarmee grovere en afwijkende korrel. Maar wel een afwijkende korrel die past bij de maat en schaal van het binnenterrein. Er moet gezocht worden naar een kleinschaligheid en milieu die past bij de binnenstad. Naast parcellering van de gevel is vooral aandacht voor blokmaat, verspringingen in de rooilijn (meerdere bouw-volumes), verspringingen in hoogte, doorgangen, gebruik van nissen, erkers en de kapvorm belangrijk.

**Kappen**
Een kenmerk van de historische binnenstad zijn kappen (in typologie, uitstraling en gebruik) en wisselende kaprichtingen.

De kaprichting van Strosteeg 18-36 is expliciet afwijkend omdat het niet onderdeel is van een historische steeg, maar een verwijzing naar het bestaande industriële pand. Daarom kan de kaprichting van het nieuwe bouwplan hieraan refereren en in dezelfde richting als het pand Abels ontworpen worden.

**Rooilijnen**
- Rooilijn Blindesteeg doorzetten;
- Evenwijdige voorgevelrooilijn t.o.v. Strosteeggarage;
- Verspringende voorgevelrooilijn;
- Achtergevelrooilijn: voldoende ruimte t.o.v. achterliggende bebouwing, en voldoende afstand m.b.t. (uit)zicht en privacy van de bewoners aan de Haverstraat;
- Voldoende maat om een kwalitatieve collectieve tuin te maken.

**Plinten**
De Strosteeg moet geactiveerd worden, zodat het een prettige plek wordt;
- Een intermediaire zone tussen de openbare ruimte van de Strosteeg en de woningen op de begane grond;
- Zoveel mogelijk voordeuren aan de straat;
- Individuele entrees van de woningen op de begane grond aan de Strosteeg;

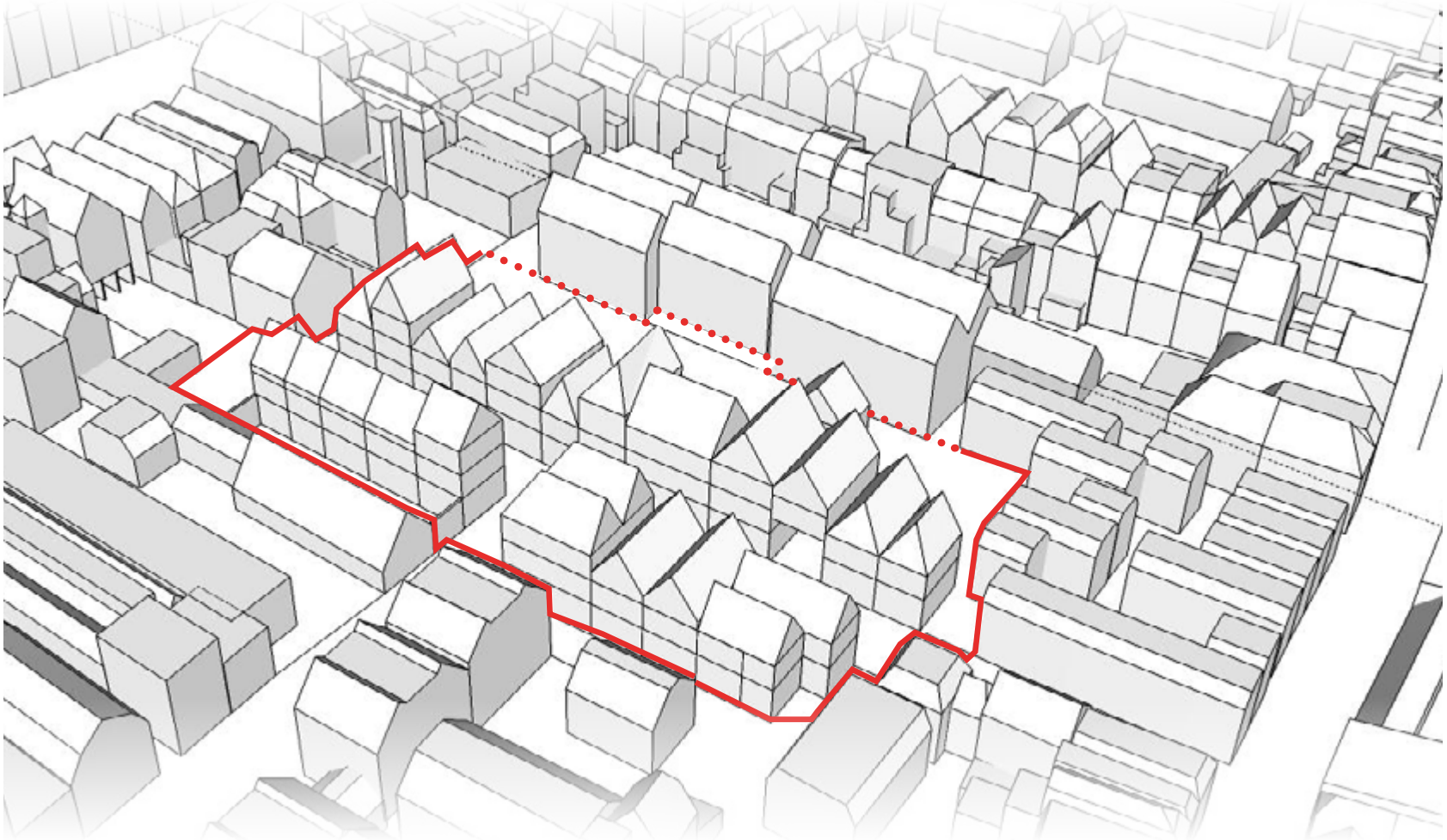
**Maatvoering**
- Knip het bouwblok letterlijk op in meerdere losse volumes;
- De bouwhoogtes moeten differentiëren; in aansluiting met de wisselende hoogten in de binnenstad;
- Bouwhoogte: maximaal 4 verdiepingen aan de zijde van de Springweggarage en maximaal 3 verdiepingen bij de bebouwing aan de Blindesteeg.

