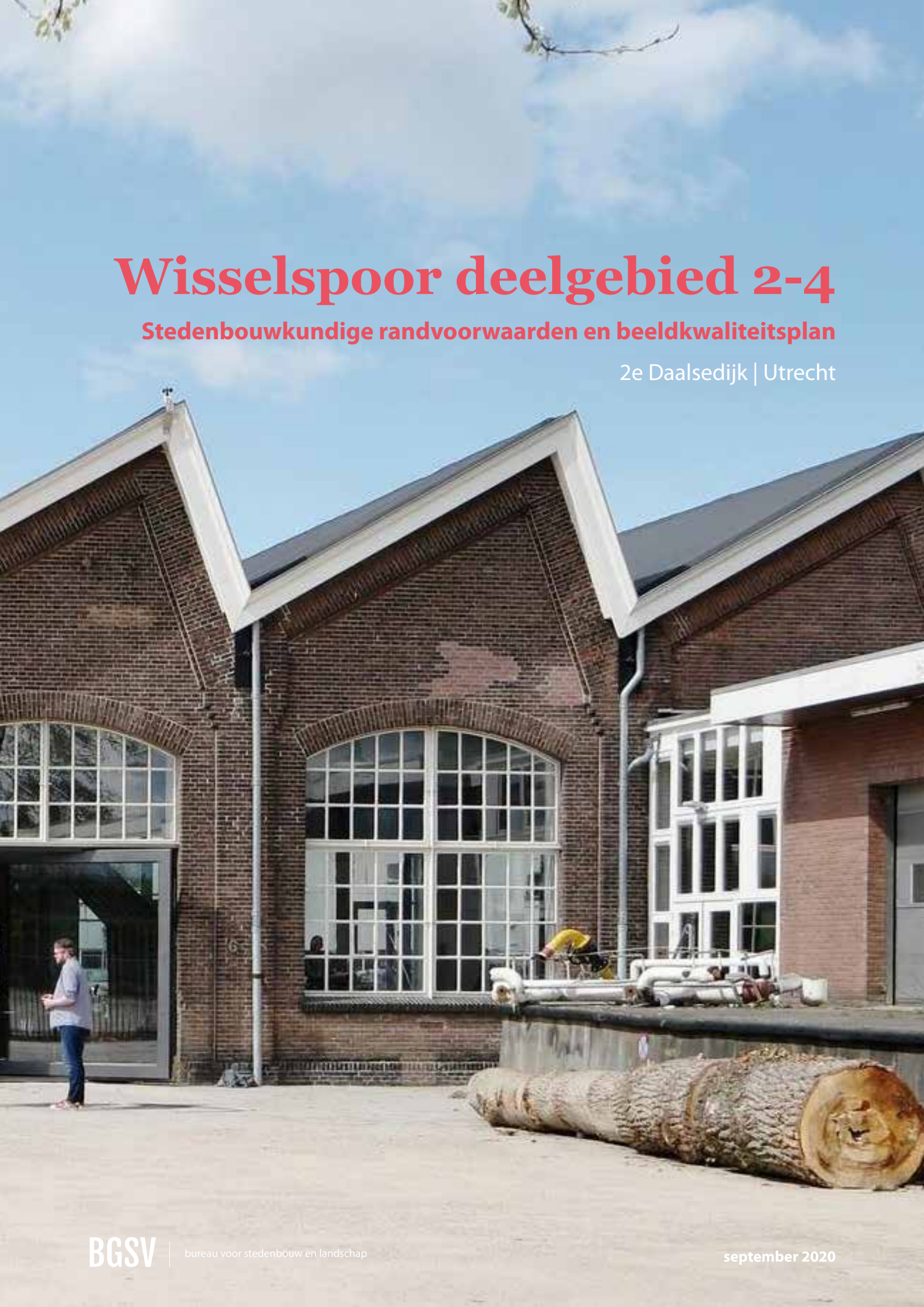
Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht



BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

september 2020

Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen in opdracht van NS Stations

Rotterdam, 23 september 2020

bezoek Westblaak 51
post Postbus 21639
3001 AP Rotterdam

T 010 240 05 40
F 010 413 55 74
E bgsv@bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Wisselspoor deelgebied 2-4

