



Bouwenvelop



Gemeente Utrecht

Jan van Foreeststraat 2

Vastgesteld door College van burgemeester en wethouders, december 2016



# Bouwenvelop

## Jan van Foreeststraat 2

Vastgesteld door College van burgemeester en wethouders, december 2016



**Gemeente Utrecht**

# Colofon

## Projectgroep

Han Schraders, REO/Stedenbouw en Planologie

## Projectmanagement

Projectmanagementbureau (PMB), gemeente Utrecht

## Opdrachtgever

Marjon van Caspel, gebiedsmanager Binnenstad

## Grafische realisatie

SO/ S&M/ CAD-unit

## Versiedatum

13 december 2016

## Reproductiedatum

december 2016

## Bestuurlijke besluitvorming

-

# Inhoudsopgave

<b>Colofon</b>	<b>4</b>	<b>Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid</b>	<b>18</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>6</b>	5.1 Geluidhinder	18
1.1 Aanleiding	6	5.2 Luchtkwaliteit	18
1.2 Initiatief	6	5.3 Externe veiligheid	18
1.3 Doel	6	5.4 Bedrijven en milieuzonering	18
1.4 Ligging en begrenzing plangebied	6	5.5 Geurhinder	18
<b>Hoofdstuk 2 Bestaande situatie</b>	<b>7</b>	5.6 Archeologie en monumenten	18
2.1 Beschrijving van het plangebied	7	5.7 Bodemkwaliteit	18
2.3 Bestemmingsplan	8	5.8 Water	19
2.5 Ruimtelijk	10	5.9 Flora en fauna	19
2.6 Verkeer en parkeren	10	5.10 Bomen	19
2.7 Openbare ruimte	10	5.11 Duurzaamheid	19
<b>Hoofdstuk 3 Uitgangspunten</b>	<b>12</b>	5.12 Kabels en leidingen	19
3.1 Functies	12	<b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>	<b>20</b>
3.2 Ruimtelijk	12	6.1 Economische uitvoerbaarheid	20
3.3 Verkeer en parkeren	12	6.2 Anterieure afspraken	20
3.4 Ruimte rond het gebouw	12	6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	20
<b>Hoofdstuk 4 Onderbouwing</b>	<b>14</b>	<b>Hoofdstuk 7 Vervolgtraject</b>	<b>21</b>
4.1 Beleidskader	14	7.1 Planproces	21
4.2 Functies	15	7.2 Participatieproces	21
4.3 Ruimtelijk	15	7.3 Planning	21
4.4. Verkeer en parkeren	15		
4.5 Ruimte rond het gebouw	17		
4.6 Gezonde verstedelijking	17		

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

MidNed heeft met de huidige eigenaren van het leegstaand kantoorpand aan de Jan van Foreeststraat 2 een koopovereenkomst gesloten en wil dit gebouw transformeren naar appartementen en enkele kantoorruimtes. De gemeente is verzocht hieraan mee te werken door het opstellen van ruimtelijke en functionele kaders waaraan de transformatie moet voldoen en de transformatie planologisch mogelijk te maken.

Nadat het college op 5 juli 2016 het startdocument vastgesteld heeft is voorliggende bouwenvelop in overleg met MidNed opgesteld.

## 1.2 Initiatief

Initiatiefnemer MidNed Projectontwikkeling stelt voor het kantoorpand aan de Jan van Foreeststraat 2 te transformeren naar woningen en drie kantoorunits. Bij de transformatie naar woningen wordt het bestaande gebouw zoveel mogelijk gehandhaafd en blijft ook de bestaande bouwkundige constructie volledig intact.

MidNed wil hier 218 huurappartementen en drie kantoorunits realiseren. De meeste appartementen ( 188) hebben een oppervlakte tussen de 25 m2 en 30 m2 bvo. Dertig appartementen op de begane grond en de bovenste laag hebben een oppervlak tussen de 41m2 en 54m2 bvo. De woningen op de bovenste verdieping krijgen een eigen terras/balkon. Op deze verdieping komen ook twee dakterrassen voor gezamenlijk gebruik. De voornaamste doelgroepen zijn starters, young professionals, kenniswerkers en expats. MidNed houdt het pand in eigen beheer.

Door efficiënt gebruik te maken van de beschikbare vrije hoogte van circa 3,5 meter in de kleinere appartementen wil MidNed door middel van vides ruimere woningen creëren. De woningen worden voorzien van een door de architect ontworpen 'woonmeubel' waarin op compacte wijze alle voorzieningen zijn geïntegreerd zoals een badkamer, wc, kastruimte, keuken met daarboven een slaapruijnte.

Het hele complex krijgt een luxe afwerkingsniveau. De huurprijzen van de 48 appartementen van 25 m2 bvo hebben een huurprijs van € 710,- per maand. De andere woningen zijn vrije sector huur, waarbij de 140 woningen van ca. 29 m2 een maximale huur hebben van € 750 (prijspeil juli 2016). Naast woningen worden er drie kantoorunits gerealiseerd van ca. 30 m2 bvo.

Op eigen terrein zijn in de huidige situatie 75 parkeerplekken aanwezig. MidNed wil een aanbouw slopen en het terrein opnieuw inrichten met parkeerplekken en groen.

In het plan zijn circa 350 fietsenstallingsplaatsen in het souterrain opgenomen. Vanuit de fietsenstalling heeft men direct toegang tot het hoofdtrapenhuis van het gebouw.

MidNed is van plan om een steiger aan de Kruisvaart te maken om de relatie met het water te versterken.

## 1.3 Doel

Deze bouwenvelophe beschrijft de ontwikkelingsmogelijkheden van een leegstaand kantoorpand en biedt de kaders voor transformatie en hergebruik van het gebouw tot woningen. Deze kaders betreffen zowel het gebouw als de onbebouwde ruimte. De envelop biedt na vaststelling door het college de voorwaarden waaraan het plan moet voldoen.