**Binnentuin**
- De binnentuin wordt niet openbaar maar is bedoeld als een collectieve binnentuin voor bewoners van het initiatief
- De binnentuin moet groen worden.

**Parkeren**
- Er mag geen aparte parkeervoorziening voor de woningen worden gerealiseerd. Het is niet gewenst om deze plek met de auto te kunnen bereiken;
- In het initiatief moeten voldoende fietsparkeerplaatsen worden opgenomen;

**Programma**
- Bergingen, afvalinzameling en fietsenstallingen dienen inpandig opgelost te worden en niet te zorgen voor een dichte gevel aan de Strosteeg. Het gaat om kleinschalige voorzieningen die de begane grond aan de Strosteeg activeren en aansluiten bij de betreffende doelgroepen en woonvormen, niet zijnde Horeca of grote winkelformules.

Afbeelding:
Voorbeeld van
een mogelijke invulling



# Hoofdstuk 7 Haalbaarheid

## 7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het akkoord dat de gemeente Utrecht en Klépierre hebben bereikt over de toekomst van de garage is door de raad goedgekeurd.
Dit akkoord gaat er van uit dat Klépierre doorgaat met exploiteren tot mei 2024, dat de gemeente vervolgens vier jaar de exploitatie zal voeren (mei 2024-mei 2028) en dat de exploitatie van de parkeergarage daarna zal stoppen. Aansluitend zal de garage z.s.m. worden gesloopt. Tijdens de 4-jarige exploitatieperiode van de gemeente wordt de aan Klépierre te betalen opstalvergoeding volledig afgeschreven. De te openen grondexploitatie wordt niet bezwaard met deze opstalvergoeding. Daardoor verwachten we dat met het woonprogramma, aangevuld met eventueel commerciële en/of maatschappelijke functies in de plint er een positieve grondexploitatie mogelijk is. In een volgende fase dient dit verder te worden uitgewerkt. Het is op dit moment niet te voorspellen welk programma de plint van de ontwikkeling aan de Strosteeg zal gaan krijgen. Door een verhoogde begane grond verdieping is zowel een woonfunctie als een ander functie nog mogelijk.

## 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het verleden hebben omwonenden sterk aangedrongen op het opstellen van een Visie Strosteeg. Door het akkoord met Klépierre én door het particuliere initiatief aan de Strosteeg 18-36 is de relevantie van deze Visie alleen maar toegenomen. De Visie heeft ter inzage gelegen. N.a.v. de reacties en de raadsbehandeling van de parkeergarage is de concept visie aangepast met: 1) meer lucht en ruimte in de modellen, 2) toevoeging randvoorwaarden Bouwplan 18-36, 3) toevoeging woningbouwprogramma.

## 7.3 Technische haalbaarheid

De technische uitvoerbaarheid wordt met name bepaald door de aanwezigheid van kabels en leidingen. Ter plaatse van de parkeergarage zijn géén leidingen aanwezig en is bebouwing zonder meer mogelijk. Aan de noordzijde van de garage wordt bebouwing gepland. Bij de uitwerking van de plannen zal nader onderzocht moeten worden welke kabels en leidingen daarvoor verplaatst moeten worden.
Op voorhand lijkt dit geen onmogelijke opgave.