Stedenbouwkundige randvoorwaarden en beeldkwaliteitsplan

2e Daalsedijk | Utrecht

Inhoudsopgave

1 | **Inleiding**

2 | **Stedenbouwkundige randvoorwaarden**

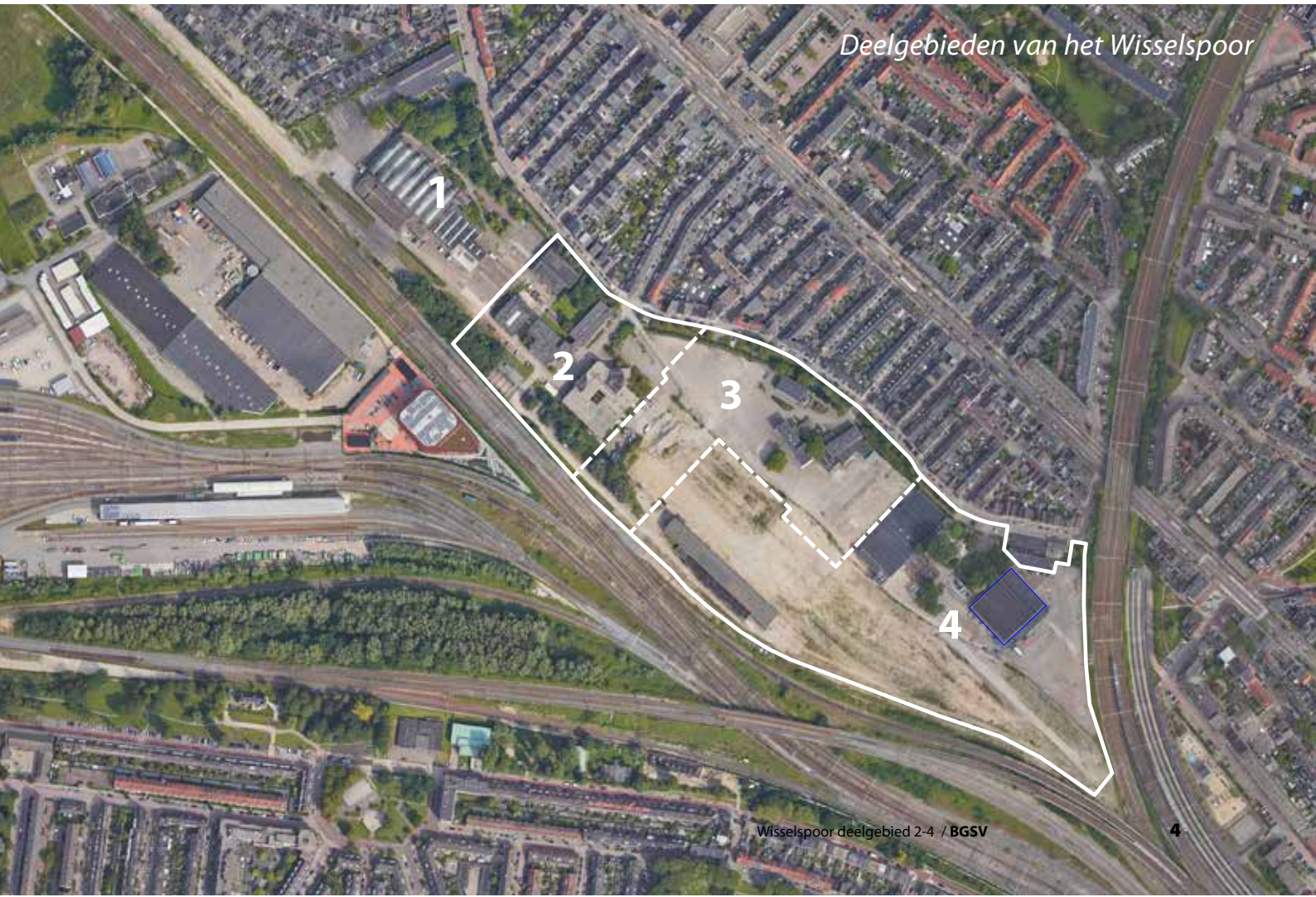
3 | **Landschap**

4 | **Architectuur**

5 | **Proces**

UCO
EXCEPT

REGBUPS


Deelgebieden van het Wisselspoor
1
2
3
4

1 | Inleiding

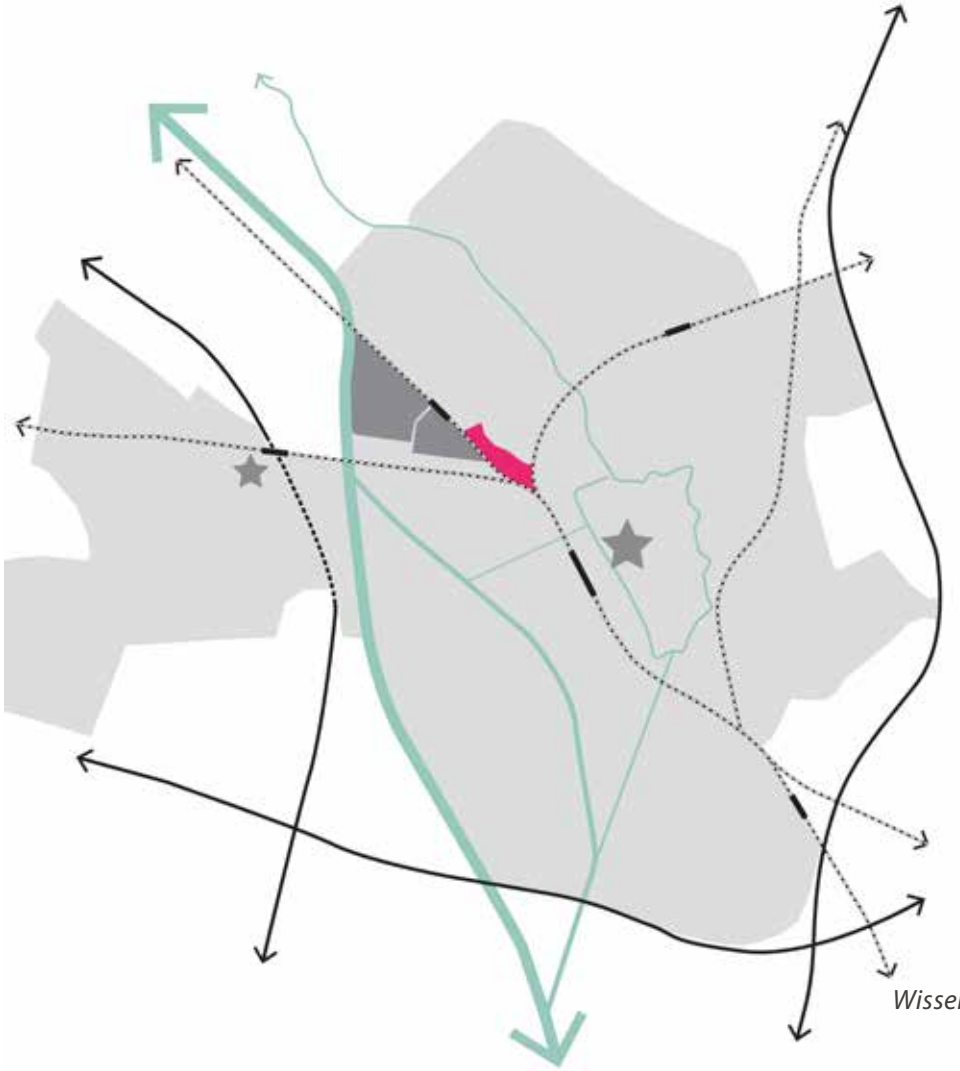
Het bedrijventerrein 2e Daalsedijk is een industrieel en in onbruik geraakt gebied in de gemeente Utrecht. Met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats heeft het gebied zijn betekenis als bedrijventerrein ten behoeve van de Spoorwegen verloren. Op het terrein 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete 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 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.

Ruimtelijk raamwerk uit Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk (2 april 2015)

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 2-laagse woningen met een kap.



Ligging van het Wisselspoor in Utrecht

Voor deelgebied 1 is in 2014 gelijktijdig met de Ontwikkelvisie een Ontwikkelkader gemaakt. Op dit moment is deelgebied 1 reeds in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor. Voor deelgebied 2-4 van Wisselspoor zijn de kaders in het Ontwikkelkader vastgelegd. Dit Beeldkwaliteitsplan is een bijlage bij het Ontwikkelkader. Beide documenten zijn als zelfstandige producten te lezen.

Synchroon ontwikkelt met NS als grondeigenaar het gebied 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 te zijner tijd het bestemmingsplan vast en neemt de openbare ruimte in beheer.
In het Ontwikkelkader wordt een ruimtelijk functioneel kader vastgelegd. Het Ontwikkelkader volgt de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie en is er een nadere vertaling en uitwerking van. Dit Beeldkwaliteitsplan is 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.

Conform de standaard eisen vanuit de gemeente Utrecht wordt er in principe uitgegaan van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en het Handboek Straatmeubilair. Aanvullend op dit document wensen we het cultuurhistorische en stoere karakter van Wisselspoor te waarborgen en te ondersteunen, waardoor op bepaalde plekken een afwijkende inrichting de voorkeur kan hebben. De ontwerpkeuzes en materialisering van deelgebied 1 worden doorgezet.
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.

Randvoorwaardelijke documenten

Beeldbepalende elementen in de buitenruimte

2 | Stedenbouwkundige randvoorwaarden

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.

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, net 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 van de drie gebouwen 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.

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

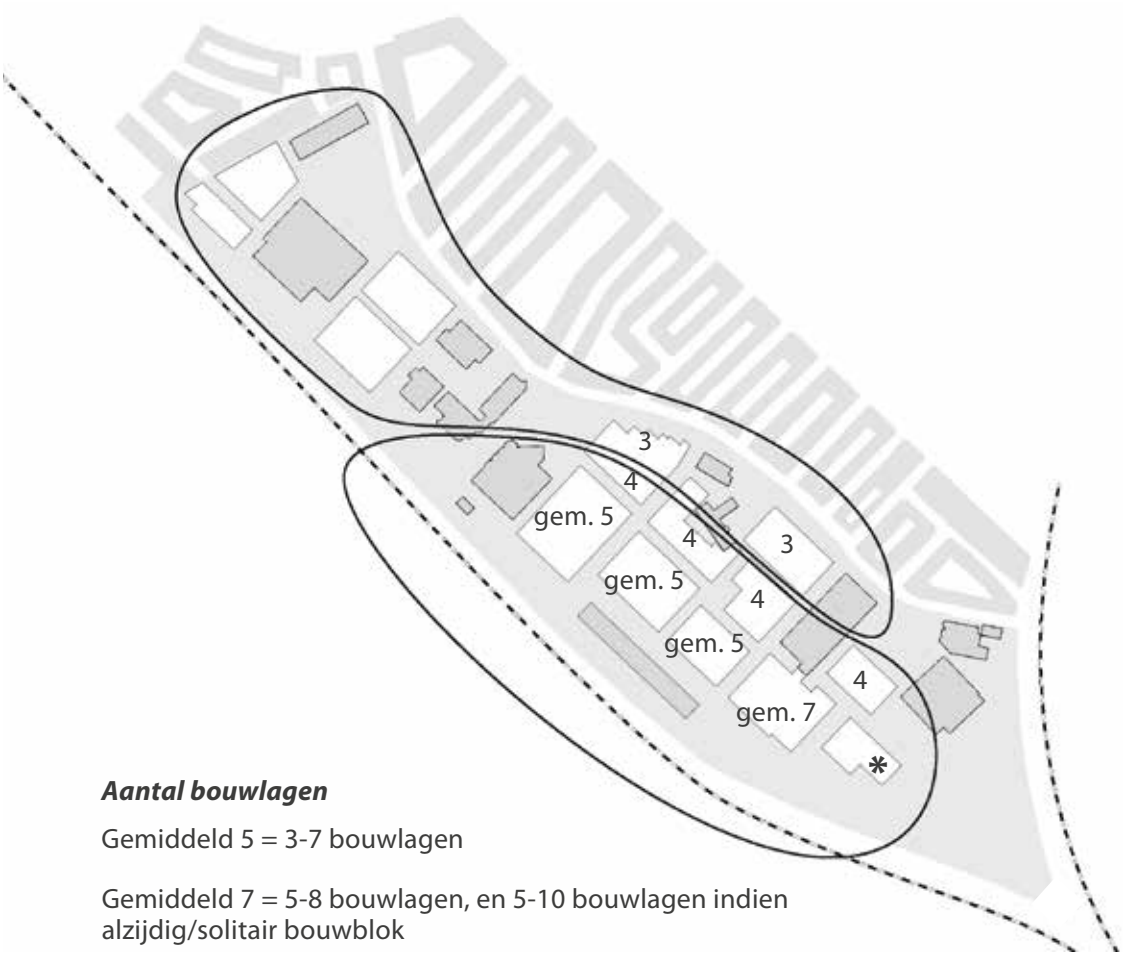
Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om grondgebonden stadswoningen en appartementen toe te voegen. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen ontwikkelvelden die in een later stadium met bouwblokken verkaveld worden. De nieuwe bouwblokken worden ingevuld met een mix van stadswoningen, appartementen en studenten-/ starterswoningen, economische, sociaal 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 met name 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 met name 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. De hekwerken komen op de grens van het plangebied te staan. 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.