## 1.4 Ligging en begrenzing plangebied

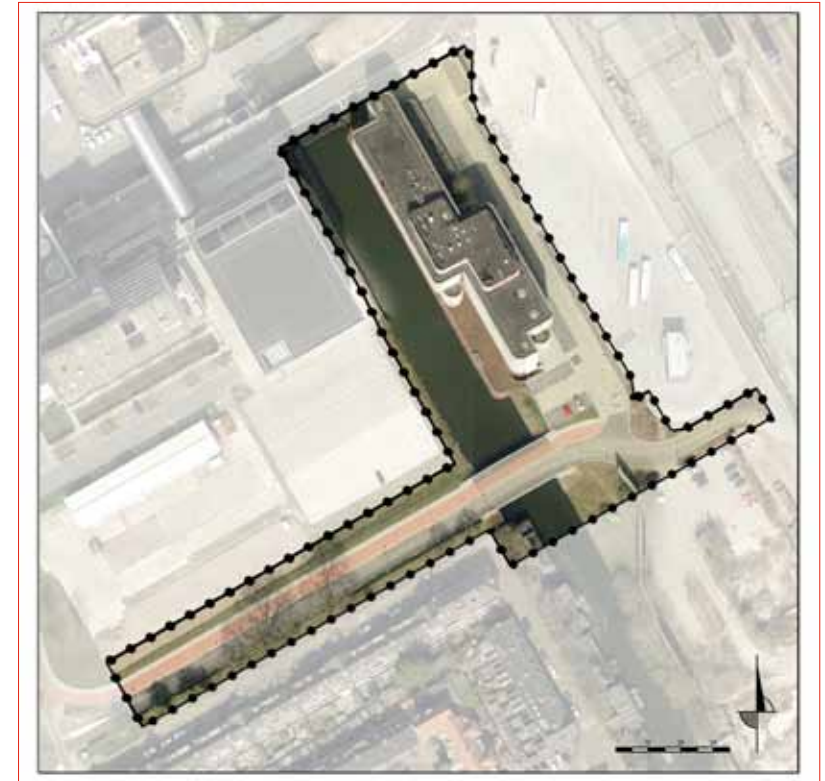
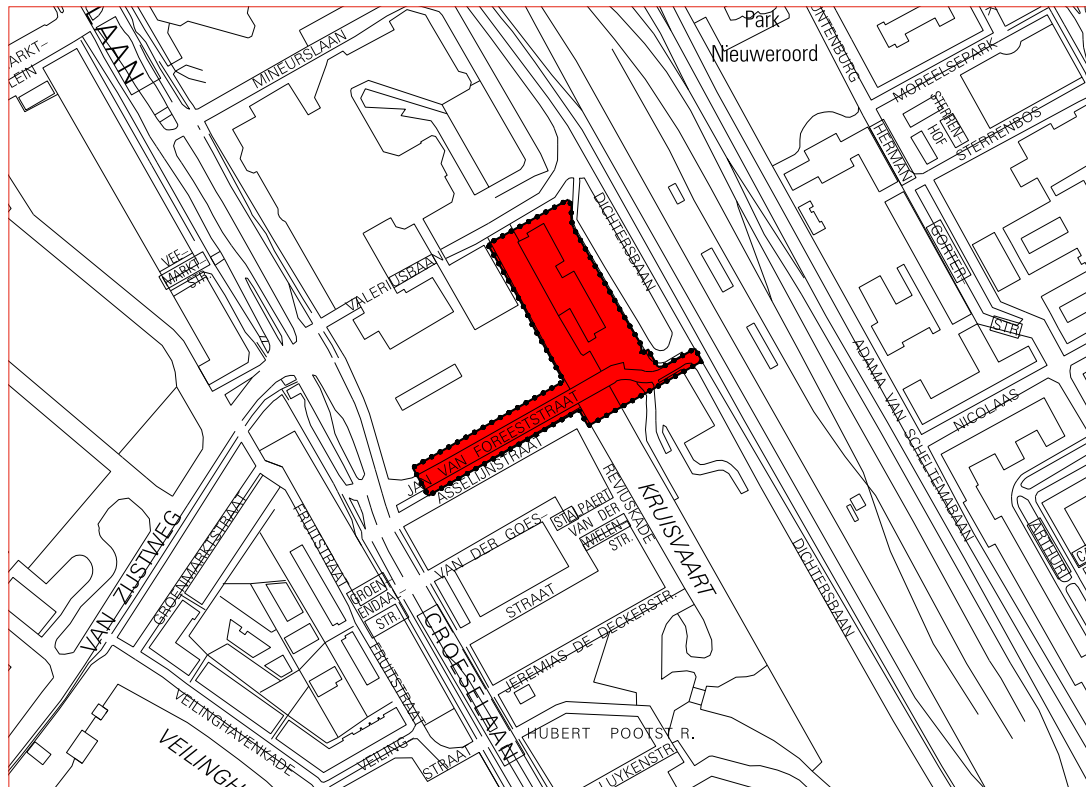
Het gebouw ligt op een locatie begrensd door de Kruisvaart, Rabostraat en de Dichtersbaan.

# Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

## 2.1 Beschrijving van het plangebied

Het voormalige TNT/PostNL pand staat al geruime tijd leeg en ligt aan de Jan van Foreeststraat. Ingeklemd tussen de Kruisvaart en de Dichtersbaan (busbaan) wordt de locatie aan de Noordzijde begrensd door de Rabobank (Rabostraat). Ter hoogte van de Rabostraat, parallel aan het spoor ligt een bufferruimte voor OV bussen. Aan de zuidzijde van de locatie parallel aan de kruisvaart wordt het toekomstige Kruisvaart kwartier ontwikkeld. Even ten zuiden van de locatie aan de Reviuskade en de Asselijnstraat is een woonbuurt.

Ligging plangebied en  
luchtfoto bestaande  
situatie



## 2.2 Eigendomssituatie

MidNed Projectontwikkeling heeft met de huidige eigenaar ( erfpachter van NS Vastgoed) de Dutch Property Company Rembrandt 1 B.V. en de NS een koopovereenkomst gesloten. NS is tevens voornemens het deel van de Kruisvaart dat kadastraal hoort bij het pand aan MidNed te verkopen.