Om de bestaande bebouwing en mogelijke nieuwe ontwikkelingen naadloos aan te laten sluiten op de nieuwe ontwikkeling van de Strosteeg is een architectonische inpassing wenselijk.
De in de visie opgenomen modellen zijn suggesties. Wanneer eigenaren bijvoorbeeld de garageboxen willen behouden, dan blijven deze behouden en toegankelijk. De huidige rechten zullen gerespecteerd worden. Wanneer de gemeente of een ontwikkelende partij hier iets wil, zal deze met de eigenaar in overleg moeten treden. Zo kunnen de openstaande punten zoals daglichttoetreding, toegankelijkheid van garages of grondposities meegenomen worden om zo de ontwikkelprincipes van de Strosteeg, en daarmee een prachtig stukje binnenstad optimaal te ontwikkelen.

Afbeelding:
Voorbeeld van
een mogelijke invulling

# Hoofdstuk 8 Proces en vervolg

## 8.1 Het samenwerkingsproces

Op dinsdag 23 april 2019 is een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd waarin de start van het opstellen van Visie Strosteeg is aangekondigd. Tevens is daar melding gemaakt van het initiatief om een bouwplan te ontwikkelen op Strosteeg 18-36.

In april 2019 is er ook contact geweest met alle betrokken die eigendommen hebben in het gebied WG-U1. Tijdens een bijeenkomst op het Stadskantoor zijn zij op de hoogte gesteld van de start van het proces om tot een Visie Strosteeg te komen. Tevens zijn zij gevraagd of zij ook plannen hebben voor een bouwinitiatief in het gebied.

Alleen de eigenaren van de voormalige Abels drukkerijen (perceel C 8877) én het aangrenzende parkeerterreintje van de heer de Groot (perceel C7950) hebben bij de gemeente een bouwinitiatief ingediend. Zij zijn in overleg getreden met Mitros die eigenaar is van een rij bergingen (perceel C 8217). De andere eigenaren hebben geen initiatief aangemeld.

De huurder van grond waarop een drietal bergingen staan, is recent geïnformeerd dat de gemeente voornemens is om dit huurcontract op te zeggen. In onderling overleg wordt gekeken of er een oplossing is voor het stallen van fietsen elders.

## 8.2 Het participatieproces

Op 23 april 2019 heeft een startbijeenkomst plaatsgevonden waar 60 mensen aanwezig waren. Aanwezigen is naar hun menig gevraagd en die hebben velen ook gegeven. Daarnaast hebben mensen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om naderhand per mail te reageren via strosteeg@utrecht.nl. Na vaststelling van de inspraakversie van de Visie in het College, heeft de Visie van 20 november 2020 tot 15 januari 2021 ter inzage gelegen.

Op 14 december 2020 heeft een informatieavond plaatsgevonden waarop de visie is toegelicht en er de gelegenheid was tot het stellen van vragen. Tijdens de avond en gedurende de terinzagelegging zijn verschillende zienswijzen ingediend.

De Visie heeft als uitgangspunt dat de parkeergarage Springweg in 2028 wordt gesloopt. Tijdens behandeling van het raadsvoorstel over de toekomst van de parkeergarage, bleek dat dit uitgangspunt verre van zeker was. In afwachting van een besluit over de toekomst van de parkeergarage, is het proces van de Visie stilgelegd. Op 17 juni 2021 heeft de gemeenteraad besloten dat de garage per 2028 wordt gesloopt, hierna is het proces voor de Visie weer opgepakt. De zienswijzen zijn gebundeld in de reactienota en van een gemeentelijke reactie voorzien. Er zijn veel zienswijzen ingediend die betrekking hebben op het bouwplan Strosteeg 18-36. Te hoog, te groot, te dicht op bestaande bebouwing en zienswijzen tav de verschijningsvorm. Omdat het bouwplan niet ter inzage lag, zijn deze zienswijzen doorgegeven aan de ontwikkelaar. Wel is de locatie voor het bouwplan opgenomen in de Visie en zijn in de Visie stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen voor het bouwplan. Deze Visie bevat alle wijzigingen die nav de zienswijzen zijn doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen staan opgesomd voorin de reactienota. De Visie is tezamen met de reactienota ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

## 8.3 Vervolgtraject

De visie kent meerdere modellen die geschikt worden geacht om verder uit te werken. De eerste concrete stap in het verder uitwerken van de visie is het maken van het Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Omwonenden en belanghebbenden zullen vanaf de start van dat proces betrokken worden bij het opstellen daarvan. Dat zal volgens het Utrechtse Plan Proces gaan verlopen.

Gemeente Utrecht

**Bezoekadres**: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
**Postadres**: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
**Telefoon**: 030 - 286 00 00