De ontwikkelvelden worden onderverdeeld in drie verschillende bebouwingstypologiën, waarmee de maat en schaal van de bebouwing wordt vastgelegd. We maken onderscheid tussen ontwikkelvelden met een kleine korrel, een middelgrote korrel of een alzijdig bouwblok. De ontwikkelvelden die aan de 2e Daalsedijk grenzen hebben de kleinste korrelgrootte en een fijnmazige structuur passend bij het kleinschalige karakter van de Daalsebuurt. De ontwikkelvelden richting het spoor zijn verbonden met de grotere schaal van het industrieel erfgoed en het spoorpark. De invulling van de ontwikkelvelden moet qua maat en schaal op de bestaande bebouwing en de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen reageren.
De ontwikkelvelden met een kleine bebouwingskorrel en een middelgrote bebouwingskorrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Een ontwikkelveld met een ongedeeld alzijdig blok bestaat uit één gebouw. Afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet komt dit type wel of niet voor in de verkaveling. Verderop in dit hoofdstuk worden en verschillende ontwikkelvelden uitvoerig beschreven.

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.

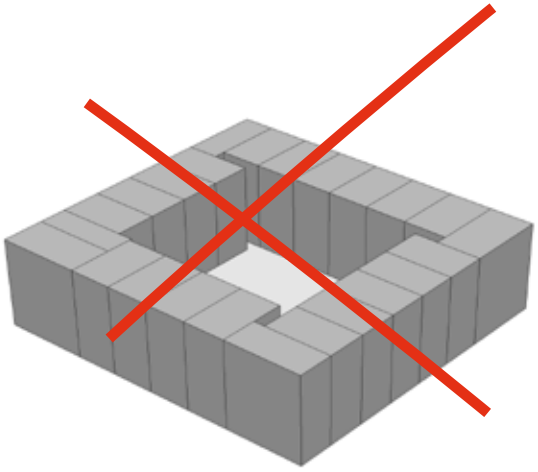


Aantal bouwlagen

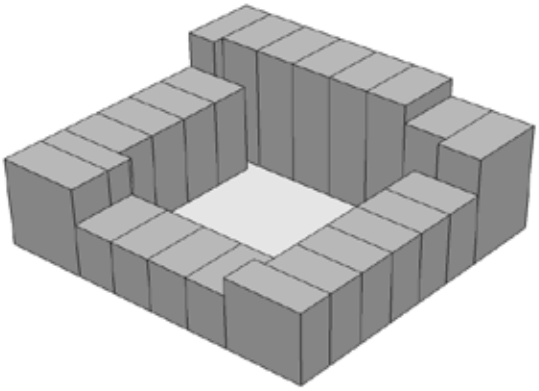
Gemiddeld 5 = 3-7 bouwlagen

Gemiddeld 7 = 5-8 bouwlagen, en 5-10 bouwlagen indien alzijdig/solitair bouwblok

* hoogteaccent 10 lagen



Eén bouwhoogte binnen één bouwblok is niet toegestaan



Gemiddeld 5 bouwlagen

Gemiddelde bouwlagen zijn communicerende vaten

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.
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. In eerste instantie worden de bestaande bedrijven zoveel mogelijk behouden, maar wanneer daar in een later stadium behoefte aan is kunnen deze locaties ook getransformeerd worden met nieuwe bedrijvigheid of cultureel-maatschappelijke programma's. Op de plek waar een bestaand pand wordt gesloopt moet de ruimtelijkheid en luchtigheid van de bestaande bebouwing terug worden gebracht door een spannende en verrassende verkaveling. De bestaande bomen op die plek zijn hiervoor een aanleiding. Een cluster nieuwe bomen zou eveneens de aanleiding voor een verbijzondering kunnen zijn. De verbijzondering in de buitenruimte is onderdeel van de binnenwereld.

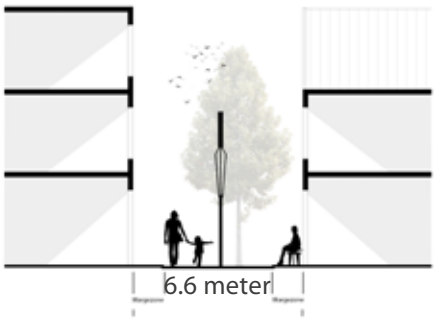
Bouwhoogte

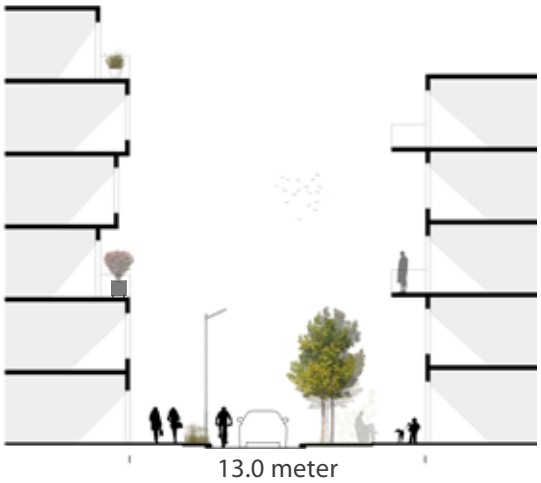
De bouwhoogtes in het Ontwikkelkader en dit Beeldkwaliteitsplan zijn grotendeels overgenomen uit de Ontwikkelvisie met dit verschil dat de maximale bouwhoogtes nu vertaald zijn naar gemiddelde bouwhoogtes om een gevarieerder beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. In de zuidoosthoek is de bouwhoogte ten opzichte van de Ontwikkelvisie (april 2015) van maximaal 8 lagen naar gemiddeld 7 bouwlagen gegaan. In het middengebied is de bouwhoogte gedeeltelijk van maximaal 3 naar maximaal 4 bouwlagen gegaan.

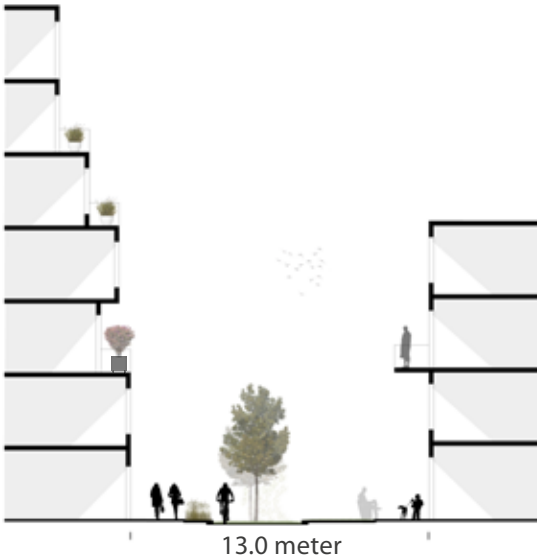
De bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de omgeving. Aan de 2e Daalsedijk wordt aangesloten bij de kleinschalige bebouwing aan de 2e Daalsedijk met een hoogte van maximaal 3 bouwlagen. Aansluitend op de 3 laagse bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de Reparatie-loods geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot en met 7 bouwlagen. Zo kan de kleine korrel ook door middel van de bouwhoogte benadrukt worden. Bouwlagen hoger dan 5 worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. Zo ontstaat een robuust bouwblok dat past bij de (grote) schaal van de cultuurhistorische bebouwing en het industriële verleden.
Een gemiddelde bouwhoogte wil zeggen dat bij een bouwhoogte van 5 bouwlagen de bouwhoogte kan variëren van 3 tot en met 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.

Voor de ontwikkelvelden ten zuiden van de Wagenmakerij gelden verschillende bouwhoogtes. De maximale bouwhoogte van de bebouwing grenzend aan het pocketpark bij de Wagenmakerij is 4 bouwlagen. Het ontwikkelveld aan het spoor heeft een bouwhoogte van gemiddeld 7 bouwlagen met een bandbreedte van 5 tot en met 10 bouwlagen.
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. Het stedelijke karakter van deze hoek wordt benadrukt door de hogere bouwhoogte.







Profielen openbare ruimte

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 én 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 én met de lengte van de straat.
- Voor de straten met autoverkeer wordt er uitgegaan van een breedte van 13 meter. De maximale bouwhoogtes 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.