## 2.3 Bestemmingsplan

De locatie Jan van Foreeststraat 2 valt vrijwel geheel binnen het plangebied van het bestemmingsplan actualisatie Stationsgebied 2014, heeft de bestemming kantoor en het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. De gronden op de plankaart met aanduiding 'Kantoren' zijn bestemd voor kantoren en de daarbij behorende voorzieningen, waaronder behorende (gebouwde)



### LEGENDA

	PROJECTBUREAU LEIDSCHER RIJN
	STADSWERKEN
	DIENT MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING (Sport)
	ERFPACHT (HOOG CATHARINE TEVENS RECHT VAN OPSTAL)
	STADSONTWIKKELING (vm. Ogu)
	DIENT MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING (Onderwijs)
	OVERIGE DIENSTEN
	PARTICULIER
	STADSONTWIKKELING
	DIENT MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING (Welzijn)
	IN BRUIJKLEEN GEGEVEN DOOR STADSWERKEN
	RECHT VAN OPSTAL
	KELDERS STADSONTWIKKELING (vm. Ogu)
	KELDERS ERFPACHTERS
	KELDERS STADSWERKEN
	PARTICULIERE BRUG
	GRONDRENT ( OMLIJNING MET TEKST )
	GRONDSANERING ( OMLIJNING MET TEKST )
	PARKEERGARAGES DIENST STADSONTWIKKELING
	AANPELIJNG DEELPERCELEN
	NUMMERS KADASTRALE PERCELEN
	GRENZEN KADASTRALE PERCELEN
	HUISNUMMERS

DE LITGEVERMAKER IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR SCHADE DIE HET GEVOLG ZOU ZIJN VAN VERKEERDE VERMELDING VAN ENIG GEGEVEN OP DEZE KAART

Eigendomssituatie



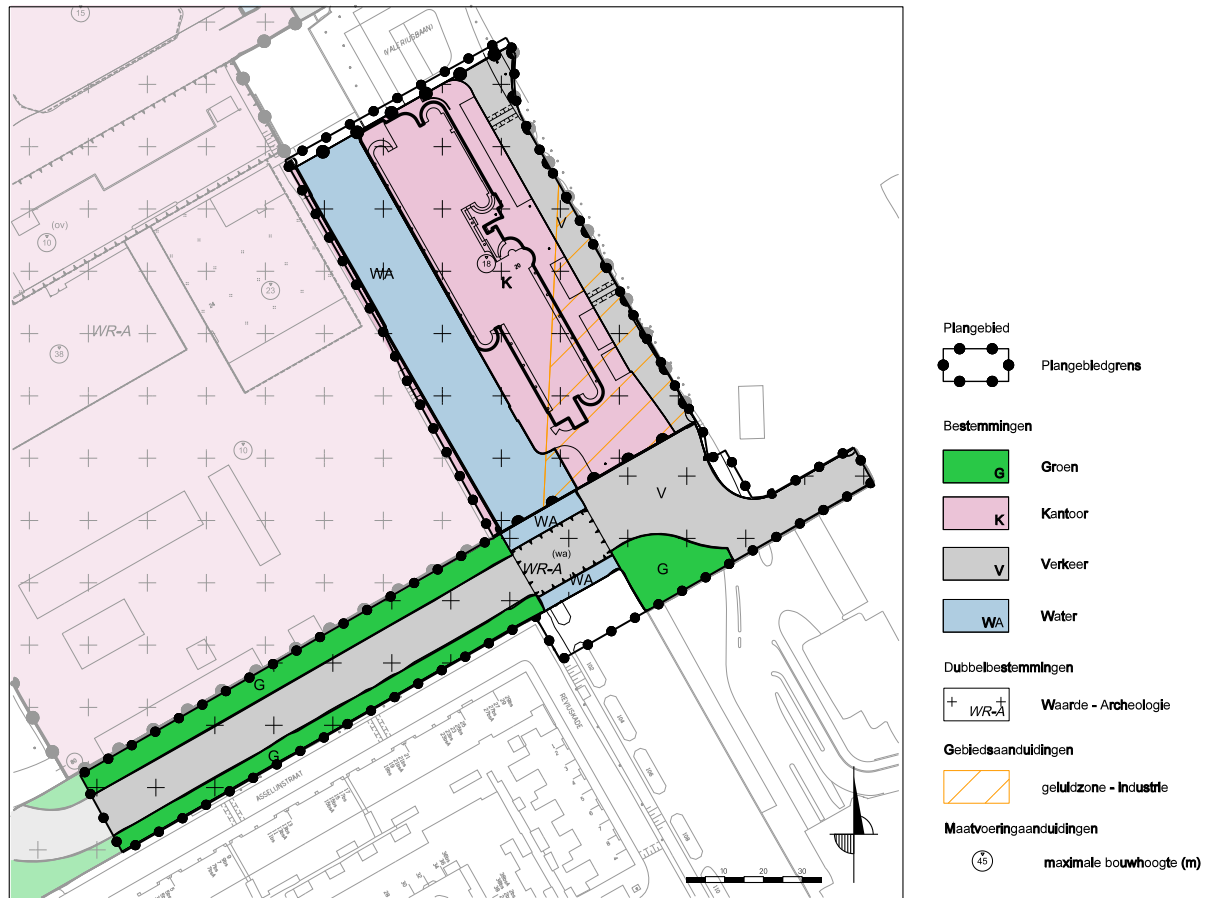
parkeervoorzieningen, verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, luifels, (lucht)bruggen, water, tuinen, erven en terreinen.

Een klein deel van het plangebied (entree) valt in het bestemmingsplan 2e Asselijnstraat, Dichterswijk (2012).

De ontwikkeling (transformatie) van het pand past niet binnen het bestemmingsplan. Hiervoor zal dan ook een ontheffingsprocedure moeten worden doorlopen.

## 2.4 Functies

Het betreft hier een voormalig kantoorgebouw met een oppervlakte van circa 7.000 m<sup>2</sup>. Het gebouw is niet meer als kantoor in gebruik en staat nu leeg.