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

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

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

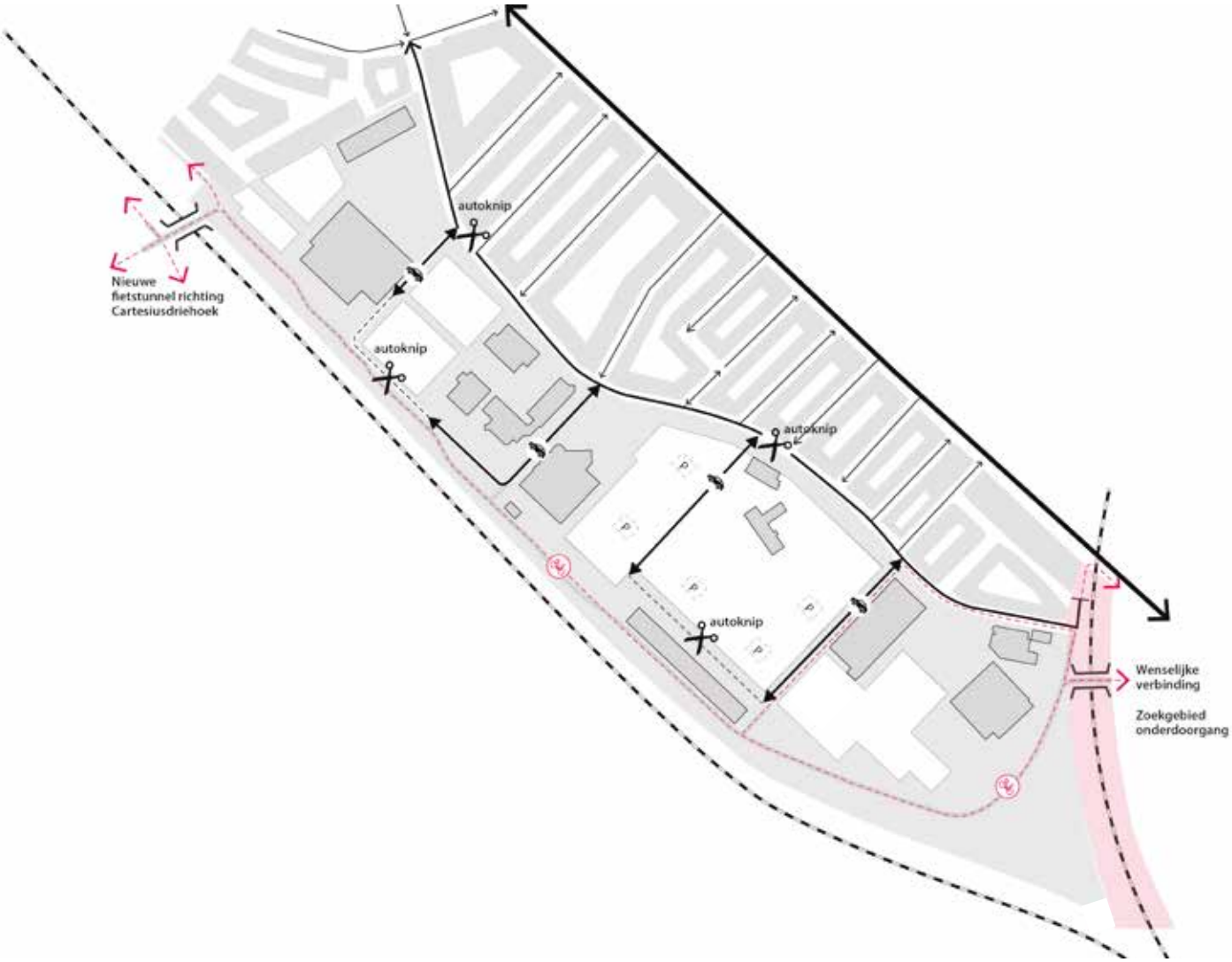
- Er moet een programmatisch stedelijke mix worden gerealiseerd waarbij naast wonen ruimte is voor bijzonder programma wat het karakter van het gebied versterkt.
- In de toekomstige uitwerking wordt deelgebied 2-4 verder verkaveld en worden woonstraten toegevoegd. De woonstraten vormen samen de binnenwereld 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 met uitzondering van de eerder genoemde 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.

Ontsluiting

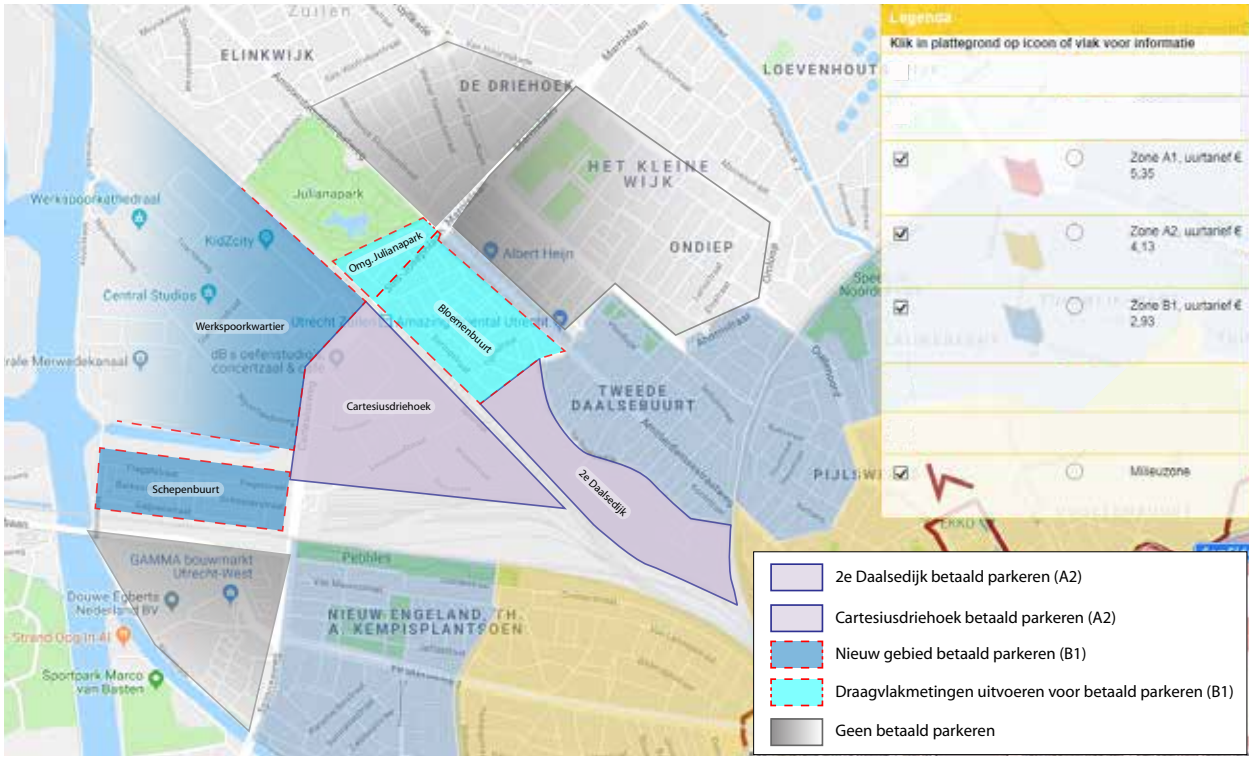
De Amsterdamsestraatweg is de belangrijkste toegangsweg naar het gebied. Het Wisselspoor is met de auto alleen te bereiken via smalle eenrichtingsstraten in de Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de toekomstige 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.
Twee lussen zullen het grootste deel van het autoverkeer naar het plangebied dirigeren en ontsluiten elk een gelijkwaardig deel van het nieuwe programma, dusdanig dat een goede spreiding van het verkeer over de bestaande woonstraten gewaarborgd wordt. Een deel van het nieuwe programma in de oostelijke punt wordt voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld starters, ouderen) en volledig autovrij. Tussen de lussen komen twee verkeerskundige autoknips op de 2e Daalsedijk. Eén tussen de Knopstraat en Papaverstraat en een autoknip tussen de Goudsbloemstraat en Jasmijnstraat. Op deze plekken worden veilige oversteken voor voetgangers gemaakt. 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.



Ontsluiting 2e Daalsedijk



Parkeerplattegrond Utrecht (Gemeente Utrecht)

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. 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.

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 ook 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.
- Zo nodig: aanvullende Mobility as a Service (MaaS) oplossingen inclusief ruimte voor eventuele haal- en brengservices (HUB-voorzieningen). 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. Indien het college het raadsvoorstel 'Maatwerk Parkeren' heeft vastgesteld kan dit worden toegepast voor de 2e Daalsedijk.