Vigerende bestemmingen

## 2.5 Ruimtelijk

De hoogte van het gebouw is 5 bouwlagen en dat komt overeen met ca. 20 meter (ca. 4 meter per bouwlaag incl. constructie). In het midden van het gebouw is er een gedeeltelijke 6e bouwlaag waardoor de totale bouwhoogte uitkomt op ca. 24 meter. Het gebouw staat met de westgevel (lange) aan het water en de oostgevel direct aan het parkeerterrein. De aansluiting van het gebouw op de waterkant is middels een basement (kelder). Dit heeft een hoogte van 1 bouwlaag (ca. 4 meter) en is alleen zichtbaar aan de zijde van de kruisvaart. Ten opzichte van het parkeerterrein is de kelder geheel ondergronds. Het omliggende terrein is aan de zuidzijde middels een talud aangesloten op het water. De noord- en oostgrens van het perceel is begrensd met een hek.

## 2.6 Verkeer en parkeren

De locatie ligt aan een doodlopende weg en wordt aan de zuidzijde ontsloten via de Jan van Foreeststraat middels een brug over de Kruisvaart. Via de Jan van Foreeststraat is de locatie verbonden met de Croeselaan en de rest van de stad. Er zijn in de huidige situatie 75 parkeerplaatsen op maaiveld ten behoeve van de oude kantoorfunctie aanwezig. Op het parkeerterrein zijn enkele fietsparkeerplekken aanwezig.

## 2.7 Openbare ruimte

De onbebouwde ruimte is verhard en heeft uitsluitend een logistieke en parkeerfunctie conform de oorspronkelijke functie als kantoor/-bedrijf.



- Bebouwing
- Woonark
- Rijweg
- Parkeren
- Voetpad
- Fietspad
- Openbaar groen
- Water
- Verblijfsgebied
- Vlonder
- Bestaande bomen

Huidige situatie

# Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

## 3.1 Functies

De hoofdfunctie voor het gebouw is wonen. Van de 218 woningen zijn 188 niet groter dan 30m<sup>2</sup> bvo. Dertig hebben een oppervlak van 41-52 m<sup>2</sup> bvo. De 48 kleinere woningen tot 25m<sup>2</sup> hebben een huurprijs tot € 710,- per maand (prijspeil juli 2016). Voor de 140 appartementen van circa 29m<sup>2</sup> geldt dat zij vallen in het middeldure huursegment en een huurprijs hebben van maximaal € 750 per maand (prijspeil juli 2016). De huurprijzen worden geïndexeerd volgens CBS alle huishoudens 2006. De afspraken over de huurprijzen worden anterieur vastgelegd voor een periode van 10 jaar. Op de begane grond is er ruimte voor kleine kantoorunits met een beperkte omvang (ca. 30m<sup>2</sup>) en aantal (3 st). De kelder zal worden gebruikt voor het stallen van fietsen.

## 3.2 Ruimtelijk

De bestaande bebouwingscontouren (gevels) blijven grotendeels gehandhaafd. Aan de oostzijde van het gebouw wordt een aanbouw, bestaande uit 1-bouwlaag gesloopt. Er wordt een extra terugliggende bouwlaag toegevoegd. Deze extra laag wordt gebruikt voor het toevoegen van grotere woningen die een eigen buitenruimte kunnen krijgen en voor twee gemeenschappelijke dakterrassen. Het pand krijgt door deze extra bouwlaag een hoogte van 24 meter. De architectuur moet voldoen aan redelijke eisen van welstand.

## 3.3 Verkeer en parkeren

De locatie wordt nu op één plek voor auto's ontsloten. Voor de auto is de aansluiting van de Jan van Foreeststraat op de Croeselaan voldoende en is conform de oude situatie.

Deze locatie moet voor voetgangers en liefst ook voor fietsers ontsluiten op de Moreelsebrug: de kortste route naar het centrum van de stad. Via de Jan van Foreeststraat en Croeselaan is het traject langer, terwijl de brug vanuit de locatie te zien is. De maaswijdte van het stelsel van voetgangersroute moet namelijk bij voorkeur maximaal 100 meter bedragen.

Het belang van deze route ontstijgt het projectniveau gezien de woningontwikkelingen aan de zuidzijde van deze locatie. Het aantal parkeerplekken op deze locatie moet, gezien de ligging nabij CS, de doelgroep en de ambitie 'healthy urban hub' van stationsgebied west zover mogelijk worden teruggebracht door het toepassen van maatwerk. Doordat in de huidige kelder 350 fietsplekken worden gerealiseerd en er deelauto's worden geplaatst is dit ook mogelijk. Er wordt daarbij uitgegaan van de onderkant van de parkeernormen van de nota stallen en parkeren. Er worden nu 63 parkeerplekken gerealiseerd. Minder plekken zouden gewenst zijn gezien de ligging bij CS en de beoogde doelgroep, maar past niet in het maatwerk dat de nota biedt en houdt daarom in beroep geen stand.

## 3.4 Ruimte rond het gebouw

Het terrein rond het gebouw wordt vergroot doordat een bestaande uitbouw aan de oostzijde van het gebouw wordt gesloopt.

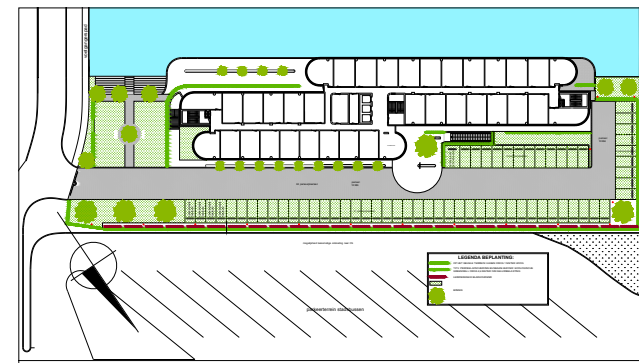
De ruimte rond het gebouw moet in de toekomst voldoende kwaliteit bieden om er te kunnen wonen. Dat betekent dat de ruimte rondom het gebouw moet worden heringericht. Door maatwerk van parkeren toe te passen kan het aantal parkeerplekken nu verminderd worden zodat het gebied wat groener en daarmee leefbaarder kan worden ingericht met ruimte voor verblijf en ontmoeting. Aan één zijde grenst het gebouw aan water. Aan deze oever zal voor de bewoners een tuin gemaakt worden. Een tuin op deze plek biedt door een groene inrichting verblijfskwaliteit voor de bewoners en moet qua beeld aansluiten bij de herinrichting van de oever op het terrein van de Kruisvaartkade.

Het terrein kan meer verblijfskwaliteit krijgen, als er minder parkeren kan worden gerealiseerd.

Om het parkeerterrein een wat groenere uitstraling te geven wordt het ingericht met grastegels, wat extra bomen en een groene erfafscheiding.

Onder:  
Uitgangspuntenkaart

Rechts:  
Voorbeelduitwerking in  
concept inrichtingsplan



### UITGANGSPUNTEN

- Wonen
- Woonark
- Verkeer
- Verkeer en verblijf
- Rijloper in het groen
- Openbaar groen
- Tuin
- Water
- Verblijfsgebied
- Vlonder
- Maximale bouwgrens
- ▶ Entree woningen
- Openbare voetgangersverbinding
- Bestaande bomen

# Hoofdstuk 4 Onderbouwing

## 4.1 Beleidskader

### Wonen

De 'Actualisering woonvisie Utrecht' is op 4 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente werkt samen met haar partners aan een goed functionerende woningmarkt. Utrecht moet een zeer aantrekkelijke woongemeente blijven. De gemeente maakt gebruik van kansen om die aantrekkelijkheid vast te houden en te vergroten. In de visie wordt een aantal duidelijke prioriteiten gesteld voor de meest acute kwesties. Daarbij ligt de focus op de huursector en dan met name op de sociale huursector. Via de aangenomen motie 'Zorg voor locaties sociale huur' (motie 23), heeft de gemeente de inspanningsverplichting om op zoek te gaan naar locaties voor het toevoegen van sociale huurwoningen. Verder is in het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen', evenals in de eerder genoemde geactualiseerde woonvisie, vastgelegd dat we hoge eisen stellen aan kwaliteit en duurzaamheid bij nieuwbouw en renovatie, waarbij wordt geadviseerd woningen duurzaam en levensloop bestendig te maken.

### Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016 (RSU)

Deze strategie omvat tevens een investeringsstrategie waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad. Gezonde verstedelijking is het leidend thema. Uitgangspunten van deze strategie zijn o.a. ontwikkeling tot slimme stad, groei opvangen door inbreiding en hogere dichtheden voor woningbouw en verbetering leefklimaat, uitbreiding centrum naar het westen (Jaarbeurs), goede wisselwerking tussen vastgoed en openbare ruimte en versterken van de ontmoetingsfunctie, voorrang langzaam verkeer en openbaar vervoer; onderzoek om met extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan (elektrische) deelauto's. Hiermee zet de stad in op een gezonde groei van Utrecht naar 400.000 inwoners in de komende tien jaar.

### Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Utrecht is een geliefde stad waar steeds meer mensen willen wonen, werken en recreëren. Uitgangspunt is dat deze bevolkingsgroei plaats vindt binnen de bestaande stad. Een stad met meer inwoners binnen dezelfde ruimte biedt volop kansen voor het verduurzamen en efficiënter maken

van mobiliteit doordat meer reizigers gebruik kunnen gaan maken van de beschikbare stations en bushaltes. Op deze wijze kan Utrecht doorgroeien zonder afbreuk te doen aan de hoge kwaliteit van leven. Utrecht kiest ervoor de woon- en leefomgeving van Utrechters te versterken en tegelijkertijd de economie van de stad duurzaam te ondersteunen. Deze en andere keuzes staan in het gemeentelijk verkeersplan.

Voor elke vervoerwijze is in de Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen een speerpunt benoemd: ruim baan voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad.

Fietsen en lopen zijn duurzaam en gezond, en versterken de sociale cohesie in de stad. Daarnaast leggen fietsers en voetgangers minder dan auto's beslag op de beperkte openbare ruimte.

Zeker in de centrumgebieden maar ook in de rest van de stad is de auto steeds vaker te gast en past zich ook qua rijnsnelheid aan. 30 km per uur voor alle weggebruikers is hierbij uitgangspunt tenzij een hogere snelheid noodzakelijk is voor de doorstroming of bereikbaarheid. Utrechtse wijken en buurten blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer maar auto's worden gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van stedelijke verbindingswegen en snelwegen en niet onnodig door woonstraten te rijden.

### Parkeren

De gemeenteraad heeft in maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Utrecht werkt aan een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Een belangrijk instrument hierbij is het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad. Het college zet dit instrument in om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Uitgangspunt hierbij is een financieel gezonde exploitatie van het parkeerbeleid.

## **Kantoren**

Het beleid ten aanzien van nieuwe kantoorvestigingen is zeer terughoudend. Onder strakke voorwaarden is het mogelijk kantoren <500 m<sup>2</sup> te realiseren buiten de bestaande gemeentelijke kantorenafspraken. Om de kantoorleegstand te verkleinen en incurante leegstaande gebouwen te benutten voor bestemmingen waar wel markt voor is, faciliteert de gemeente bij transformatie van leegstaande kantooruimte.

### **4.2 Functies**

Het leegstaande kantoor gebouw wordt hergebruikt en geschikt gemaakt voor 218 woningen. Gezien de ligging van het gebouw en de grootte van de woningen is het primair bedoeld voor de doelgroep bewoners die het centrum van Utrecht als dagelijkse leefomgeving waardeert.

De directe leefomgeving van dit woongebouw wordt nu gedomineerd door kantoren. Deze kantoren zijn overdag druk en levendig, maar buiten de "werkuren" ('s avond en weekend) uitgestorven.

Nieuwe woningen aan de zuidzijde van de Foreeststraat en een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het zogenaamde REMU terrein van de RABO zullen dit gebied een verdere impuls geven

Alle denkbare voorzieningen, zoals station, Moreelsepark en binnenstad, zijn op loopafstand mits een verbinding kan worden gelegd met de Moreelsebrug. Het feit dat de opgang van de brug op minder dan 100 meter van de woningen is gelegen stimuleert tot lopen en biedt een prima alternatief voor de fiets en de auto.

### **4.3 Ruimtelijk**

Het gebouw ligt in een gebied met een grote dynamiek. Aan de noordzijde wordt de tweede fase van het stationsgebied gerealiseerd als onderdeel van het centrum van Utrecht. Aan de zuidzijde wordt gewerkt aan plannen voor een groot aantal woningen langs de Kruisvaart. Het betreft hier een hoog stedelijk gebied dicht bij het station. Intensief ruimtegebruik en hoge dichtheden zijn hier de norm. Als flankerend centrumgebied moet deze locatie een bijdrage leveren aan een onderscheidend leefmilieu. Onderscheidend ten opzichte van andere locaties in de stad zoals Leidsche Rijn en de Veemarkt.

De huidige bouwhoogte en omvang van het gebouw zijn qua bouwvolume passend. De bouwhoogtes in deze omgeving variëren van 20 tot 100 meter. Het bouwvolume kan in samenhang met de architectuur en ontsluiting zorgen voor een herkenbaar object. Een gebouw dat als oriëntatiepunt kan dienen en mede de identiteit als stedelijke leefgebied versterkt.

### **4.4. Verkeer en parkeren**

#### **Verbinding Moreelsebrug**

Door een directe langzaam verkeersverbinding naar de Moreelsebrug te realiseren wordt aan toekomstige bewoners langs de Kruisvaart en de huidige bewoners een kortste route naar CS en centrum aangeboden. Ook een veilig alternatief gezien het feit dat deze route nu informeel gebruikt door bewoners van Dichterswijk wat leidt tot levensgevaarlijke situaties bij het oversteken van de busbaan.

Deze route kan alleen gerealiseerd worden via het terrein Foreeststraat 2. Het terrein grenst direct aan de busbuffer en daar is geen ruimte om een pad te realiseren.

Het is van belang een openbaar voetpad te realiseren over de grond van MidNed. Dit is mogelijk zonder dat er minder parkeerplaatsen overblijven. De groene tuin langs het water blijft onveranderd.

Er zal met de RABO gesproken worden om de route ook langs hun terrein mogelijk te maken. In de huidige plannen wordt namelijk al een aansluiting vanaf de Rabobank op de Moreelseburg gerealiseerd waarop de route vanaf de Kruisvaart kan aansluiten. De aansluiting gaat nu via het terrein van de RABO voor hun personeel.

Door het aanleggen van een verkeersregelinstantie ter plekke van de Valeriusbaan kan een veilige oversteek gemaakt worden.

## Fiets

Voor de fiets is er geen directe route mogelijk richting de Moreelsebrug. De ruimte ontbreekt. De huidige route richting Foreeststraat en Croeslaan blijft de enige optie.

De nieuwe fietskelder met 350 plekken onder het gebouw biedt voldoende ruimte voor de bewoners. Fietsparkeren voor de bezoeker wordt in de fietskelder of in beperkte mate op maaiveld opgelost nabij de toegang van de woningen en de kantoorunits.

## Auto

De locatie blijft voor de auto ontsloten via de Jan van Foreeststraat en de Croeselaan.

## Parkeren

Voor het parkeren gelden de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort. De locatie ligt in zone A1- Hoogstedelijk. De bijhorende parkeernormen zijn van toepassing. Bij bijzondere locaties en situaties biedt de nota de mogelijkheid om maatwerk toe te passen ten aanzien van de parkeernormen. Het ontwikkelgebied Kruisvaartkwartier is, gezien de ligging nabij CS, aangewezen als maatwerklocatie (de Jan van Foreeststraat 2 valt hierbinnen). Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen is mogelijk als:

- er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien;
- er bij een ontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk;
- er bij een woningbouwontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

Voor deze locatie geldt voor de woningen een minimale parkeernorm van 0,38 parkeerplaats per woning, waarvan 0,2 parkeerplaats ten behoeve van bezoekers.

Voor de kantoorfuncties geldt een parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup>. In totaal is de parkeerbehoefte daarmee 83 parkeerplaatsen.

Nieuwe situatie	Programma	Min. parkeernorm		Parkeerplaatsen
<b>Woningen</b>	218	0,38	per woning	82,84
<b>Kantoren</b>	90	0,4	per 100 m <sup>2</sup> BVO	0,36
<b>Totaal</b>				83,2
<b>Reductie fietsparkeren</b>		10%		-8,32
<b>Omzetten naar deelauto's</b>		20%		-16
<b>Plaatsen voor deelauto's</b>				4
<b>Totaal</b>				62,88

Daarnaast wordt uitgegaan van maximale substitutie van parkeerplaatsen door fietsparkeren en deelauto's. Bij 218 woningen zullen er maximaal 63 parkeerplaatsen worden gerealiseerd (inclusief plaatsen voor deelauto's). Er komen 4 (elektrische) deelauto's.



Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in het openbaar gebied. Bezoekers parkeren op eigen terrein van het gebouw. Parkeerplaatsen mogen niet aan derden worden verhuurd. Deze voorwaarden worden in een anterieure overeenkomst vastgelegd.

Meer maatwerk is gewenst maar niet mogelijk aangezien de nota Stallen en Parkeren nu niet die mogelijkheid biedt.

#### 4.5 Ruimte rond het gebouw

De open ruimte rondom het bestaande gebouw wordt door MidNed als privégebied ingericht met parkeren en groen. Bij het talud aan de zuidzijde van het gebouw wordt een tuin met tuinmeubelen ingericht. Dit is positief omdat de toekomstige woningen kwaliteit van de woonbeleving voor een belangrijk deel ontlenuit de inrichting hiervan.

De keuze voor deelauto's maakt dat er minder oppervlakte nodig is voor verharding om deze te stallen (één deelauto met parkeerplaats vervangt vier parkeerplekken).

De parkeerplaatsen die over blijven zullen worden ingericht met grastegels. Er worden in de rest van het terrein ook wat lage beplanting en hagen en hagen toegevoegd zodat het parkeerterrein een groenere uitstraling krijgt. Een groene erfafscheiding van 2 meter 40 hoog langs het huidige hek van de busbaan, die ook een geluidwerend effect heeft, haalt de busbuffer uit het zicht.

#### 4.6 Gezonde verstedelijking

Gezien de locatie dicht tegen de busbuffer, busbaan en spoor dient de renovatie van het gebouw extra ambitie te hebben op het gebied van leefbaarheid, gezondheid, en geluid. Het gebouw wordt nu negatief belast door stedelijke voorzieningen zoals OV stations (trein en bus) maar heeft niet het voordeel daarvan als er geen directe route mogelijk zou zijn richting de Moreelsebrug. Bewoners kunnen via een dergelijke route van deze OV voorzieningen gemakkelijk gebruik maken en de auto en zelfs fiets laten staan en deze lopend bereiken.

De nabijheid van het Moreelsepark, op 5 minuten lopen via de brug, is een goede stimulans om naar buiten te gaan. Daarnaast kunnen bewoners snel de voorzieningen in de binnenstad bereiken. Zo kan de Foreeststraat 2 een voorbeeld zijn voor stedelijk leven in plaats van alleen maar stedelijk wonen in een doodlopende achteraf straat.

Gezamenlijke dakterrassen en een groen verblijfgebied met tuinmeubelen dragen bij aan een aantrekkelijke woonomgeving en kunnen bewoners gebruiken om elkaar te ontmoeten en tot rust te komen.

Door onder andere isolatie van gevel (er komt een nieuwe gevel tegen de bestaande) en dak en plaatsing van minimaal 200 zonnepanelen, wordt de energieprestatie van het gebouw sterk verbeterd. De woningen krijgen een energie-index (EI) van 0,8 of beter (vergelijkbaar met energielabel A+). Het plan heeft een gemiddelde GPR score van meer dan 7.0, hoger dan de 7.0 waar gewoonlijk bij transformatie van wordt uitgegaan. Bij nieuwbouw is de score 7,5.

De erfafscheiding naast de busbaan wordt ecologisch en geluiddempend uitgevoerd en de balustrade van de buitenruimte van de woningen op de bovenste laag wordt van glas en geluidwerend (1.4 meter hoog) zodat aan de voorkeurswaarde voor geluidhinder wordt voldaan.

Vanwege de stapeling van geluidbronnen aan de spoorzijde wordt in kader van een goede ruimtelijke ordening de eis gesteld van een geluidsniveau van de binnenruimtes van 33 dB.

# Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid

## 5.1 Geluidhinder

Het Akoestisch onderzoek functiewijziging Jan van Foreeststraat 2 Utrecht – d.d. 15 juni 2016 van Adviesbureau voor Milieu en Natuur Groenewold geeft inzicht in de geluidsbelasting voor het projectgebied.

Alleen voor woningen groter dan 30 m<sup>2</sup> wordt in het gemeentelijk beleid geëist dat elke woning een geluidluwe gevel heeft (geluidniveau <48 dB). In dit project betreft dit de grotere woningen op de bovenste verdieping. Uit het geluidonderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en de geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde. Hiervoor kan de gemeente een hogere grenswaarde vaststellen.

Zonder maatregelen wordt niet aan deze eis voldaan. De balkonbalustrade op de bovenste verdieping moet daarom geluidwerend uitgevoerd worden zodat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan..

Alleen voor de grotere woningen op de bovenste verdieping en de woningen aan de rustige kant wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Voor de woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde maar onder de maximale ontheffingswaarde, kunnen ontheffingen worden verleend. Een groen uitgevoerde geluidwal (2,40 m hoog) langs de busbuffer verbetert het leefklimaat van de woningen aanzienlijk.

Voor de bewoners is uiteindelijk het geluidsniveau binnen de woning cruciaal voor een aantrekkelijk leefklimaat. In het gemeentelijk beleid wordt bij transformatie dezelfde eis gehanteerd als voor nieuwbouw: 33dB. De ontwikkelaar moet aantonen dat de geluidwering van de gevel dusdanig is dat dit geluidniveau binnen de woning gehaald wordt.

## 5.2 Luchtkwaliteit

Het project moet voldoen aan de eisen uit de Wet Luchtkwaliteit. De verwachting is dat dit geen belemmering oplevert.

## 5.3 Externe veiligheid

Voor de spoorlijn Amsterdam-Utrecht-aansluiting Betuwelijn bestaat volgens het Basisnet geen PR=10-6 contour. Ook zijn volgens het Basisnet geen plandaandachtsgebieden aanwezig. Op basis van berekeningen is vastgesteld dat het plangebied geen bijdrage levert aan het groepsrisico.

Het veiligheidsrisico wordt als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Maatregelen hiervoor, zoals vluchtroutes aan de van de spoorlijn afgekeerde zijde van het gebouw, een afsluitbaar ventilatiesysteem en een noodplan, worden geborgd in de omgevingsvergunning.

## 5.4 Bedrijven en milieuzonering

Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven die een belemmering vormen voor het project.

## 5.5 Geurhinder

Er is geen geurhinder relevant voor de planvorming.

## 5.6 Archeologie en monumenten

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemversturende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. De locatie ligt in een gebied van archeologische verwachting. Een archeologievergunning is vereist indien het te verstoren gebied een oppervlakte heeft van meer dan 1000 m<sup>2</sup> en de verstoringsdiepte groter is dan 0,50 meter ten opzichte van het maaiveld. Dat is hier niet het geval.

## 5.7 Bodemkwaliteit

Het project voldoet aan de eisen uit de Wet Bodembescherming.

### 5.8 Water

Gezien de omvang van het plan is geen watertoets nodig. Het vervangen van bestrating door grastegels bevordert de infiltratie van regenwater in de bodem en draagt zo bij aan een gezond watersysteem.

### 5.9 Flora en fauna

De initiatiefnemer dient een Flora en Fauna-onderzoek uit te laten voeren in verband met aanwezige houtopstanden en het water. Ook dient de gevel en het dak te worden onderzocht op aanwezigheid van vleermuizen en jaarrond beschermde vogels. Hierbij kan (tegen kostenvergoeding) gebruik gemaakt worden van de gemeentelijke ecologische atlas, waarin informatie uit alle eerdere ecologische onderzoeken in de stad zijn verzameld.

De initiatiefnemer dient bij de aanvraag omgevingsvergunning te verantwoorden dat hij aan de Flora en Fauna regelgeving voldoet.

### 5.10 Bomen

In het plangebied staan momenteel twee bomen. Deze blijven behouden en er worden bomen toegevoegd.

### 5.11 Duurzaamheid

Door onder andere isolatie van gevel en dak en plaatsing van minimaal 200 zonnepanelen (één per woning), wordt de energieprestatie van het gebouw sterk verbeterd. De woningen krijgen een energie-index (EI) van 0,8 of beter (vergelijkbaar met energielabel A+).

Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht de ambitie dat nieuwbouwwoningen met een gemiddelde GPR-score van 7,5 of hoger worden gerealiseerd. Voor transformatie van gebouwen is deze ambitie hoog. Hiervoor gaan we uit op basis van de huidige ervaring uit van een gemiddelde score van 7,0. Het instrument GPR Gebouw beoordeelt de kwaliteit van het gebouw op de thema's energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.

### 5.12 Kabels en leidingen

Het betreft een volledig particulier initiatief. Het eventueel aanpassen/verleggen van aanwezige kabels en leidingen ten behoeve van deze ontwikkeling is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Er bevinden zich geen planologisch relevante kabels- en leidingen in het projectgebied.

# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plangebied is in eigendom van NS en wordt eigendom van MidNed. Midned draagt als ontwikkelaar en toekomstig eigenaar zorg voor het bouwen woonrijp maken van het terrein. De economische haalbaarheid is voor rekening en risico van MidNed.

## 6.2 Anterieure afspraken

De gemeente Utrecht voert zelf geen grondexploitatie binnen het plangebied.

Met de ontwikkelaar wordt een anterieure overeenkomst gesloten. Hierin worden in ieder geval de volgende zaken opgenomen:

- Kosten die gemaakt moeten worden in de openbare ruimte ten behoeve van dit plan, komen ten laste van de initiatiefnemer;
- Kosten voor het opstellen van deze bouwenvelop, de nog op te stellen anterieure overeenkomst en overige plankosten komen voor rekening van de initiatiefnemer;
- Het vastleggen van afspraken voor de koop van een strook van minimaal 1,4 meter langs de busbuffer zodat er een openbaar pad aangelegd kan worden richting de Moreelsebrug;
- Plaatsen van het aantal zonnepanelen;
- Overige voorwaarden op het gebied van energie en duurzaamheid;
- Realiseren van twee gezamenlijke dakterrassen;
- Realiseren van een groene buitenruimte aan de Kruisvaart als tuin voor de bewoners en de omvang daarvan;
- Overige groene inrichting van het parkeerterrein met grastegels, hagen en bomen;
- Realiseren van een groene geluidswal langs het hek van de busbuffer van 2 meter 40 hoog;
- Mobiliteitsplan: maatwerk parkeren, plaatsen van deelauto's, realiseren fietsenstalling, geen parkeervergunningen openbaar gebied, geen verhuur parkeerplaatsen aan derden;

- Het vastleggen van het huurniveau van de kleinere woningen voor een periode van 10 jaar.
- Vastleggen van het huurniveau van de middeldure huurwoningen. Indexering volgens CBS alle huishoudens 2006;
- Vrijwaring planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wro.

## 6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er is gekozen voor het participatieniveau 'raadplegen'. Er is in overleg met MidNed een inloopavond georganiseerd over de concept bouwenvelop en het concept bouwplan. Hiervoor zijn bewoners uit het omliggend gebied en de klankbordgroep voor het project Kruisvaartkade uitgenodigd door middel van een wijkbericht. De inloopavond is door een klein aantal geïnteresseerden bezocht. Er zijn twee reacties gegeven:

- Een verzoek om groentebakken op het terrein (gezamenlijk tuinieren);
- Een zorg over geluid, verkeer- en parkeeroverlast voor omwonenden als gevolg van de plannen. voor zowel het Kruisvaartterrein als de Jan van Foreeststraat 2. De Jan van Foreeststraat ligt los van de Asselijnstraat en de Reviuskade en kan de het verkeer van het plan Jan van Foreeststraat 2 gemakkelijk verwerken. Bij de uitwerking van de plannen voor Kruisvaartkade worden de verkeerskundige effecten van dat plan ook beoordeeld. Parkeren voor de Jan van Foreeststraat 2 vindt op eigen terrein plaats. Door maatwerk parkeren wordt het aantal plekken van 75 tot 63 teruggebracht, inclusief 4 deelauto's, zullen er in de toekomst naar verwachting minder autobewegingen zijn dan toen het kantoor nog in gebruik was.

# Hoofdstuk 7 Vervolgtraject

## 7.1 Planproces

Om de voorgestelde ontwikkeling mogelijk te maken is een ontheffing van het bestemmingsplan nodig. Nadat de Bouwenvelop is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders zal de vergunningaanvraag getoetst worden en zal een ontheffingsprocedure worden doorlopen. De Bouwenvelop is hiervoor het kader. Voordat de vergunning wordt verleend moet er een anterieure overeenkomst zijn getekend.

## 7.2 Participatieproces

Na vaststelling van de Bouwenvelop wordt er voor deze locatie een vergunning verleend en ter inzage gelegd. Bewoners hebben de mogelijkheid bezwaren tegen de verleende vergunning in te dienen.

## 7.3 Planning

Het college van burgemeester en wethouders heeft de bouwenvelop op 13 december 2016 vastgesteld. De doorlooptijd van de vergunningaanvraag bedraagt maximaal 8 weken met de mogelijkheid tot verlenging met maximaal 6 weken. MidNed heeft de aanvraag 9 september 2016 ingediend. De termijn eindigt daarmee op 15 december 2016.







**Gemeente Utrecht**

**Bezoekadres** Stadspan 1, 3533 JE Utrecht

**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

**Telefoon** 030 - 286 00 00

**Fax** 030 286 0235

**Mail** [stedenbouw@utrecht.nl](mailto:stedenbouw@utrecht.nl)