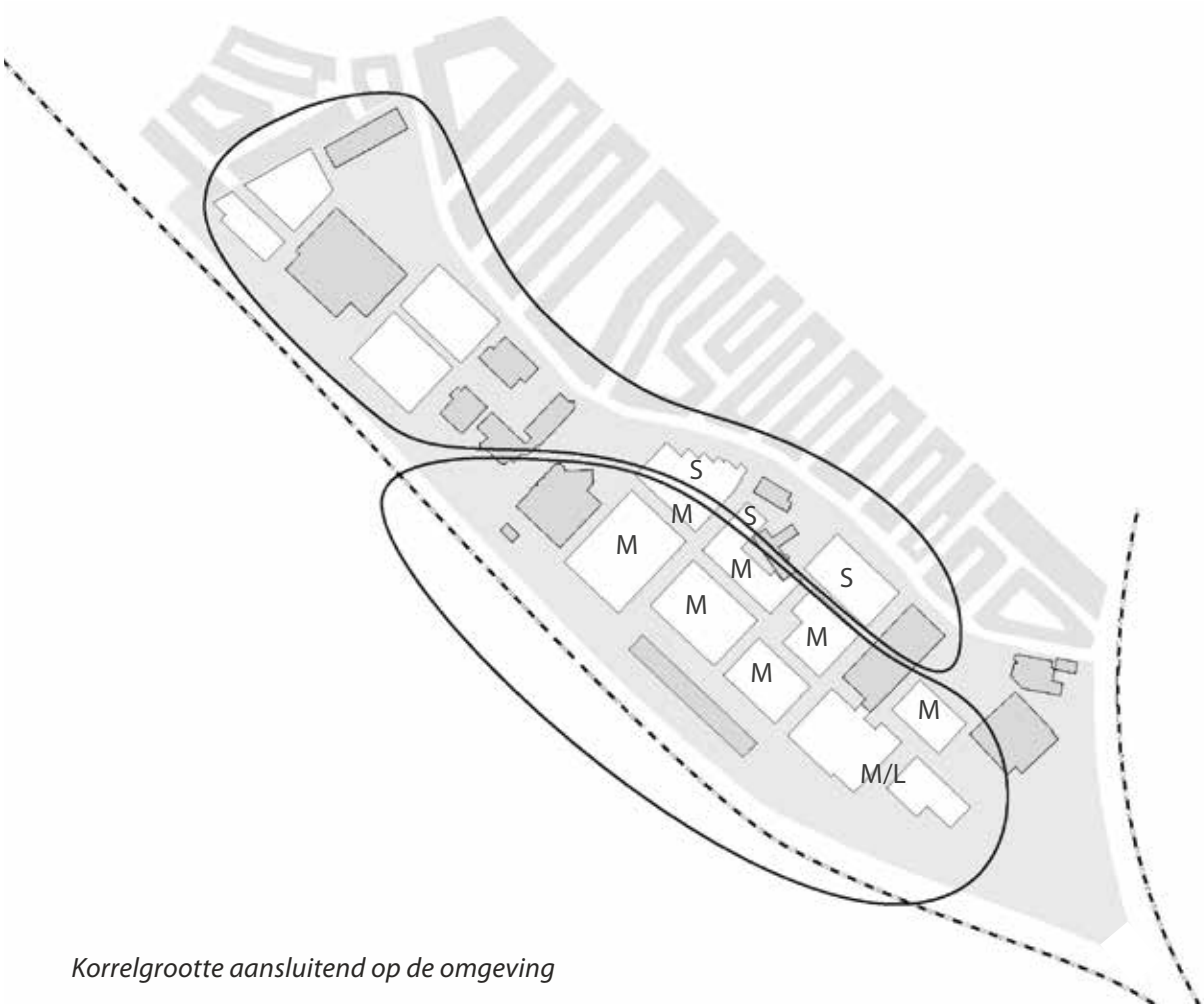
Parkeren voor auto en fiets wordt binnen de bebouwing opgelost (zowel voor bezoekers als voor bewoners en andere gebruikers van het gebied). De geparkeerde auto's zijn niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Hierdoor wordt het overgrote deel van het gebied ontzien van autoverkeer en geparkeerde auto's 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. Minder valide parkeerplaatsen worden op straat gesitueerd. Zo ontstaat een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.

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

Parkeergebouwen hebben een hoogwaardige architectonische uitwerking en zijn bijzondere eyecatchers binnen een bouwblok. Een parkeergebouw kan onderdeel zijn van een hybride bouwblok met wonen en parkeren. Je kan hierbij ook denken aan een bijzondere integrale parkeeroplossing op de verdieping of het dak, waarbij de auto's uit het zicht worden opgelost. Een parkeergebouw kan dienst doen voor meerdere bouwblokken en tevens ingericht worden als mobiliteitshub.
(Half)verdiepte parkeergarages worden gesitueerd binnen een bouwblok. De parkeergarage is kleiner dan het bouwblok zodat aan de randen minimaal 5m over blijft om woningen te situeren met hun entree en een leefruimte aan de straat. De woningen hebben een terras of gezamenlijke binnentuin op de parkeergarage.

Openbaar vervoer

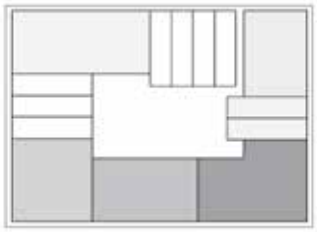
Het gebied wordt per openbaar vervoer ontsloten via de bestaande bushaltes en buslijnen op de Amsterdamsestraatweg. De loopafstand van de 2e Daalsedijk naar de Amsterdamsestraatweg is ruim 100 meter. Op de Amsterdamsestraatweg halteren 2 buslijnen, te weten; buslijn 3 (Utrecht Centraal - Zuilen) en buslijn 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.



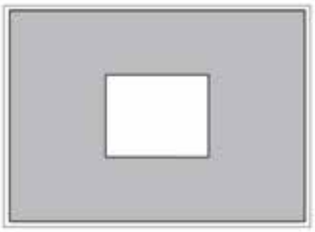
Korrelgrootte aansluitend op de omgeving

S: Kleine korrel

M: Middelgrote korrel



L: Alzijdig bouwblok



ontwikkelvelden | kleine korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met kleine korrel zijn opgebouwd uit een mix van grondgebonden stadswoningen en kleinschalige appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte sluit aan op de bestaande bebouwing van de Daalsebuurt en is maximaal 3 bouwlagen langs de 2e Daalsedijk. Voor de overige bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. De lage bebouwingshoogte maakt het mogelijk om de woonstraten smal en intiem te maken.

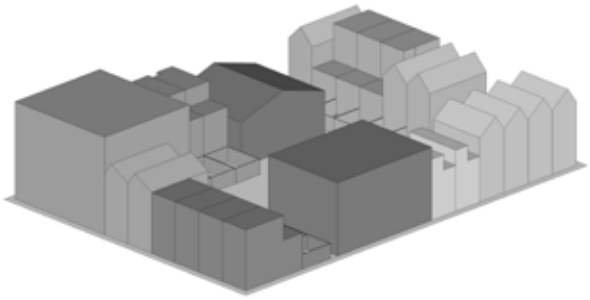
Korrel De ontwikkelvelden hebben een fijnmazige korrelstructuur en zijn opgebouwd uit meerdere kleiner korrels. Er is geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen dezelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte. De korrel van een rijtje is maximaal 5 woningen.

Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door bebouwing of gebouwde erfscheidingen.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn. Als er een extra woonstraat binnen het ontwikkelveld wordt gerealiseerd grenst de bebouwing eveneens aan de uitgiftegrens. Langs de 2e Daalsedijk moet de bebouwing deels met een gestaffelde rooilijn verkaveld worden.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn 'gebouwd' of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.



Referentiebeelden small-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | middelgrote korrel

Woningtypes De ontwikkelvelden met middelgrote korrel zijn opgebouwd uit een mix van stadswoningen en kleinschalige- en grotere appartementenblokken. Er werken hier minimaal 3 verschillende architecten aan één blok.

Bouwhoogte De bouwhoogte binnen een ontwikkelveld varieert om de korrel te benadrukken. De hogere bouwlagen worden met name aan de spoorzijde gerealiseerd, zodat in de binnenwereld met een lagere bouwhoogte kan worden volstaan. De bouwhoogte varieert stapsgewijs.

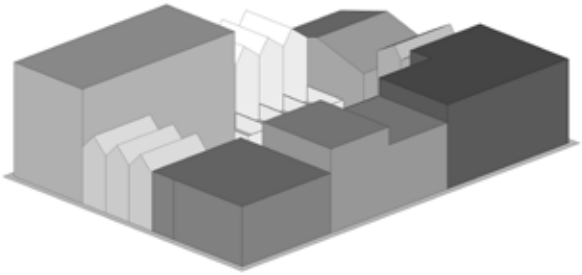
Korrel De ontwikkelvelden hebben een stevigere massa en zijn opgebouwd uit meerdere korrels. De korrel is groter dan die van de ontwikkelvelden met kleine korrel. Er is eveneens geen ritme dat zich herhaald en er zijn geen zelfde korrels naast elkaar gepositioneerd. Iedere korrel heeft zijn eigen architectonische uitstraling, materialisering, kleur en hoogte.

Hoeken De ontwikkelvelden hebben gesloten hoeken die worden gevormd door appartementenblokken met een stevige massa. Gesloten hoeken die gevormd worden door stadswoningen hebben een gebouwde erfscheiding.

Rooilijn De bebouwing wordt aaneengesloten gebouwd en vormt samen een rooilijn.

Oriëntatie De bebouwing is georiënteerd op en grenst met de voorzijde aan het openbaar gebied. Appartementen hebben een levendige plint met op de begane grond een eigen voordeur of een woonruimte aan de straat.

Overgang openbaar-privé Rondom ieder ontwikkelveld ligt een margestrook van 1,2 meter. De margestrook vormt een overgangszone tussen openbaar gebied en de entree van de woning of het appartement. Erfafscheidingen die grenzen aan het openbaar gebied zijn 'gebouwd' of zoals omschreven in Hoofdstuk 4.



Referentiebeelden medium-ontwikkelvelden

ontwikkelvelden | alzijdig bouwblok

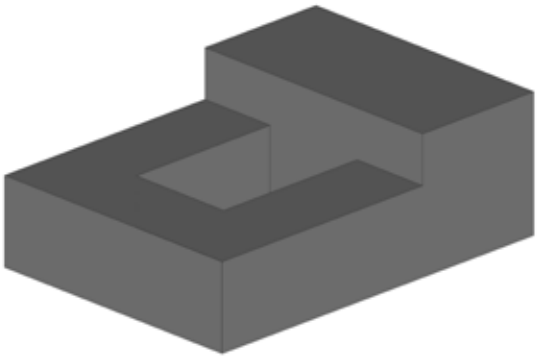
Woningtypes Een ontwikkelveld wordt ingevuld met een alzijdig bouwblok. Het gehele blok wordt uitgewerkt door 1 architect.

Bouwhoogte Binnen een alzijdig bouwblok hoeft de bouwhoogte niet te varieren, er kan worden volstaan met 1 bouwhoogte, de footprint is dan beperkt. Met de bouwhoogte wordt aangesloten op de grote schaal van het spoorpark en het industriële verleden.

Korrel Het ontwikkelveld is opgebouwd uit één korrel met een eenduidige eigen architectonische uitstraling en materialisering.

Rooilijn De bebouwing grenst zo veel mogelijk aan de rooilijn van het ontwikkelveld.

Oriëntatie De bebouwing is alzijdig georiënteerd en is uitnodigend vormgegeven naar alle zijdes van het aangrenzende openbaar gebied. Alzijdige plots worden gerealiseerd door de bebouwing rondom te ontsluiten en te voorzien van ramen en deuren en een levendige plint.



Referentiebeelden large-ontwikkelvelden

Groen raamwerk

3 | Landschap

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 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 (ook de spoorlijn richting Amersfoort) 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.

Waterbergingsmogelijkheden moeten worden gezocht in zowel het spoorpark als ook in de pocketparks en het lineaire park. Andere mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld een goed gekozen drempelhoogte ten opzichte van het midden van de weg, kunnen een positieve effect hebben op de hoeveelheid waterberging. Voor alle groene en openbare ruimtes is een veilige inrichting met een goede verlichting van belang.

Lineair park

Het huidige plantsoen langs de 2e Daalsedijk wordt verbreed tot een lineair park. Het is mogelijk om langs of door het lineaire park te wandelen. Het park vormt het visitekaartje voor het Wisselspoor. Het lineaire park introduceert het stoere karakter dat ook in de rest van Wisselspoor centraal staat.

Beplanting

De beplanting in het lineair park heeft een ingetogen maar divers karakter. De beplanting bestaat uit (sier)grassen die elkaar afwisselen en hiermee het eenduidige en rustige beeld van het historische lint van de 2e Daalsedijk ondersteunen en begeleiden.

Inrichtingselementen

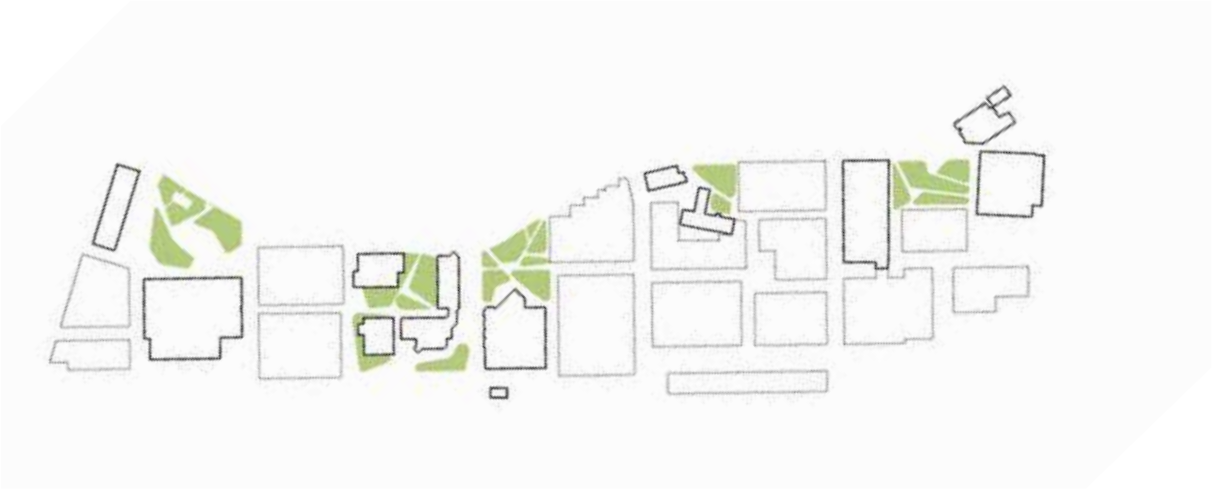
Uit het participatietraject is gebleken dat er een zeer nadrukkelijke wens is om de bestaande voetbalkooi terug te brengen in het lineaire park. Samen met (voornamelijk) speelaanleidingen zoals een schommel in een boom of betonsculpturen vormen deze elementen de speelelementen in lineaire het park. Inrichtingselementen zoals zitranden en fietsnietjes sluiten aan op het industriële karakter van het Wisselspoor.

Verharding

Door een brede band aan te brengen aan weerszijden van de rijbaan, wordt de vloeiende lijn benadrukt. Langsparkeren blijft geconcentreerd aan de noordzijde. Aan de zuidzijde wordt niet geparkeerd langs de weg, waardoor de toegang tot het lineair park en de pocket parks niet wordt geblokkeerd voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.

Doorsnede lineair park

Referentiebeelden lineair park



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.

Beplanting

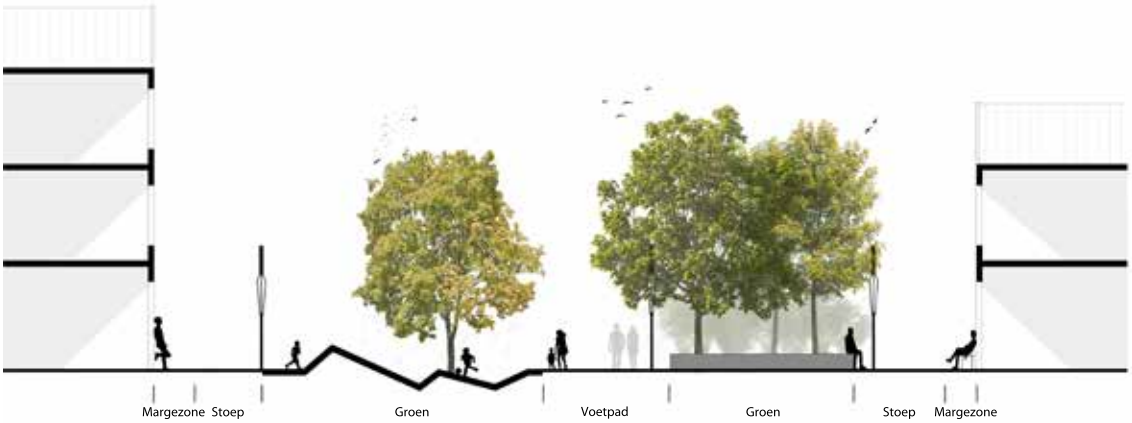
In de pocket parks worden waar mogelijk de bestaande bomen behouden. Hiermee wordt het huidige karakter behouden en zullen op plaatsen waar geen bestaande bomen aanwezig zijn forse boomgroepen aangeplant worden. De ondergrond sluit aan bij het lineair park en zal hoofdzakelijk bestaan uit gras.

Inrichtingselementen

Bijzondere elementen als de bestaande bomen, een waterelement of een voetbalkooi geven het pocket park een eigen uitstraling, waardoor er straks een rijke serie aan plekken en gebruiksmogelijkheden ontstaat. Speeltoestellen, moestuinen en bankjes worden geen losstaande elementen, maar integraal vormgegeven en daarmee een logisch onderdeel van de ruimte.

Verharding

De verharding die wordt toegepast in het lineaire park wordt doorgezet in de pocket parks.



Doorsnede pocket park

Referentiebeelden
pocket parks

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.

Beplanting

Een weelderige groene sfeer ontstaat door het aanplanten van bloeiende vaste planten en fijn vertakte en meerstammige bomen. Zo wordt het contrast met de grove industriële materialen vergroot. Het spoorpark wordt gekenmerkt door stoere zones die ontstaan door het toepassen van diverse typen siergrassen. Door de variatie in de bodem (hoog/laag, droog/nat) zal er een diverse vegetatie ontstaan die ecologisch zeer waardevol

Inrichtingselementen

In het spoorpark zullen kinderen spelen in het gras of op speelaanleidingen als een boomstam of stapstenen. Het spoorpark leent zich samen met het lineaire park en de Cartesiusdriehoek uitstekend om een rondje te joggen, te wandelen of te bootcampen. Hiermee wordt het bewegen in de buurt en daarmee de gezondheid van de bewoners van Utrecht bevorderd. Ook biedt het spoorpark de gelegenheid om elkaar te ontmoeten of met de buurt een barbecue te organiseren.

Verharding

De reeds aanwezige sfeerbepalende bielzen, stelconplaten en sporen in deze zone blijven waar mogelijk op hun plek liggen. Ook kunnen ze worden hergebruikt of verplaatst. Bielzen worden banken, stelconplaten worden gebruikt om plekken en pleinen te maken en spoorrails worden hergebruikt als opsluiting voor wandelpaden. De overige elementen zoals prullenbakken en verlichting hebben een eigen uitstraling die afwijkend is van de rest van het Wisselspoor.

Doorsnede spoorpark

Referentiebeelden spoorpark

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 erfafscheidingen. 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.
De profielen van de binnenwereld zijn terug te vinden op bladzijde 14.

Beplanting

De binnenwereld heeft een stedelijk maar groen karakter. Halfopen verharding waartussen gras groeit, rijk bloeiende bomen en geveltuinen zorgen voor een stedelijk en groen karakter in de binnenwereld. De margezones zorgen voor een zachte overgang tussen het openbaar gebied en de aangrenzende woningen. Op de margestroken kunnen bewoners een bankje of potten met bloemen en planten zetten die bijdragen aan de groene uitstraling van de binnenwereld.

Inrichtingselementen

De autoluwe binnenwereld is uiterst geschikt voor kinderen om, voor de deur, te spelen. De pleinachtige ruimtes zijn geschikt voor skaten en bijvoorbeeld een potje straatvoetbal. Op de meer intiemere plekken is er ruimte om te fietsen of voor het plaatsen van een waterelement als interactief speelelement. De verlichting wordt tussen de gevels bevestigd en (wenselijk) voorzien van energie opgewekt door zonnepanelen.

Verharding

Om de samenhang in het Wisselspoor te bewaken wordt er in de binnenwereld één type verharding toegepast. Stelconplaten worden zoveel mogelijk hergebruikt waardoor het stedelijke en industriële karakter benadrukt wordt. Door het weglaten van stelconplaten in een groot vlak ontstaan ruimtes voor bomen en/of beplanting. Bij bijzondere plekken worden spoorelementen op subtiele wijze in de verharding zichtbaar gemaakt of onderscheidt de openbare ruimte zich door nuances; een ander bestratingspatroon of materiaal toont het verschil. De afwatering van hemelwater via het oppervlak wordt door bijzondere lijnelementen beleefbaar gemaakt.

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.

Referentiebeelden binnenwereld

Transformatie van cultuurhistorische bebouwing

4 | Architectuur

Wisselspoor is een verrassend stuk stad dat het spanningsveld zoekt tussen rauwe stedelijkheid en een kleinschalig en ontspannen woon-, werk- en verblijfsmilieu. Het wordt een bijzonder gebied, waar men verrast wordt door de aangename contrasten.

De bestaande industriële gebouwen zijn herkenbaar door de rood bruine baksteen, de grote gevelopeningen en stalen kozijnen. Ook vormen de betonnen vloeren, de ritmiek in het gevelontwerp en de herhalende kappen (sheddaken) herkenbare elementen. De robuustheid van de oude industrie vormt de basis van het karakter van de nieuwbouw. De poort boven de oude spoorrails in deelgebied 4 blijft behouden als kenmerkend element.

Cultuurhistorische bebouwing

De transformatie van de te handhaven cultuurhistorische gebouwen draagt bij aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een substantiële verlenging van de levensduur van die gebouwen.
Waardevolle gevels zullen zoveel mogelijk in ere worden 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.

- Daar waar de originele gevel teveel is aangetast of ontbreekt zal een invulling worden toegepast met een hoge mate van abstractie.
- 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.
- Nieuwe aan- of opbouwen ten gevolge van toe te voegen programma die een wezenlijke impact hebben op het bestaande gebouwen, contrasteren zodanig met het bestaande dat het ensemble wordt versterkt.
- Welstand 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.

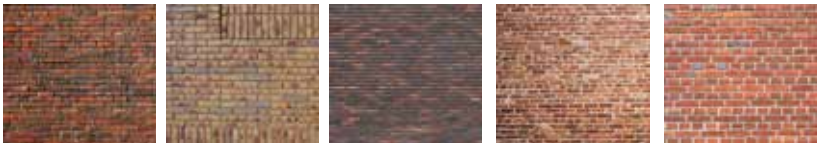
Nieuwbouw

De nieuwe bebouwing heeft een moderne uitstraling en een hoogwaardige detaillering. In de nieuwbouw wordt enerzijds gezocht naar verwantschap met de cultuurhistorische bebouwing en anderzijds naar contrast. Verwantschap in de toepassing van baksteen, de grote gevelopeningen en de ritmiek van de kappen. Contrast in nieuwe materialen als metaal en stucwerk in een kleurstelling van lichtgrijs tot antraciet. De architectuur is tijdloos, niet nostalgisch, circulair, innovatief en stoer. De bebouwing is opgebouwd uit verschillende korrels passend bij het karakter van het bouwblok: small, medium of large. De verschillende korrels vormen samen een spannende compositie. Welstand kan afwijken van de criteria indien er een oplossing geboden wordt van een dusdanige goede kwaliteit dat afwijking gerechtvaardigd is.

Materiaal en kleurstelling

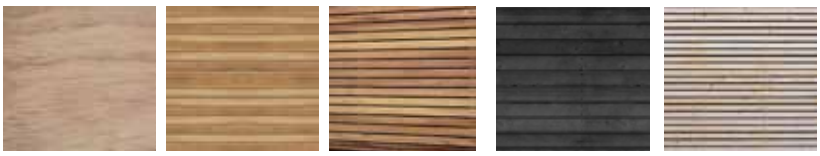
De toegepaste hoofdmaterialen zijn hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos. De materialen sluiten aan bij het industriële karakter van het gebied: baksteen, beton, natuursteen, stucwerk, vezelcementplaat, keramiek of metaal. De baksteen kleuren sluiten aan bij de baksteen kleur van de monumentale gebouwen. De overige genoemde materialen worden toegepast in een palet van grijstinten. Behandeld of verduurzaamd hout kan worden toegepast als ondergeschikt materiaal. Hout wordt toegepast in naturel tinten, in antraciet of zwart. Onbehandeld hout is niet toegestaan.

Samenhang binnen het plot wordt bereikt door de toepassing van een beperkt kleurenpalet van roodbruin tot grijstinten. Materialisering en kleuren sluiten aan op de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. De gebouwen zijn alzijdig ontworpen in één hoofdmateriaal.



Baksteen in rood bruin tinten

Beton, natuursteen, stucwerk, keramiek metaal



Behandeld of verduurzaamd hout: onbehandeld hout is niet toegestaan

Plinten, entrees en bergingen

De bebouwing wordt zo veel mogelijk alzijdig ontworpen. Een transparante plint is vereist aan de zijde van het openbaar gebied, zodat een levendig straatbeeld wordt gecreëerd. Een hogere netto vrije hoogte is mogelijk. De bebouwing wordt aan de buitenzijde van de plots ontsloten. De collectieve gebouwen moeten worden voorzien van een uitnodigende entree. Appartementen op de begane grond hebben een eigen voordeur of woonruimte aan de straat. Bergingen zijn niet zichtbaar vanaf het openbaar gebied.

Uitnodigende en open entrees

Dakvorm

De noklijn van de kappen staat altijd haaks op de rooilijn, behalve bij kopgevels. De detaillering van de kappen is modern zonder uitkraging van goot of dakrand. Gestreefd wordt naar een integrale materialisering en kleurstelling van gevel en dak. Indien eenzelfde kleur en materialisering van gevel en kap niet mogelijk is, dan dient het materiaal van de kap en de dakrand (zoals dakpannen, kunststof, bitumen) in dezelfde kleur als de gevel te worden uitgevoerd. Bij het gebruik van dakpannen zijn alleen vlakke dakpannen toegestaan.

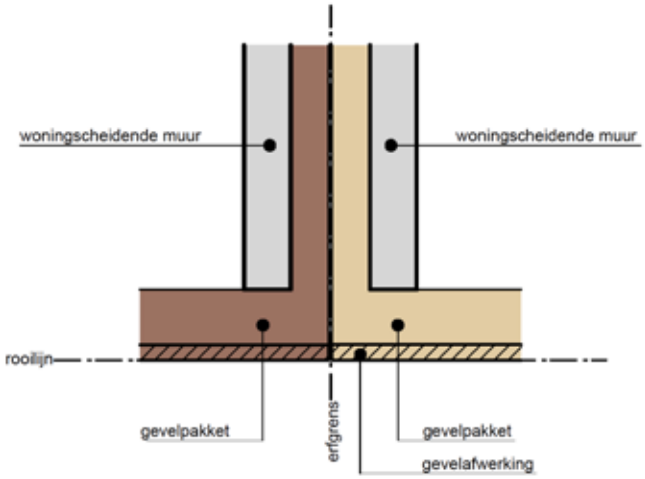
De platte daken moeten het regenwater zo lang mogelijk bufferen om het daarna vertraagd af te voeren naar de openbare ruimte. Daarnaast worden ze meestal gebruikt voor het opwekken van energie of als buitenruimten. Zonnepanelen worden in het dakvlak geïntegreerd of uit het zicht geplaatst. Voor platte daken zijn drie, eventueel te combineren, mogelijkheden: energiedaken, groene daken of dakterrassen.

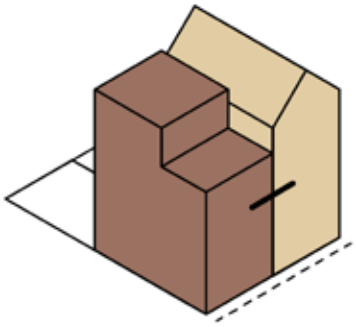
Dakvormen

Uitkragingen

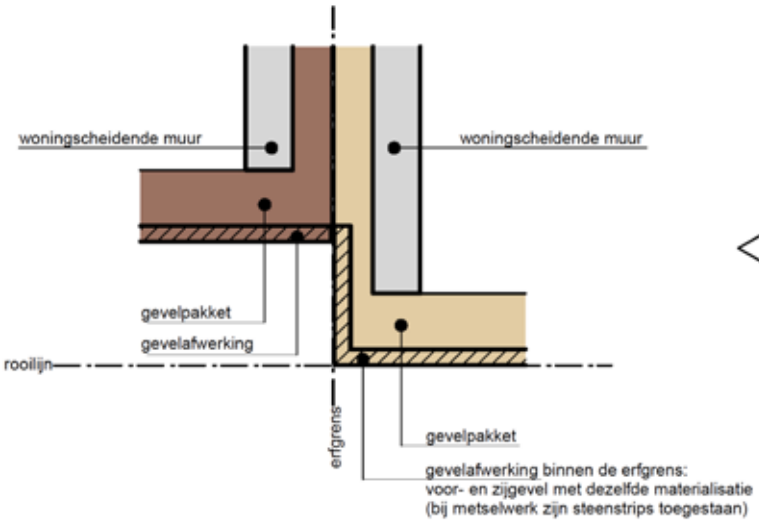
Bij appartementenblokken wordt ruimte geboden aan uitkragende delen, zoals balkons of erkers. De uitkragingen moeten in vorm en uitstraling ondergeschikt zijn aan het hoofdvolume. De maximale uitkraging is 2,0 m. In de binnenstraten is de uitkraging maximaal 1,2 m, zodat deze niet uitsteekt ten opzichte van de margestrook. Op de begane grond zijn geen uitkragingen mogelijk. Loggia's zijn wel mogelijk op de begane grond. De onderzijde van de uitkragende delen dient net zo hoogwaardig afgewerkt te worden als de gevel. De bebouwing aan het spoor dient rekening te houden met het geluid. Balkons moeten mogelijk afgeschermd zijn (bijvoorbeeld als glazen erkers).

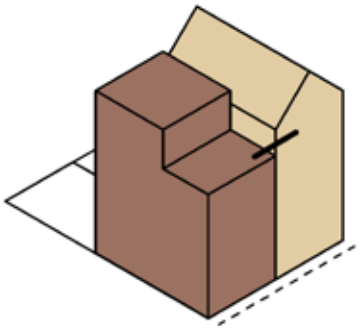
Uitkragingen





detail horizontaal:
gevelaansluiting in hetzelfde vlak





detail horizontaal:
gevelaansluiting bij verschillende diepte

Detaillering tussen de woningen

Detaillering

De detaillering is geraffineerd. De gevelopbouw is consequent en goed van verhoudingen. Kozijnprofielen zijn minimaal, zodat een maximale glasopening ontstaat. De hwa aan de zijde van het openbaar gebied is inwendig opgelost of in het gevelvlak. Goothoogten worden onderling afgestemd om storende verspringingen die kleiner zijn dan 25 cm te voorkomen.

Detaillering is geraffineerd

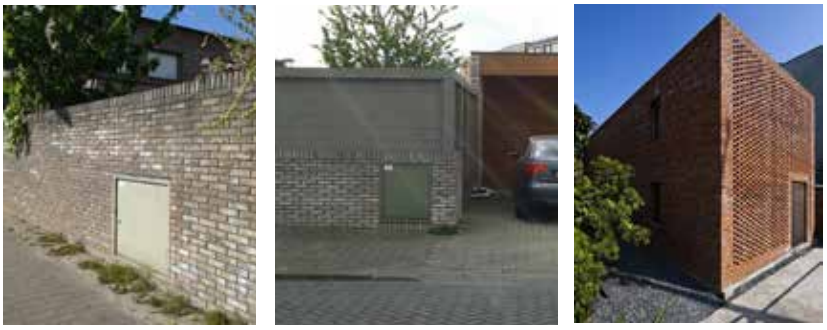
Erfafscheidingen

Wanneer de erfafscheiding grenst aan de openbare ruimte wordt deze vormgegeven als onderdeel van de bebouwing. De muur wordt mee-ontworpen met het gebouw en heeft een maximale hoogte van 2,1 m ten opzichte van de tuin. Een muur, grenzend aan de openbare ruimte moet voor minimaal 30% worden vormgegeven als opening met bijvoorbeeld een open hekwerk. Schuttingen aan het openbaar gebied zijn niet toegestaan.

Erfafscheiding mee-ontwerpen met het gebouw

Nutsruimten, trafo's en instalatietechnische ruimtes

Nutsruimten en trafo's worden ingepast in de bebouwing (nieuwbouw of bestaand). Instalatietechnische ruimtes als liften of ventilatievoorzieningen moeten onderdeel zijn van de architectuur.



Nutsruimten worden ingepast in de bebouwing

5 | Proces

Dit beeldkwaliteitsplan geeft samen met het Ontwikkelkader 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. Uitgangspunt is om de ontwerpkeuzes en materialen uit fase 1 door te zetten.
3) Na goedkeuring gemeente (stedenbouw) inrichtingsplannen voorleggen aan BING.

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap