Koersdocument Cartesiusdriehoek

Utrecht

Maart 2017

UrbanXchange

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Gemeente Utrecht

Luchtfoto plangebied 2015

Colofon

Dit Koersdocument is tot stand gekomen in opdracht van
NS Stations. In samenwerking met Gemeente Utrecht.

Uitgevoerd door:
Urban Xchange
BGSV, bureau voor stedenbouw

Datum: 13 maart 2017

Voorwoord

‘Utrecht kiest voor gezonde groei!’

Met dit statement hebben we onze Ruimtelijke Strategie 2016 uitgebracht. Wie onze stad kent weet dat we geliefd zijn en snel groeien. We gaan richting 400.000 inwoners in 2030. Om deze groei te kunnen faciliteren hebben we ons onomwonden uitgesproken voor inbreiding in bestaand stedelijk gebied, met de nadruk op een gezonde verstedelijking. Het betekent dat we vol inzetten op het transformeren van verouderde terreinen naar aantrekkelijke en gezonde stedelijke woonlocaties. We zijn dan ook verheugd met het initiatief van NS om de Cartesiusdriehoek een nieuwe toekomst te geven.

Voor u ligt het Koersdocument Cartesiusdriehoek. Dit document is een coproductie van NS, de eigenaar van deze locatie, en de gemeente. De Cartesiusdriehoek behoort samen met de 2e Daalsedijk en het Werkspoorkwartier tot het erfgoed van de spoorwegen in Utrecht. De driehoek tussen de sporen werd vanouds gebruikt als rangeerterrein en werkplaats van NS. Het markante CAB gebouw langs het spoor getuigt nog van dit boeiende verleden. Maar het terrein is inmiddels verouderd, en de Cartesiusdriehoek is een beetje een vergeten plek in de stad geworden. Een nieuwe toekomst met meer toegevoegde waarde voor de stad is dus alleszins gewenst.

En wat voor een toekomst! De Cartesiusdriehoek van morgen zal gaan verrassen. Tussen de sporen gaat nieuwe stedelijkheid ontstaan vanuit de principes van healthy urban living. Straks wordt hier stedelijk gewoond rondom een nieuw park. Verschillende doelgroepen zullen hier samen leven. Het vele groen wordt er ingericht om te bewegen en te sporten. De auto krijgt er juist weinig ruimte; dit is bij uitstek een locatie om de fiets en het OV te gebruiken. Elkaar ontmoeten kan in het herbestemde CAB gebouw, de industriële blikvanger van het gebied. Energie, water en materialen zullen er duurzaam zijn.

Al met al wordt in dit koersdocument een heel verleidelijk toekomstbeeld geschetst. Met een koers dat gericht is op de ambities van de gezonde stad kan hier een nieuw elan ontstaan, geheel in lijn met onze Ruimtelijke Strategie. Utrecht krijgt hier een bijzonder stukje stad erbij.

Bij het opstellen van dit ontwikkelperspectief hebben we ons in een actief participatietraject flink laten inspireren door buurtbewoners, ondernemers, wijkraad en andere belanghebbenden. We zijn ervan overtuigd dat de gekozen gezonde verstedelijking nieuwe betekenis gaat geven aan dit deel van de stad. Ik wens u veel leesplezier.

Paulus Jansen
Wethouder

Inhoudsopgave

DEEL 1. OPGAVE

1. Inleiding 9
- Een nieuwe koers voor de Cartesiusdriehoek
- Werkwijze en participatie

2. Analyse 11
- Historie Cartesiusdriehoek
- Huidige situatie Cartesiusdriehoek
- Directe omgeving Cartesiusdriehoek
- Cartesiusdriehoek op de stedelijke schaal
- Groenstructuur huidige situatie Cartesiusdriehoek
- Mobiliteit huidige situatie Cartesiusdriehoek
- Archeologische waarden Cartesiusdriehoek
- Milieu aspecten huidige situatie Cartesiusdriehoek
- Eerdere visies voor de Cartesiusdriehoek
- SWOT analyse

3. Relevant beleid 19
- Vertrekpunt voor het toekomstperspectief
- Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek
- Ruimte
- Utrechtse participatiestandaard
- Mobiliteit
- Gezonde verstedelijking

DEEL 2. VISIE

4. Identiteit 25
- Het verhaal Cartesiusdriehoek in 2026
- De opgave voor de Cartesiusdriehoek
- Kiezen voor een richting
- Positionering
- Een nieuwe identiteit:
- Vier thema`s en vijf kernwaarden
- Placemaking in de tussentijd
- Principes voor de uitwerking

5. Programma 31
- Het programmatische concept
- De uitnodigende enclave
- Een stedelijke mix
- Wonen in de Cartesiusdriehoek
- Werken in de Cartesiusdriehoek
- Voorzieningen
- CAB gebouw
- Gezonde en levendige buitenruimte
- Tussentijd en placemaking

6. Ruimte 37
- Ruimtelijk raamwerk
- Gezond – uitstekend verbonden
- Enclave – autovrije binnenwereld
- Ontmoeten – centraal park
- Binnenstedelijk – stedelijke mix

7. Mobiliteit 41
- Mobiliteitsconcept Cartesiusdriehoek
- Openbaar vervoer
- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Slimme concepten

8. Duurzaamheid 47
- Ambitie
- Bodem en geluid
- Mobiliteit en luchtkwaliteit
- Stedelijk groen en water
- Ruimtegebruik en bouwmaterialen
- Energie
- Score op integraal prestatiegerichte duurzaamheidinstrument

9. Gezonde verstedelijking 51

DEEL 3. UITWERKING

10. Beeldkwaliteit 57
- Buitenruimte
- Bebouwing

11. Ontwikkelstrategie 69
- Transformatie van een stadsdeel
- Selectie van marktpartijen – Koersdocument als richtinggevend kader
- Ontwikkelen in de tijd - fasegewijze transformatie
- Tijdelijke ontwikkelingen
- Transformatie van het CAB gebouw
- Wie doet waar en wanneer mee
- Ruimtelijk planologische aspecten
- Financiële kaders
- Bewaken van de ruimtelijke kwaliteit

12. Vervolg 75
- Planuitwerking en nadere onderzoeken
- Branding Cartesiusdriehoek
- Communicatie en participatie

BIJLAGE

Participatie 79
- Het participatietraject
- De opbrengst uit het participatietraject

Colofon

OPGAVE I

Perronlaan

Cartesiusweg

ProRail

Creatieve broedplaats

CAB-gebouw

Oproer in CAB gebouw

Station Zuilen

'Poort' naar de Cartesiusdriehoek

Spoor als decor

1. Inleiding

1.1 Een nieuwe koers voor de Cartesiusdriehoek

De Cartesiusdriehoek is een bedrijventerrein van ruim 15 hectare in Utrecht dat ingeklemd ligt tussen de Cartesiusweg en de sporen naar Amsterdam en Den Haag/Rotterdam. Het gebied behoort tot het erfgoed van de spoorwegen en is eigendom van NS Stations. Het monumentale CAB gebouw uit 1949 herinnert nog aan die tijd.

Inmiddels is de Cartesiusdriehoek een heel strategische plek in de stad geworden met bijzonder veel potenties om te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied. Utrecht is een gewilde stad en groeit snel. Veel vraag gaat uit naar binnenstedelijke locaties waar nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Ook de directe omgeving is heel dynamisch. Zo zal de 2e Daalsedijk veranderen in een vernieuwend woonwerkgebied met behoud van het industriële karakter. En het Werkspoorkwartier zal transformeren naar een nieuw type werklandschap met creatieve, ambachtelijke en stadsverzorgende bedrijvigheid. Binnen deze levendige en veerkrachtige omgeving is de huidige enclave met zijn solitaire bedrijfsfuncties dan ook verre van vanzelfsprekend geworden.

Als eigenaar van het gebied heeft NS Stations besloten om in samenwerking met de gemeente Utrecht een transformatie naar een stedelijk woonwerkgebied in gang te zetten. Het doel van NS Stations is om de Cartesiusdriehoek uiteindelijk af te stoten omdat het gebied niet meer tot de primaire activiteiten van NS behoort. Om deze herontwikkeling in goede banen te kunnen leiden is in de eerste plaats een kaderstellende ontwikkelingsvisie nodig. In het verleden zijn ook al eerder verschillende plannen gemaakt voor het gebied, want het besef dat het terrein veel potentie heeft is niet nieuw. Deze plannen zijn echter niet toereikend gebleken om de gewenste transformatie te entameren.

NS Stations en gemeente Utrecht hebben daarom het initiatief genomen een gezamenlijke koers voor het gebied te maken. Die koers moet bestaan uit een gedeelde en gedragen visie op de nieuwe identiteit van de Cartesiusdriehoek met een uitgewerkt samenhangend programmatisch en ruimtelijk kader.

Gezonde en duurzame verstedelijking is een belangrijk thema in het koersdocument. Dit sluit aan bij de expliciete ambities van de gemeente Utrecht op dit vlak. Er liggen hier kansen voor het creëren van een groene en aantrekkelijke openbare ruimte, het initiëren van energie-innovaties en het terugdringen van autogebruik.

Aan Urban Xchange en BGSV is de opdracht gegeven dit koersdocument op te stellen.

1.2 Werkwijze en participatie

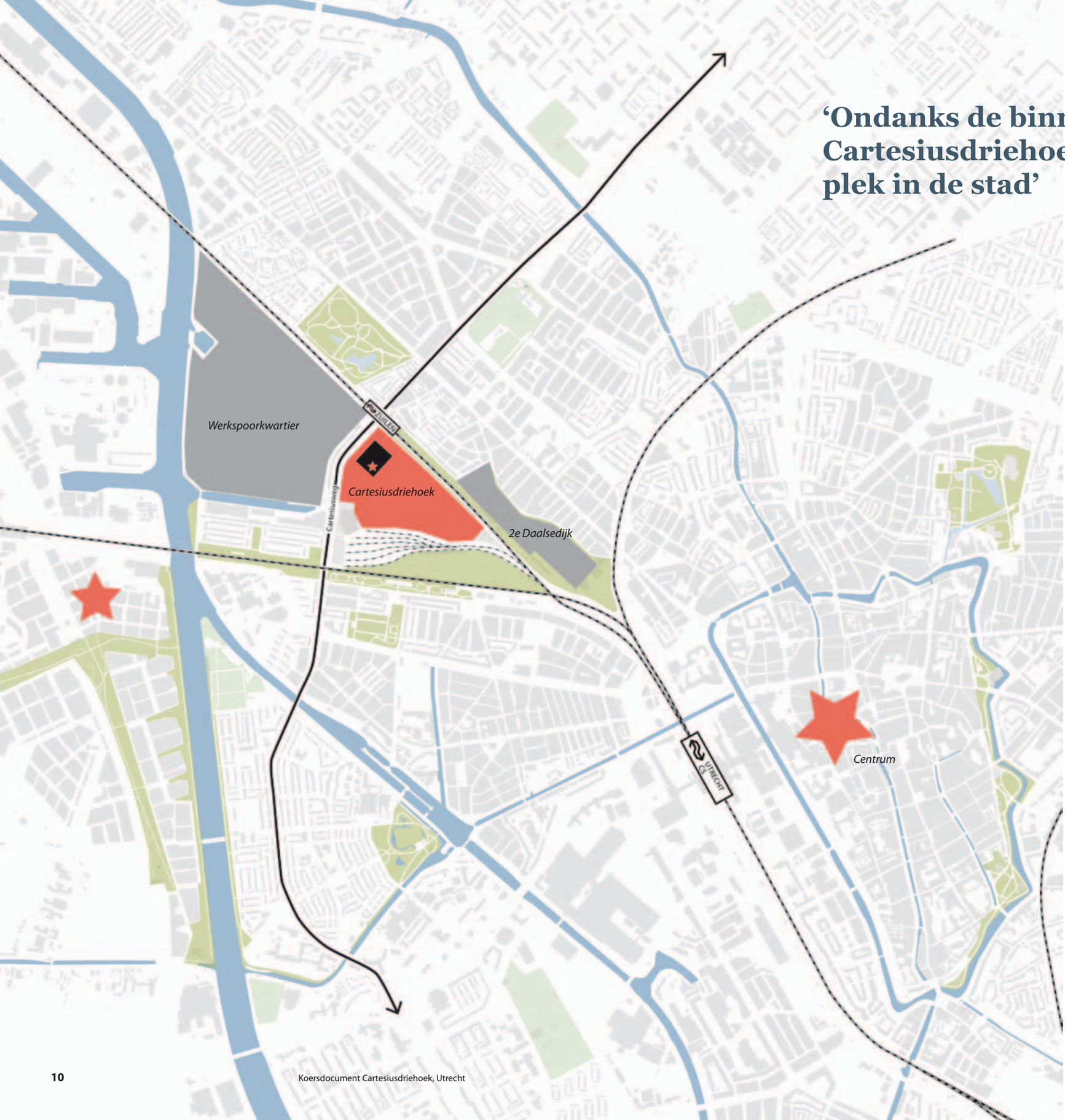
Het doel van het koersdocument is een nieuwe identiteit aan het plangebied te geven, en kaders en richtlijnen vast te leggen voor de toekomstige herontwikkeling. Het koersdocument is een coproductie van NS Stations en de gemeente Utrecht.

De expliciete wens van beide partijen was om bij de uitwerking van de plannen nauw samen te werken met belanghebbenden. Gekozen is voor een participatietraject in het 3e niveau van de Utrechtse Participatiestandaard. Belanghebbenden zijn actief gevraagd hun meningen, verwachtingen en ideeën in te brengen die zoveel mogelijk ook zijn meegenomen in de uiteindelijke visie. Concreet is er een openbare bewonersavond geweest, en zijn er drie inspiratieavonden (workshops) georganiseerd met een vaste groep vertegenwoordigers van bewonersorganisaties (Cartesiusweg, Seringstraat en Schepenbuurt), de wijkraad, de bedrijvenkring en gemeenteraadsleden. In bijlage 1 staat weergegeven wat het participatietraject heeft opgeleverd.

Naast deze participatie is op een aantal cruciale momenten in het traject advies ingewonnen bij externe deskundigen op het gebied van gezonde verstedelijking, duurzaamheid, voorzieningen, mobiliteitsvraagstukken en vastgoedontwikkeling.

Om te komen tot het uiteindelijke koersdocument is een gefaseerd traject doorlopen. In de eerste fase is de huidige situatie van de Cartesiusdriehoek geanalyseerd. Daarbij is de ruimtelijke situatie, de stand van zaken van een aantal lopende ontwikkelingen op het terrein en in de directe omgeving, de marktsituatie en het gemeentelijke beleid in beeld gebracht.
In de tweede fase is een brede zoektocht opgetuigd naar een nieuwe gebiedsidentiteit. Daarbij zijn bestaande visies meegenomen, maar is ook nadrukkelijk de tijd genomen om te divergeren – het openen van mogelijkheden door ruimte te geven aan wensbeelden en inspiratie.
In de derde fase is een aantal ruimtelijke en programmatische scenario's uitgewerkt die inzicht hebben gegeven in de mogelijkheden van het gebied. Met name betrof dit consequenties voor de gebruiksmogelijkheden, het verkeer en de geluidshinder. In de vierde fase is het meest optimale scenario verder uitgewerkt tot het (concept) koersdocument met hoofdstukken voor identiteit, programma, ruimte, mobiliteit en ontwikkelstrategie. In de vijfde fase volgt het traject van definitief maken tot en met de vaststelling van het koersdocument door de gemeenteraad.

‘Ondanks de binnenstedelijke ligging is de Cartesiusdriehoek een tamelijk onbekende plek in de stad’



Historische foto Centraal Autoherstel Bedrijf (CAB gebouw)

Ligging van de Cartesiusdriehoek binnen de stad Utrecht

2. Analyse

2.1 Historie Cartesiusdriehoek

Het plangebied maakte lang onderdeel uit van de voormalige stadsweide van Utrecht. Deze weide lag ten noordwesten van de middeleeuwse ommuurde stad en was een ontginning waar de stadsburgers hun vee konden houden. De stadsweide behoort tot de oudste in cultuur gebrachte gronden bij Utrecht.

Met de komst van de spoorwegen halverwege de negentiende eeuw werd een grootschalige verandering ingeluid voor het hele gebied ten noordwesten van de oude stad. In 1843 kwam als eerste de spoorlijn naar Amsterdam gereed. In 1858 volgde de spoorlijn naar Rotterdam en in 1863 de spoorlijn naar Zwolle. De trajecten waren eigendom van verschillende spoorwegmaatschappijen, en als belangrijk knooppunt van die lijnen werd Utrecht een plek voor werkplaatsen en industrie. Grondstoffen en producten konden gemakkelijk worden aan- en afgevoerd. Met de opening van het Merwedekanaal in 1892 kreeg de industrie in dit stadsdeel nog een extra impuls. Voor de arbeiders werden woonwijken als de Schepenbuurt, Elinkwijk en Majellapark gebouwd.

De Cartesiusdriehoek behoort met de 2e Daalsedijk en Werkspoor tot het erfgoed van spoorwerkplaatsen in Utrecht. De Cartesiusdriehoek was lang in gebruik als rangeerterrein, stapelplaats en lasplaats voor rails. Van cultuurhistorische waarde is het CAB gebouw aan de Cartesiusweg, het voormalige Centraal Autoherstel Bedrijf uit 1949 dat ontworpen is door spoorwegenarchitect Sybold van Ravensteyn. Naast eigenaar van het sporennet was de NS ook grootaandeelhouder van veel bus- en trammaatschappijen. Om al die bussen te onderhouden besloot de NS hier een centrale revisiewerkplaats in te richten. Het gebouw is inmiddels in gebruik door een aantal creatieve bedrijven en voor tijdelijke opslag. Het CAB gebouw – inclusief het bijbehorende restant van het hekwerk – is een gemeentelijk monument. Bij de transformatie van het gebouw (zie verder in dit koersdocument) zal de monumentale waarde worden meegenomen. Het gebouw heeft onmiskenbaar veel potentieel. Bij de definitieve indeling van het CAB gebouw biedt het de voorkeur om ook aan de binnenzijde de oorspronkelijke ruimtelijkheid van het gebouw terug te laten keren. Naast de cultuurhistorische en architectonische waarde is het CAB gebouw ook stedenbouwkundig van belang als beeldbepalend gebouw langs de Cartesiusweg en de sporen.

2.2 Huidige situatie Cartesiusdriehoek

Momenteel is de Cartesiusdriehoek een gemengd bedrijventerrein van 15,4 hectare. Voor een beperkt deel is de bedrijvigheid nog gerelateerd aan de spoorwegen – zoals de verkeersleidingpost van ProRail en een vestiging van spoorwegbouwer VolkerRail. Maar inmiddels kent het gebied een grote variatie aan bedrijven waaronder gemeentewerken, een autoschadebedrijf, een vestiging van PostNL en een trainingscentrum van Falck. In een aantal onopvallende loodsen zijn diverse kleinere bedrijven actief. In het CAB gebouw zitten opslagruimten en creatieve bedrijven waaronder bierpub Oproer en dB's met haar muziekstudio's, café en popzaal. In 2015 is een vestiging van Sligro geopend.

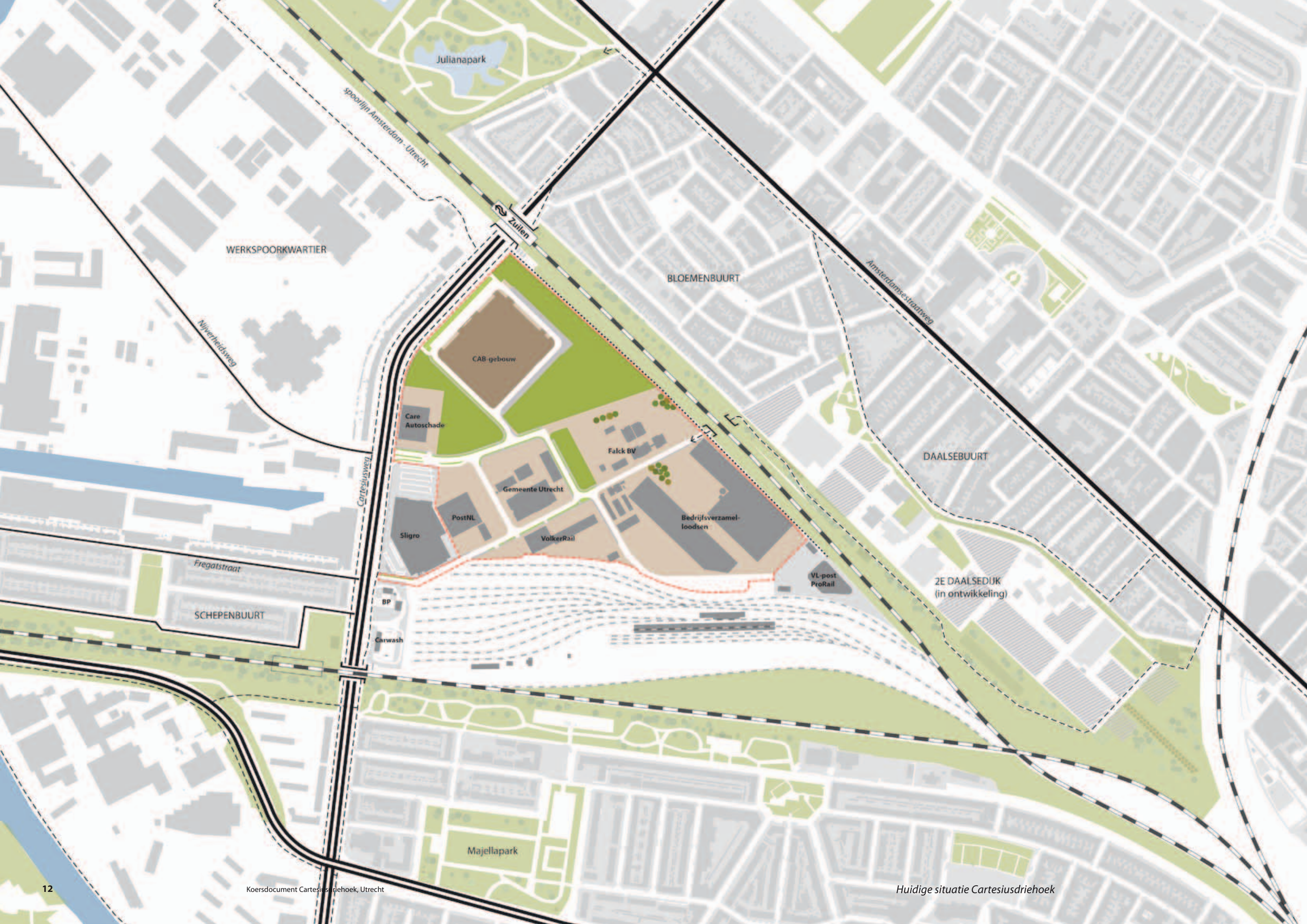
Ondanks de gunstige binnenstedelijke ligging is de Cartesiusdriehoek een tamelijk onbekende plek in de stad. Dit wordt mede veroorzaakt door de omsluiting van de sporen; er gaan geen doorlopende verkeersroutes door het gebied. Alleen de gebouwen en de functies aan de Cartesiusweg zijn bekend bij het grote publiek. Het binnengebied bevat verder ook geen functies die voor publiek interessant zijn. Bovendien oogt het binnengebied ook weinig uitnodigend door de overwegend laagwaardige inrichting met afrasteringen, braakliggende delen en deels povere gebouwen. Tussen de bedrijvigheid zelf bestaat nagenoeg geen samenhang. Activiteiten vinden plaats binnen de gebouwen of de kavels en daarmee zijn er weinig tot geen onderlinge interacties. Doordat delen onbebouwd zijn bestaat het gevoel van een overmaat aan buitenruimte. Al met al maakt dit de driehoek een verborgen, onbekend en onbetreden stuk stad.

In de afgelopen jaren heeft het bedrijventerrein echter niet stil gestaan. Op verschillende momenten is naar de mogelijkheden van de Cartesiusdriehoek gekeken om te intensiveren of te transformeren. In afwachting op de keuze of de Cartesiusdriehoek een woonbestemming zou krijgen of een bedrijfsbestemming zou behouden heeft NS inmiddels grote delen van het gebied gesaneerd en vrijgemaakt. Een aantal kavels op het terrein is recentelijk door NS verkocht. In 2015 is een tweetal nieuwe ontwikkelingen in gebruik genomen. In de zuidoostelijke punt heeft ProRail haar nieuwe verkeersleidingpost betrokken, en in de zuidwestelijke hoek direct aan de Cartesiusweg heeft Sligro een nieuwe vestiging geopend.

Het vaststellen van een nieuw toekomstperspectief betreft de driehoek exclusief deze twee nieuwe ontwikkelingen. Het plangebied in dit koersdocument heeft een oppervlakte van 15,4 hectare. Het studiegebied is vanzelfsprekend breder – de directe omgeving wordt nadrukkelijk meegenomen om de ontsluiting en bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen en de mentale verbindingen te kunnen optimaliseren.

De toekomstige Cartesiusdriehoek zal dus delen van de huidige Cartesiusdriehoek in zich hebben. Er zal hier geen sprake (kunnen) zijn van het volledig 'leegvegen' van het plangebied. Zo blijven dus de drie 'hoeken' bestaan: de nieuwe VL-post van ProRail, de nieuwe Sligro en natuurlijk het CAB gebouw. Bij de VL-post en de Sligro gaat het om gebouw én functie. Bij het CAB gebouw gaat het om het karakteristieke gebouw waar in lijn met dit koersdocument een nieuw concept voor wordt uitgedacht.

De overige aanwezige gebouwen, gebruikers en/of functies zijn daarentegen niet 'hard' richting toekomst. Waarbij natuurlijk wel geldt dat deze bedrijfsgebouwen door NS verhuurd zijn, met nog variërende looptijden – van 2017 tot 2024. De lopende huurcontracten zullen van invloed zijn op de fasering.



Huidige situatie Cartesiusdriehoek

2.3 Directe omgeving Cartesiusdriehoek

Hoewel de Cartesiusdriehoek goed bekeken kan worden vanuit de trein is de Cartesiusweg de enige toegangsweg naar het gebied. De Cartesiusweg is als zodanig ook het belangrijkste venster. Aan de overzijde van de Cartesiusweg ligt een lange rij woningen, in feite de overburen. Deze bewoners kijken aan de voorkant uit op het CAB gebouw en de rest van de Cartesiusdriehoek. Zij voelen zich vanzelfsprekend nauw betrokken bij de ontwikkelingen in het gebied. Aan de zuidwestzijde, schuin tegenover de Sligro, ligt ook de Schepenbuurt in de directe nabijheid van het plangebied.
Voorts grenst de driehoek aan het Werkspoorkwartier dat zich uitstrekt achter de Cartesiusweg. Het kruispunt met de ontsluiting van de Perronlaan op de Cartesiusweg is tegelijkertijd ook de toegang naar het Werkspoorkwartier aan de overzijde.
De driehoek wordt verder van zijn omgeving gescheiden door spoorwegen. Aan de overzijde van het spoor naar Amsterdam ligt de Bloemenbuurt en de 2e Daalsedijk. Met name de bewoners aan de Seringstraat voelen zich nauw betrokken bij de ontwikkelingen in het gebied. Zij kijken aan de achterzijde uit op het spoor. Aan de zuidzijde van de Cartesiusdriehoek ligt het rangeerterrein van Nedtrain en het spoor naar Rotterdam. Aan de overzijde daarvan ligt de woonbuurt Nieuw Engeland (Majella).

In de directe omgeving van de Cartesiusdriehoek verandert er momenteel veel. Buitengewoon interessant zijn de ontwikkelingen die (gaan) plaatsvinden op de naastgelegen industriële locaties van het Werkspoorkwartier en de 2e Daalsedijk. Deze zullen grote invloed hebben op de positionering van het plangebied en dus ook mede de toekomstige identiteit gaan bepalen.
Het Werkspoorkwartier maakt geleidelijk de omslag van een grootschalig industrieel gebied naar een meer kleinschalig werklandschap met creatieve, ambachtelijke en stadsverzorgende bedrijvigheid. De Ontwikkelingsvisie Werkspoorkwartier uit 2012 is het kompas voor deze transitie. De nieuwe richting heeft in de afgelopen jaren geleid tot een explosie aan vernieuwende initiatieven waaronder allerlei publieksaantrekkende activiteiten en evenementen. Het Werkspoorkwartier heeft zichzelf binnen Utrecht een nieuwe plek op de kaart bezorgd.
Ook de 2e Daalsedijk zal de komende tijd gaan transformeren, zij het meer planmatig. Dit gebied ligt aan de overzijde van het spoor naast de Bloemenbuurt. Net als de Cartesiusdriehoek was dit een privaat bedrijventerrein dat in eigendom is van NS. Het gebied was lang in gebruik als spoorwerkplaats en kent een aantal beeldbepalende industriële monumenten met cultuurhistorische waarde. De NS heeft recent een ontwikkelvisie en ontwikkelkader vastgesteld waarmee het startsein is gegeven voor een transformatie naar een geheel nieuwe woon- en werkomgeving met ook publieksvoorzieningen. Het bijzondere industriële karakter blijft daarbij behouden.

2.4 Cartesiusdriehoek op de stedelijke schaal

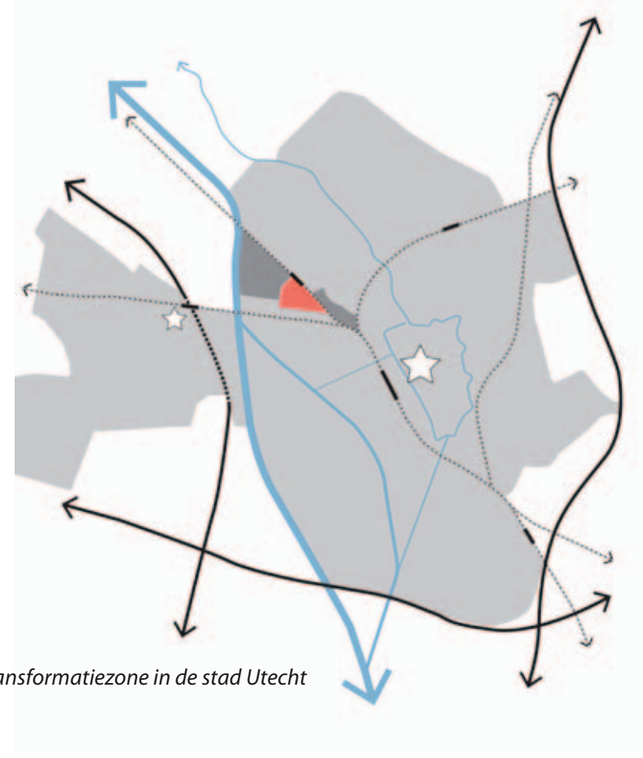
De kaart van Utrecht vertoont ten noordwesten van de binnenstad een bijzondere taartpunt van binnenstedelijke bedrijventerreinen. De 2e Daalsedijk, de Cartesiusdriehoek en het Werkspoorkwartier vormen als zodanig een aaneengesloten industriële 'scheg', die verder doorloopt aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze drie bedrijventerreinen zijn het erfgoed van de spoorwegen, maar door de centrale en strategische ligging hebben zij nieuwe potenties gekregen binnen de stad van vandaag. Met het industriële karakter biedt deze positie in de stad ongekende kansen voor nieuwe betekenissen.
De stad verandert in sneltreinvaart, en zal naar verwachting doorgroeien richting 400.000 inwoners. Daarbij is zij uitgedijd waardoor plekken als deze steeds meer binnenstedelijk zijn komen te liggen. Door de komst van Leidsche Rijn ligt de Cartesiusdriehoek ongeveer in het geografische midden van de stad. De driehoek ligt ook precies tussen de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum, beide zijn straks in hooguit 10 fietsminuten bereikbaar.

In heel Europa worden vergelijkbare binnenstedelijke industrieterreinen ontdekt als kansrijke transformatieplekken voor andersoortige stedelijke milieus, vaak met een creatief en ambachtelijk karakter. Ze bieden zo aanvullende leefstijlen en nieuwe ontmoetingsplekken in de stad waarmee het aanbod wordt verrijkt en de stad als geheel aantrekkelijker wordt. Utrecht heeft met name aan de westzijde een schil van vooroorlogse industrieterreinen die geleidelijk verkleuren en verdichten. Denk aan de Veilinghaven, Rotsoord, Zijdebalen en de Merwedekanaalzone. Binnen de snel veranderende stad en de toenemende druk op nog 'vrije' binnenstedelijke locaties heeft de nog relatief onbekende Cartesiusdriehoek met zijn omvang van ruim 15 ha een aantrekkelijke en haast vanzelfsprekende uitgangspositie voor transformatie naar woonwerkgebied.

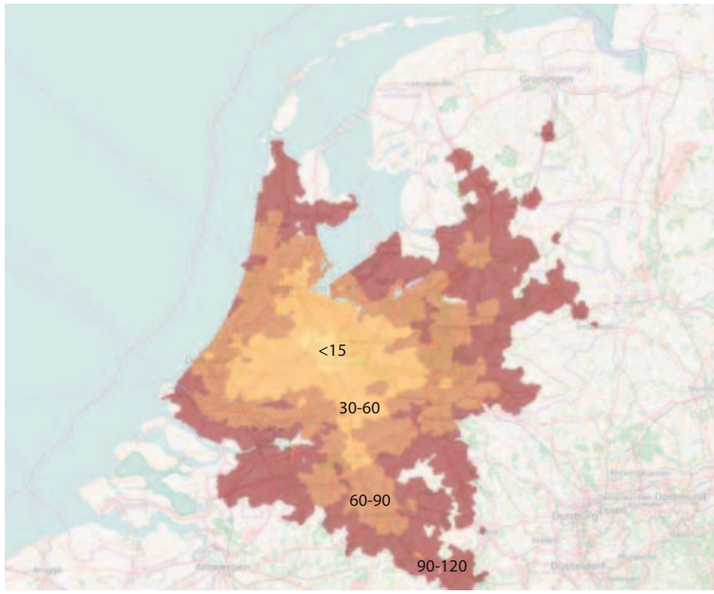
De transformatie en verdichting van de Cartesiusdriehoek past ook uitstekend in het huidige beleid van de stad. In de recent vastgestelde Ruimtelijke Strategie kiest de gemeente nadrukkelijk voor binnenstedelijke verdichting om de groei van het aantal inwoners op te vangen. Gezonde verstedelijking staat daarbij centraal. Primaire verdichtingslocaties zijn het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Ook de Cartesiusdriehoek is in de Ruimtelijke Strategie opgenomen als verdichtingslocatie. Vanuit het gemeentelijke beleid bezien ligt hier dus ook een opgave tot verdichting en een gezonde verstedelijking. Dit koersdocument geeft concrete invulling aan deze opgave, en laat daarmee zien dat op deze locatie de ambities van de Ruimtelijke Strategie waar zijn te maken.

Binnen de taartpunt van 2e Daalsedijk, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier zijn vooralsnog weinig stedelijke voorzieningen aanwezig. Scholen, winkels, gezondheids-, sport- en groenvoorzieningen zijn er natuurlijk wel, maar liggen in de woonbuurten rondom deze drie locaties. Bij de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is er ruimte om nieuwe of ontbrekende voorzieningen toe te voegen.

Van cruciaal belang is tenslotte het realiseren van goede verbindingen met de omgeving en de rest van de stad. Voor het streven naar 'de gezonde stad' zijn met name snelle en aangename routes voor de fiets en het openbaar vervoer belangrijk. Dit geldt in het bijzonder voor de Cartesiusdriehoek die nu richting het centrum geen doorgaande verbindingen kent. In dit koersdocument krijgt het mobiliteitsthema alle nodige aandacht.



Positie Cartesiusdriehoek binnen transformatiezone in de stad Utecht



Reistijd met OV vanaf station Zuilen (in minuten)

- sportvereniging
- stadsstrand
- sportschool
- KidzCity
- manege
- zwembad
- speeltuin/ speelvoorziening
- ziekenhuis
- basisschool
- gezondheidszorg
- detailhandel
- hotspot

Cartesiusdriehoek en omliggende voorzienigen

2.5 Groenstructuur huidige situatie Cartesiusdriehoek

De Cartesiusdriehoek heeft nu geen publieke groenvoorzieningen. Een deel van de Cartesiusdriehoek is braakliggend terrein dat is ingezaaid met gras. Aan het einde van de Perronlaan staan tegen het spoor aan een aantal grote bomen. Verderop in dit koersdocument wordt beschreven op welke wijze het plangebied een groene structuur zal krijgen.
Daarnaast is het voor de leefkwaliteit belangrijk om bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek goede langzaam verkeersverbindingen naar de groenstructuren te realiseren. In de omliggende omgeving zijn diverse parken aanwezig. In de omgeving gaat ook meer groen bijkomen. Bij de transformaties van de 2e Daalsedijk en het Werkspoorkwartier is de toevoeging van een openbare groenstructuur een belangrijke ambitie.

2.6 Mobiliteit huidige situatie Cartesiusdriehoek

De Cartesiusdriehoek beschikt over een overzichtelijke wegenstructuur op het terrein. De Perronlaan is in de huidige situatie voor het autoverkeer de exclusieve ontsluitingsweg op de Cartesiusweg. Deze vierbaansweg maakt onderdeel uit van het netwerk van stedelijke verbindingswegen.
De Cartesiusweg is één van de drukste wegen van de stad. De gemeente wil het autoverkeer op de Cartesiusweg fors verminderen.
Verkeerstellingen in mei 2016 wijzen uit dat de huidige bedrijven in de Cartesiusdriehoek (inclusief Sligro) circa 2.200 autoritten genereren per dag. Binnen het huidige bestemmingsplan ligt de maximale grens op 9.157 autoritten per dag.

Op het eerste gezicht lijkt het verder ontwikkelen van de Cartesiusdriehoek in tegenspraak te staan met de ambities voor de Cartesiusweg. Nieuwe ontwikkelingen zouden immers kunnen leiden tot juist meer autoverkeer. Toch is de opgave complexer dan een lineaire rekensom. De stad zet óók in op binnenstedelijke ontwikkelingen. Inbreiding en verdichting van bebouwing leidt tot duurzamer ruimtegebruik en zorgt op het stedelijke schaalniveau juist voor minder autoverkeer. In de recente Mobiliteitsnota van de gemeente wordt als voorbeeld gegeven dat een huishouden in de buurt van de Amsterdamsestraatweg aanzienlijk minder autoritten maakt dan een vergelijkbaar huishouden in Leidsche Rijn. Vlak bij de binnenstad rijden veel meer fietsers. Onderlinge afstanden worden door inbreiding verkleind en de fiets en het openbaar vervoer zijn in de stad goede alternatieven. Daarmee is verdichting een effectief middel in het streven naar een gezonde verstedelijking. De opdracht is dus om hier een win-win situatie van te maken door zowel te verdichten als tegelijk ook het autoverkeer te verminderen.

Desondanks blijft de opgave. De keuze voor een bepaald inrichtingsplan en eventuele verkeerstemperende maatregelen op de Cartesiusweg vallen buiten dit koersdocument. In het kader van de Westelijke Stadsboulevard onderzoekt de gemeente momenteel de juiste balans tussen verkeersruimte en doorstroming en de stedelijke inpassing van de Cartesiusweg. Vanuit die ambities is een maximale grens aan de verkeersbewegingen vanuit de Cartesiusdriehoek gesteld. Hierbij is het autoverkeer in de ochtend- en avondspits maatgevend.

Het betekent dat de partijen die zich inzetten voor de transformatie van de Cartesiusdriehoek een grote verantwoordelijkheid dragen om het toekomstige autogebruik zo laag mogelijk te houden. Binnen dit koersdocument is het daarom belangrijk een dusdanig pakket van maatregelen te formuleren waarmee het aantal autoverkeersbewegingen in de toekomstige bebouwde situatie binnen de gestelde grenswaarde voor de spits blijft. Daarbij zal maximaal ingezet moeten worden op doelgroepen, inrichting en aanvullende maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer, fiets en lopen stimuleren. Wanneer in de toekomst blijkt dat het pakket van maatregelen niet het gewenste effect heeft, moeten partijen alternatieve maatregelen nemen.

Bijzonder is de ligging naast het in 2007 geopende Station Zuilen. Dit station geeft een snelle verbinding met Utrecht Centraal en de binnenstad. Het busvervoer is daarentegen niet altijd optimaal. De snelste verbinding naar de binnenstad loopt vanaf de Amsterdamse Straatweg.

Voor het fietsverkeer betekent de huidige ingesloten situatie dat moet worden 'omgefietst' via de Cartesiusweg. De geplande aanleg van een fietstunnel naar de 2e Daalsedijk zal echter een groot effect hebben op het binnenstedelijke perspectief van de Cartesiusdriehoek. Het centrum komt dan ineens heel dichtbij te liggen. Deze fietstunnel komt in het verlengde van de Locomotiefstraat.

Een bijzonder object in de huidige Cartesiusdriehoek is het private fietspad van ProRail. Deze loopt langs het spoor en is aangelegd voor de werknemers zodat zij veilig 24 uur per dag van station Zuilen naar hun kantoor kunnen komen. Ook in de toekomst moet een veilige route binnen de Cartesiusdriehoek gegarandeerd blijven.

2.7 Archeologische waarden Cartesiusdriehoek

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor de Cartesiusdriehoek een archeologische verwachting. Deze verwachting is gebaseerd op de ligging van het plangebied op de stroomgordel van de Rijn en de Vecht, waarop vanaf de prehistorie bewoning mogelijk was.
Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat een archeologievergunning moet worden aangevraagd indien sprake is van bodemverstorende werkzaamheden met een oppervlakte groter dan 1.000 m2 en dieper dan 50 cm beneden het huidige maaiveld. Aan de archeologievergunning kunnen voorwaarden gekoppeld worden ter bescherming van archeologische waarden in de bodem, bijvoorbeeld de voorwaarde dat eerst een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Indien bouwplannen ontwikkeld worden is het raadzaam vooroverleg te voeren met de gemeentelijke archeologen.

Geluid; 1,5m hoogte

Geluid; 15m hoogte

Bodem; grondvervuiling

legenda geluidscontouren

- *contour 58 - 63 dB*
- *contour 60 - 65 dB*
- *contour 65 - 68 dB*
- *contour > 68 dB*

legenda grondvervuiling

- *contour verontreiniging grondwater (interventiewaarde)*
- *contour verontreiniging grondwater (streefwaarde)*
- *contour grond verontreiniging (interventiewaarde)*
- *contour grond verontreiniging (achtergrondwaarde)*

2.8 Milieu aspecten huidige situatie Cartesiusdriehoek

In 2015 heeft Movares de omgevingsfactoren in de huidige situatie in kaart gebracht. In dat rapport wordt ingegaan op geluid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, kabels en leidingen, en externe veiligheid.
Geluidbelasting is een belangrijk gegeven waar rekening mee gehouden moet worden bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek. Met name het railverkeer genereert hoge geluidbelasting, en in mindere mate ook het wegverkeer op de Cartesiusweg en het emplacement van Nedtrain. Niettemin geldt de conclusie dat het realiseren van geluidgevoelige objecten (zoals woningen en bijvoorbeeld scholen) mogelijk is wanneer afschermende maatregelen worden genomen. Daarbij valt te denken aan geluidschermen en raildempers, maar ook aan 'dove gevels' bij nieuwbouw.
De luchtkwaliteit is ingeschat aan de hand van de concentraties fijnstof langs de Cartesiusweg. Die liggen binnen de vereiste grenswaarden en vormen in principe geen belemmering voor de herinrichting van het plangebied. Wel is het zo dat de Cartesiusweg een stedelijke verbindingsweg is en veel autoverkeer heeft. Zeker voor gevoelige bestemmingen als een mogelijke school of kinderdagverblijf is een ligging direct naast deze weg niet gewenst. Beter is het om deze verder van de Cartesiusweg te situeren, het liefst op minimaal 100 meter. Hier is een afname van fijnstof in de lucht aanzienlijk. Dit gegeven staat overigens los van de gemeentelijke ambitie om de luchtkwaliteit op de Cartesiusweg te verbeteren, onder meer door het autoverkeer drastisch te verminderen.
Bodemverontreiniging is aanwezig. In april 2016 hebben SBNS en de gemeente in een geïntegreerd evaluatieverslag voor de Cartesiusdriehoek de status van de bodem en alle saneringen vastgelegd.
Daarin is bepaald dat sprake was van één omvangrijke verontreiniging onder het CAB gebouw, waarvoor eveneens in april 2016 een saneringsplan is opgesteld. De benodigde sanering middels grondinjecties heeft inmiddels eind augustus - begin september 2016 plaatsgevonden. Gedurende tien jaar zal dit door NS en de gemeente worden gemonitord. Naast deze grotere verontreiniging is geen sprake meer van ernstige gevallen van bodemverontreiniging. In een aantal gevallen zijn kleinere vlekken restverontreiniging bekend.
In het verleden is in de Cartesiusdriehoek een groot aantal saneringen uitgevoerd, waarbij in een aantal gevallen de restverontreiniging niet volledig kon worden verwijderd. Bij ontwikkeling en grondverzet zal per verontreinigingsvlek vastgesteld moeten worden welke maatregelen genomen moeten worden om de toekomstige bestemming mogelijk te maken.
Kabels en leidingen liggen heel logisch in het plangebied: langs de wegenstructuur en het spoor.
Op het vlak van externe veiligheid zijn in de huidige situatie twee bronnen aanwezig met een risicocontour. Dat zijn de BP pompstation (LPG) en het terrein van Falck. Deze vormen geen belemmering voor de planontwikkeling.

2.9 Eerdere visies voor de Cartesiusdriehoek

Het besef dat de Cartesiusdriehoek veel potenties heeft als transformatiegebied is niet nieuw. Zowel de NS als de gemeente Utrecht realiseren zich dit al geruime tijd. In het recente verleden zijn ook al eerder plannen voor het gebied uitgewerkt. De laatste stedenbouwkundige verkenningen dateren van 2008 van Soeters Van Eldonk en 2013 van Urhahn. Geen van de plannen heeft het gewenste gezamenlijke draagvlak gekregen. Toch hebben ze wel ingrediënten die ook in de huidige zoektocht van waarde kunnen zijn. Zo is het voor de identiteit interessant dat Soeters voorstelde om het gebied 'open te breken' en als woonbuurt met de stad te verbinden, terwijl Urhahn de waarde juist zag in de 'enclave' voor een bepaalde ondernemende creatieve doelgroep.

2.10 SWOT analyse

In de zoektocht naar een nieuw toekomstperspectief is het belangrijk een analyse te maken van sterke en zwakke punten, en van kansen en bedreigingen van het plangebied. In bijgaande SWOT analyse is dit voor de Cartesiusdriehoek gedaan.

sterktes

- Binnenstedelijke locatie
- Goede ontsluiting via de Cartesiusweg
- Korte afstand naar de binnenstad
- Station Zuilen, OV bereikbaarheid
- Monumentaal CAB gebouw
- Architectuur VL-Post Prorail
- Veel ruimte
- Vrijheidsgevoel, pioniersgevoel
- Logische ruimtelijke structuur
- Snel kunnen handelen (grotendeels 1 eigenaar)

zwaktes

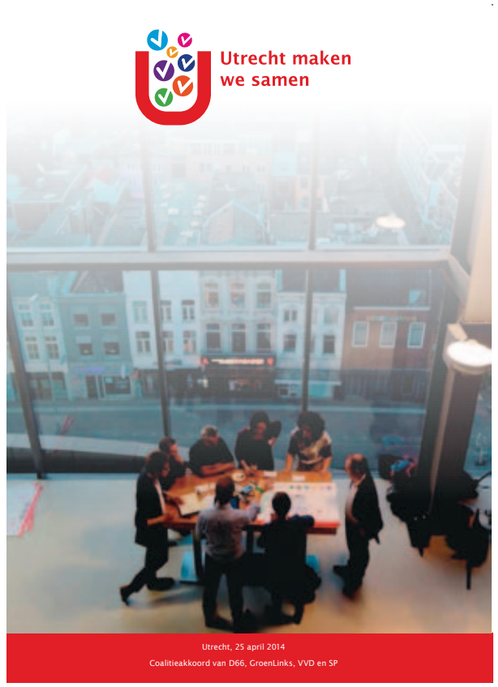
- Traditioneel en versleten bedrijventerrein
- Omsloten door sporen – geen directe verbindingen naar woonbuurten zuid en oost
- Milieuhinder (ontwikkelbeperkingen)
- Afnemende bereikbaarheid van buiten de stad
- Geen samenhang, autonome naar binnen gekeerde wereldjes
- Hekken rondom kavels, ontoegankelijke en afgesloten terreinen
- Blijvende solitaire functies (Sligro, VL-post)
- Geringe bekendheid, zwak imago
- Ongure praktijken 's nachts

kansen

- Veel potentie voor transformatie
- Snel stijgende marktomstandigheden
- Grote vraag naar woningen op karakteristieke binnenstedelijke plekken, o.a. bij hoogopgeleiden, jongeren, gezinnen, creatievelingen
- Groeiend aantal innovatieve ondernemers
- Veel ruimte voor ontwikkelingen
- Aantal grote kavels beschikbaar om snel van start te gaan
- Kans om samenhangende transformatie te maken (1 eigenaar)
- Kans voor echte verstedelijking in hoge dichtheden
- Idee van enclave benutten / eenheid creëren in leefstijl (fris, hip, jong, groen etc)
- Kansen voor tijdelijkheid
- Kansen voor verbindende openbare ruimte
- CAB gebouw heeft potentie als identiteitsdrager / publieke ontmoetingsplek
- 'Gezonde stad' als USP
- Veel kennis en lopende initiatieven in de stad over de 'gezonde stad'
- Veel alternatieven voor autogebruik
- Komst van de fietstunnels en de snelle doorgang naar de binnenstad
- Initiatieven in de omgeving voor energie transitie

bedreigingen

- Intensiteit autoverkeer Cartesiusweg
- Eventuele autobeperkende maatregelen leiden mogelijk tot parkeeroverlast in omliggende buurten
- Kavelgewijze projectontwikkeling kan leiden tot gefragmenteerde ontwikkelingen zonder samenhang
- De overmaat aan ruimte is mogelijk een beletsel voor een prettig verblijfsklimaat
- Treingeluid mogelijk beletsel om aangename omgeving te creëren
- Inpasbaarheid van bestaande bedrijven



Verschillende afbeeldingen van relevante beleidsstukken

3. Relevant beleid

3.1 Vertrekpunt voor het toekomstperspectief

De gemeente Utrecht heeft op een aantal relevante beleidsterreinen keuzes gemaakt die in feite het vertrekpunt geven voor het toekomstperspectief van de Cartesiusdriehoek. Het gaat hierbij onder meer om stadsbrede visies voor ruimte, mobiliteit en gezondheid. Deze beleidsuitspraken bestaan deels uit richtlijnen voor concrete maatregelen en deels uit ambities die nader vorm moeten krijgen. Met name de grote stedelijke transformatiegebieden zijn bij uitstek de plekken waar ambities tastbaar gemaakt kunnen worden.

3.2 Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek

Momenteel geldt voor het gebied het bestemmingsplan Cartesiusweg e.o. dat door de raad is vastgesteld op 13 september 2013. Het hele gebied heeft daarin de bestemming 'bedrijventerrein'. Binnen dit bestemmingsplan zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieucategorie 3.2 en geldt een maximale bouwhoogte van 15 meter. Bij het benzinestation aan de Cartesiusweg geldt een veiligheidszone Bevi (besluit externe veiligheid inrichtingen) vanwege het LPG vulpunt. Bij transformatie van het gebied naar andere functies zoals woningbouw zal vanzelfsprekend een nieuwe bestemmingsplanprocedure nodig zijn.

3.3 Ruimte

Structuurvisie gemeente Utrecht 2015-2030 (2004)

In 2004 is de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. Daarin is de gewenste ruimtelijke invulling van de stad Utrecht op middellange en lange termijn beschreven. Gewerkt is met drie ontwikkelperspectieven met een horizon op 2030. De Cartesiusdriehoek krijgt daarin nog weinig directe aandacht. Het gebied wordt in 2004 al wel genoemd als mogelijke transformatie naar een gemengd stedelijk gebied (wonen, werken en voorzieningen).

Hoogbouwvisie (2005)

Als flankerende studie bij de Structuurvisie is in 2005 de Utrechtse hoogbouwvisie uitgekomen. Deze gaat in op de kansen, mogelijkheden en beperkingen voor hoogbouw. Met hoogbouw kan in principe meer programma op een beperkt grondoppervlak worden gerealiseerd (intensiever grondgebruik) waardoor ruimte open blijft voor bijvoorbeeld openbaar groen. Hoogbouw is natuurlijk een relatief begrip. In Utrecht ligt de gemiddelde hoogte van gebouwen op 15 meter. De visie stelt dat er effecten zijn op de omgeving bij gebouwen van 30 meter of hoger. Om stedelijke allure aan te brengen wordt een maat van 60 tot 80 meter gehanteerd. In de Utrechtse hoogbouwvisie wordt uitgegaan van de kracht van bundeling en concentratie. Het wensbeeld van destijds ging uit van twee brandpunten (Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum) waar tot 90 meter al dan niet met uitzondering kan worden gebouwd. Daarnaast is de stad ingedeeld in een centrale zone en de rest van de stad waar verschillende basishoogtes gelden.

De hoogbouwvisie ontstond in een tijd waarin alle grote steden met dat thema bezig waren, en er behoefte bestond aan een toetsingskader. De aandacht bij stedelijke ontwikkelingen in Utrecht gaat in de huidige tijd echter meer naar de effecten van hoogbouw op de menselijke maat dan naar de bouwhoogte zelf. Activiteiten en beleving op straatniveau, en het creëren van levendige plinten staan nu voorop.

Ten tijde van de hoogbouwvisie stond de Cartesiusdriehoek ook nog niet op het netvlies voor transformatie – laat staan voor de huidige ambities voor verdichting en intensivering die horen bij een gezonde stad. De Cartesiusdriehoek valt dan ook vanzelfsprekend buiten het wensbeeld voor hoogbouw uit 2005. In die hoogbouwvisie wordt niettemin rekening gehouden met veranderend perspectief – bij een zwaarwegend belang voor de gehele stad kan beargumenteerd worden afgeweken. Verder gelden natuurlijk allerlei aandachtspunten wanneer hoogbouw wordt voorgesteld, zoals mogelijke schaduwwerking, windhinder en effecten op zichtlijnen, uitzicht en privacy. Bij al deze aandachtspunten geldt dat maatwerk is vereist.

Actualisering Woonvisie (2015)

De 'Actualisering woonvisie Utrecht' is op 4 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente wil met een gedifferentieerd woningaanbod van voldoende omvang en van een voldoende kwaliteit haar positie als aantrekkelijke woonstad verder versterken. De snelle groei van de stad wil de gemeente opvangen door inbreiding in bestaand stedelijk gebied, zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte en het groen. Om de stad goed te laten functioneren zijn woningen nodig voor alle sectoren van de arbeidsmarkt. Kenmerkend voor Utrecht is dat jonge huishoudens en gezinnen met kinderen een belangrijke vraag blijven uitoefenen op de woningmarkt in de komende jaren. In de visie wordt een aantal duidelijke prioriteiten gesteld. Daarbij ligt de focus op de huursector en dan met name op de sociale huursector. Het probleem van de betaalbaarheid van huren krijgt hierbij de meeste aandacht. Dit heeft te maken met de forse huurstijgingen van de afgelopen jaren. Centraal staan ook de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal middeldure huurwoningen. Verder wil de gemeente geen sociale tweedeling in de stad en wordt gestreefd naar gemengd wonen. Dit koersdocument geeft nadrukkelijk invulling aan deze doelstellingen; de Cartesiusdriehoek biedt als inbreidingslocatie veel potentie voor het creëren van een aantrekkelijke en gemengde woonbuurt waar aandacht is voor de prioriteiten van de stad (zie onder meer hoofdstuk 5 Programma).

Ruimtelijke Strategie 2016

Recentelijk heeft de Raad de Ruimtelijke Strategie 2016 aangenomen met als titel 'Utrecht kiest voor gezonde groei'. Deze ruimtelijke strategie is opgesteld om goed in te kunnen spelen op de toegenomen populariteit van de stad. Om de snelle groei van de stad te kunnen opvangen zijn de contouren voor ontwikkelopgaven in beeld gebracht. Het huidige College heeft het thema 'gezonde verstedelijking' in haar ruimtelijke strategie centraal gesteld. Kernboodschap is dat de groei de komende jaren voornamelijk wordt opgevangen door inbreiding en verdichting op de verschillende transformatiegebieden in de stad. Vanzelfsprekend is er een directe relatie met de mobiliteitsopgaven in de stad waarbij prioriteit wordt gegeven aan voetganger, fiets en openbaar vervoer. Naast de twee grote locaties in de stad (het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone) wordt onder meer de Cartesiusdriehoek expliciet genoemd als transformatieopgave. In de tijd gezien biedt de Cartesiusdriehoek al op korte termijn een uitstekende mogelijkheid om aan de gewenste ambities van de Ruimtelijke Strategie en de wens tot gezonde verstedelijking te voldoen.

3.4 Utrechtse participatiestandaard

In 2010 is door de gemeente de 'Utrechtse Participatiestandaard' uitgebracht. De standaard beoogt bewoners, ondernemers, organisaties en professionals eerder en beter te betrekken bij beleid en projecten. De standaard is geen strak protocol. Er wordt onderscheid gemaakt naar vier niveaus van participatie: informeren, raadplegen, adviseren en coproduceren. De keuze is afhankelijk van het krachtenveld van actoren in de omgeving van het project. Feitelijk gaat het om maatwerk. Voor de totstandkoming van dit koersdocument is gekozen voor het derde participatieniveau 'adviseren'.

NS Stations en de gemeente hebben de agenda van het koersdocument bepaald, maar betrokkenen konden problemen en oplossingen aandragen. Deze ideeën hebben een volwaardige rol gespeeld bij de totstandkoming van dit koersdocument. De rol van de participant is adviseur. Daarnaast heeft de wijkraad ook hier de bevoegdheid om zowel gevraagd als ongevraagd het college te adviseren.
Concreet heeft voor dit koersdocument een actieve participatie plaatsgevonden met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties (Cartesiusweg, Schepenbuurt en Seringstraat), de bedrijvenkring en de wijkraad. In een drietal gezamenlijke workshops gedurende het gehele traject hebben betrokkenen volwaardig geparticipeerd bij de totstandkoming van dit document. Ook gemeenteraadsleden waren daarbij aanwezig. Daarnaast is een openbare bewonersavond georganiseerd. In bijlage 1 staat beschreven wat de participatie concreet heeft opgeleverd.

3.5 Mobiliteit

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen

In maart 2016 heeft de gemeente het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen 2025 vastgesteld. Deze nota vertaalt de ambities uit de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar uit 2012 naar concrete keuzes op het vlak van stedelijke mobiliteit. Utrecht wil de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier laten plaatsvinden. Met de mobiliteitsnota wil de stad duidelijke keuzes maken: de voetganger en de fietser staan voortaan overal op 1. Het betekent onder meer dat een snelheit van 30 km/u de standaard wordt. Het mobiliteitsplan geldt als uitgangspunt bij alle verkeersbesluiten en planologische besluiten van de gemeente.

Met 'slimme routes' wil de stad een schaalsprong maken in het vervoersnetwerk om bereikbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en verblijfskwaliteit te versterken. De Cartesiusweg is aangemerkt als snelle doorfietsroute voor fietsers, met extra brede fietspaden. De route door de Cartesiusdriehoek wordt gezien als hoofdfietsroute, onderdeel van het fijnmazige fietsnetwerk van de stad. In het plan worden de nog ontbrekende verbindingen onder het spoor genoemd als 'op te heffen missing link'. Voor de belangrijkste passage – een onderdoorgang richting de Amsterdamsestraatweg (2e Daalsedijk) – wordt momenteel een concreet plan uitgewerkt om die te realiseren. Verder wordt ook een passage naar de Cremerstraat (Nieuw Engeland) genoemd als 'geprioriteerde uitvoeringsproject die vanuit verkeerskundig oogpunt van belang zijn voor het duurzame mobiliteitssysteem'. Deze is nu niet concreet, maar naar de toekomst toe blijft deze verbinding dus wel een wens bij de gemeente.

'De Cartesiusdriehoek biedt op korte termijn een uitstekende mogelijkheid om aan de ambities van de Ruimtelijke Strategie te voldoen'

Op het vlak van het openbaar vervoer geldt dat de ambitie om Utrecht Centraal te ontlasten, onder meer door in te zetten op B-knooppunten met Randstadspoor-ontsluiting (sprintertreinen). Station Zuilen is zo'n B-knooppunt in de stad. Voor het plangebied is met name de komst van Hoogfrequent Randstadspoor relevant omdat Station Zuilen daardoor wordt opgewaardeerd tot een frequentie van 4x per uur. Voorts wil de gemeente graag dat de B-knooppunten een aantrekkelijke overstap biedt naar andere stedelijke vervoerwijzen waaronder openbaar vervoer, fietsstallingen, OV-fiets en deelautostandplaats. De omgeving van B-knooppunten zijn ook wensgebieden voor ruimtelijke verdichting.

Voor het autoverkeer is de Cartesiusweg aangemerkt als stedelijke verbindingsweg. Op die wegen blijft de snelheidslimiet 50 km/u. Op alle andere wegen en straten in de stad wordt de snelheidslimiet 30 km/u – dat geldt dus ook voor het plangebied. In het Mobiliteitsplan staat over de Cartesiusweg geschreven dat uit eerste analyses blijkt dat er ook met het Mobiliteitsplan veel autoverkeer op de Cartesiusweg blijft rijden.

Nadrukkelijk wil de gemeente ruimte geven aan nieuwe technologieën op het vlak van 'smart mobility', wanneer die bijdragen aan een gezonde levensstijl. Dat kan variëren van slimme voertuigen en slimme mobiliteitsdiensten tot energieopwekkende infrastructuur en communicerende infrastructuur.

Westelijke Stadsboulevard

Met het oog op het construeren van de Westelijke Stadsboulevard onderzoekt de gemeente momenteel de juiste balans tussen verkeersruimte en doorstroming en de stedelijke inpassing van de weg. Daarbij is het uiteraard van belang hoeveel autoverkeer vanuit de (nieuwe) Cartesiusdriehoek wordt gegenereerd. Om de ambities voor de Westelijke Stadsboulevard te kunnen waarmaken is het belangrijk dat de verkeersgeneratie vanuit de Cartesiusdriehoek onder bepaalde grenswaarden blijft, waarbij de ochtend- en avondspits maatgevend zijn. Maatgevend is dat de nieuwe ontwikkelingen op de Cartesiusdriehoek niet meer dan 370 auto's per uur in de spits gaan genereren.
Zoals al gesteld in 2.6 betekent dit dat het toekomstige autogebruik in de nieuwe Cartesiusdriehoek bijzonder laag zal moeten blijven. Om binnen de gestelde grenswaarden voor de spits te blijven is in dit koersdocument een vergaand pakket van maatregelen geformuleerd. Daarbij is maximaal ingezet op doelgroepen, inrichting en aanvullende maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer, fiets en lopen stimuleren. Wanneer in de toekomst blijkt dat het pakket van maatregelen niet het gewenste effect heeft, zullen betrokken partijen alternatieve maatregelen moeten nemen om alsnog binnen die grenswaarden te komen.

3.6 Gezonde verstedelijking

Bouwen aan een gezonde toekomst (2015)

In 2015 heeft de gemeente de visie 'Bouwen aan een gezonde toekomst' uitgebracht. Dit document geeft inhoud aan een van de drie speerpunten van het coalitieakkoord: het streven naar een stad met gezonde mensen, een gezonde leefomgeving en een gezonde economie. Utrecht noemt deze missie de Gezonde Stad. Daarbij wordt gezondheid breed en positief benaderd. De gedachte daarbij is dat gezonde mensen de basis vormen van een gezonde stad. Andersom draagt een gezonde leefomgeving bij aan een gezonde leefstijl. Dat inzicht raakt direct aan stedelijke ontwikkelingen.
Basisgedachte is dat de gezondheid van mensen kan worden beïnvloed met de inrichting van de stad. Zo kun je beïnvloeden hoe en waar mensen wonen en werken, hoe mensen zich kunnen verplaatsen, van welke voorzieningen mensen gebruik kunnen maken en hoe hun directe leefomgeving eruit ziet.

Gezonde verstedelijking is een nieuw begrip in de ruimtelijke ordening. Wat niet wil zeggen dat de bouwstenen nieuw zijn. Alleen zijn we nu meer bewust van het doel om een gezonde leefstijl te stimuleren. De gemeente Utrecht heeft inmiddels 'gezonde verstedelijking' als leidend principe benoemd voor stedelijke ontwikkelingen. En juist bij grootschalige ruimtelijke transformaties kunnen doorbraken versnellen omdat de impact groot is en gebruik kan worden gemaakt van de kennis en ervaring van nieuwe partners.

Het streven naar een gezonde verstedelijking heeft grote impact op het ontwikkelperspectief van de Cartesiusdriehoek. Bij de start van dit koersdocument heeft het college dan ook aangegeven dat de gezonde stad hier het vanzelfsprekende uitgangspunt is. NS Stations onderschrijft dit uitgangspunt van harte.

Gelukkig heeft de gemeente Utrecht al veel voorwerk verricht om de thema's van een healthy urban living te benoemen waar we hier goed gebruik van kunnen maken. Samen met het Ministerie van I&M en het College van Rijksadviseurs heeft Utrecht in 2015 het voortouw genomen om generieke ruimtelijke principes voor de gezonde stad op te stellen. Het bureau Posad heeft daarvoor een toolbox ontwikkeld die getest is in het Jaarbeurskwartier aan de westzijde van Utrecht CS. Denk daarbij aan principes voor gezond verplaatsen, gezonde basisvoorzieningen en een openbare ruimte die is ingericht op bewegen, recreëren, ontmoeten en sporten. Buiten dit soort ontwerpprincipes gaat het om duurzame maatregelen op het vlak van klimaatbestendigheid en circulaire stromen. Denk aan waterretentie, hittestress, duurzame energievormen en gesloten materiaalkringlopen.

In dit koersdocument wordt met concrete maatregelen en richtlijnen invulling gegeven aan de missie van de gezonde stad. In hoofdstuk 9 wordt hiervan een overzicht gegeven.

VISIE

II

Referentiebeelden voor de nieuwe identiteit van de Cartesiusdriehoek

4. Identiteit

Het verhaal Cartesiusdriehoek in 2026

Dit is het verhaal van de Cartesiusdriehoek, het verhaal van een verrassende enclave in de stad.

De driehoek ligt geborgen tussen de sporen wat de unieke kans biedt een eigen leefwereld te creëren. Hier is een samenhangende hoogstedelijke leefomgeving met een eigenwijs en inventief karakter. Een karakter dat een voortzetting is van een industrieel verleden waarin de beslotenheid altijd al voor een eigenstandige plek in de stad heeft gezorgd. Eerst als luidruchtige spoorwerkplaats en vervolgens als zwijgzaam bedrijventerrein. Met het verzilveren van dit verborgen gebleven potentieel ligt hier op een steenworp afstand van de binnenstad een uniek transformatiegebied.

De nieuwe Cartesiusdriehoek is levendig, ruimtelijk en uitnodigend. Hoogstedelijk temperament met een verademend gevoel van ruimte. De vele en verschillende liefhebbers van binnenstedelijk wonen vinden hier een ongedwongen en ontspannen omgeving waar in hoge dichtheid geleefd wordt. In onderlinge verbondenheid liggen diverse wooncomplexen rondom een aantrekkelijke groene ruimte. Dit autovrije groene hart – het Cartesiuspark – biedt alle vrijheid om te bewegen en te spelen, en fungeert als gezamenlijke uitnodiging aan de stad om te ontmoeten. Voor de bewoners van de driehoek is buitenruimte een stedelijke kostbaarheid die in drieën komt - het ruime terras, de gemeenschappelijke tuin en de groene openbare ruimte.

De zichtbepalende trots van de Cartesiusdriehoek is het CAB gebouw, een robuust en imponerend industrieel monument. Het grootse bouwwerk is omgevormd tot een attractieve publieksomgeving, een stedelijke plek voor ontmoeting en gedeelde beleving. Bezoekers vinden hier een aantrekkelijke mix van non-conformistische stedelijke activiteiten. Zoals verantwoord eten en drinken, op een gezonde leefstijl gerichte voorzieningen en vernieuwende muziek, exposities en publieksactiviteiten. Het nieuwe CAB gebouw is een levendige diversiteit, verbindend naar zijn omgeving en zich openend naar buiten.

De driehoek is grensverleggend in het verwezenlijken van de gezonde stad. Hier wordt slim met de ruimtelijke inrichting een gezonde leefstijl nagestreefd. Natuurlijk is er het imposante groene Cartesiuspark, het vitale hart waar jong en oud vrij is om te bewegen en te ontspannen. De inrichting is divers, en geïnspireerd op de Parijse parken. Tezamen met het CAB gebouw bevordert dit groene hart gericht ook ontmoetingen en onderlinge interactie. Welbewust wordt hier verder de eigenwijze en vooruitstrevende keuze gemaakt voor gezonde mobiliteit. Voor de bewoners past dit feilloos bij hun gewenste levensstijl. Voor alles is de fiets hier het belangrijkste vervoermiddel. Door de nieuwe fietstunnel ben je trouwens zo in de binnenstad. Het naastgelegen Station Zuilen maakt de locatie natuurlijk uiterst comfortabel voor openbaar vervoer. De auto is hier de uitzondering en uit het zicht. Elektrische deelauto's zijn beschikbaar voor de incidentele keuze. Buiten het opzichtige groen en de slimme mobiliteit wordt haast vanzelfsprekend ingezet op duurzame oplossingen voor energie, materialen, water en hittebestendigheid.

De nieuwe Cartesiusdriehoek is al met al een verrassende enclave in de stad; een unieke leefwereld met een eigenwijs karakter. Utrecht is een bijzondere binnenstedelijke omgeving rijker.

'Een verrassende enclave in de stad ... Utrecht is een bijzondere binnenstedelijke omgeving rijker'

4.1 De opgave voor de Cartesiusdriehoek

De Cartesiusdriehoek staat aan het begin van een mooie toekomst. Met dit koersdocument wordt een geheel nieuw perspectief gegeven voor dit bijzondere stuk stad. De nieuwe koers bestaat uit een lange termijn visie op de nieuwe identiteit en richtinggevende kaders voor de ontwikkeling. In dit hoofdstuk wordt de nieuwe identiteit uiteengezet. De identiteit vormt een wenkend toekomstbeeld die het kompas gaat zijn voor alle inhoudelijke keuzes bij de verdere inrichting en vormgeving van de Cartesiusdriehoek. De identiteit gaat over de essentie van wat het gebied straks gaat 'zijn'.

Deze komt echter niet 'zomaar' uit de lucht vallen, en is ook niet 'zomaar' op de tekentafel bedacht. Een nieuwe gebiedsidentiteit bouwt in de eerste plaats voort op wat er al is – fysiek natuurlijk, maar ook in de beleving van betrokkenen. Bij de Cartesiusdriehoek is bijvoorbeeld de geschiedenis van het gebied en het nog aanwezige erfgoed van belang. Daarnaast zijn er ook bedrijven die blijven, en anderen die hier nog actief zullen zijn in de tussentijdse ontwikkelfasen. Ook wat er allemaal in de directe omgeving gebeurt, en de beeldvorming in de stad hebben invloed.
In de tweede plaats wordt de nieuwe identiteit bepaald door keuzes over de toekomstrichting van het gebied. Een deel van die keuzes is al gemaakt op stadsniveau. Zo zijn bepaalde beleidskeuzes en gemeentelijke ambities op het vlak van binnenstedelijke transformaties, gezonde verstedelijking en slimme mobiliteit al flink richtinggevend. Dit zijn keuzes die vooral gaan over bepaalde thema's die hoe dan ook onderdeel zullen uitmaken van de nieuwe identiteit. Denk hierbij aan een verkleuring naar een stedelijke mix met wonen in hoge dichtheden, gedifferentieerde doelgroepen, een groene openbare ruimte en voorrang voor lopen en fietsen. Andere keuzes hebben meer betrekking op bepaalde kernwaarden die het gebied moet gaan uitdragen, en de verdere invulling van de nieuwe identiteit. Deze zijn voornamelijk tot stand gekomen na vele gesprekken met betrokkenen en gerichte participatie met omwonenden en bedrijven. Ze raken een reeks van onderwerpen met betrekking tot het toekomstige gebruik, het toekomstige karakter en de toekomstige inrichting.

De opgave voor de nieuwe Cartesiusdriehoek bestaat uit het creëren van een nieuw toekomstperspectief die – met respect voor het erfgoed en de directe omgeving – een schitterend antwoord biedt aan de stedelijke ambities en de gedeelde waarden die het gebied gaat uitdragen.

Positionering binnen de stad ;
strategische ligging binnen transformatiezone

4.2 Kiezen voor een richting

Vóór alles is gekozen om de Cartesiusdriehoek te transformeren naar een nieuw stuk stad met een gemengd woonwerk milieu. De situatie daarvoor is ongekend veelbelovend. Vlakbij het centrum van Utrecht komt een relatief groot terrein (15,4 ha) vrij voor herontwikkeling. Het bijzondere aan dit terrein is dat het grotendeels in eigendom is van één partij – de NS – die zorgvuldig met deze 'erfenis uit het spoorverleden' wil omgaan. Bovendien gelden zeer gunstige marktomstandigheden met vooral een grote vraag naar binnenstedelijk wonen in Utrecht.

Deze veelbelovende situatie geeft een helder denkkader voor het maken van plannen. Er is letterlijk ruimte om op een aantal hoge ambities grenzen te verleggen. En tegelijkertijd biedt de 'besloten' ligging een unieke kans om samenhang in het gebied te creëren.

NS Stations wil deze gelegenheid dan ook aangrijpen om een samenhangende visie voor het gebied te maken. Een visie die als een ontwikkelkader richting gaat geven aan de herontwikkeling. De ontwikkeling zélf zal in fasen gaan en kan door verschillende partijen in de loop der jaren worden uitgevoerd. Maar het doel is dat de diverse ontwikkelingen gaan bijdragen aan een aantal bovenliggende 'wensbeelden' voor het gebied. Die 'wensbeelden' zijn niet perse de ideeën van NS Stations, maar zijn juist gedeelde wensbeelden die ontstaan zijn vanuit de interactie met de gemeente, de ondernemers, de buurtbewoners en deskundigen. Zo is een gedragen en afgewogen toekomstbeeld ontstaan.

Dit 'toekomstbeeld' is absoluut geen gefixeerd architectonisch eindbeeld. In de huidige complexe en onzekere tijd moet juist volop ruimte zijn voor adaptatie, flexibiliteit en nieuwe initiatieven. Het toekomstbeeld is veeleer een kompas, een koers voor de gewenste ontwikkelrichting. Om die koers uit te zetten is de Cartesiusdriehoek gebaat bij een overtuigend geformuleerde en gedragen identiteit. De praktijk leert dat gebieden met een sterke identiteit in staat zijn betekenis te geven aan gebruikers en initiatiefnemers, en mee te kunnen bewegen met de toekomst. Met het vizier op een gemeenschappelijke identiteit voor de Cartesiusdriehoek kunnen ontwikkelingen de ruimte krijgen wanneer ze het gewenste toekomstperspectief gaan versterken.

Een nieuwe identiteit is dus 'kiezen voor een richting'. Deze wordt in dit hoofdstuk beschreven, en is tot stand gekomen door in de genoemde interactie met uiteenlopende betrokkenen 'wensen' voor de toekomst te delen en te 'kiezen'.

Belangrijke keuzes die de basis vormen van de identiteit van de Cartesiusdriehoek zijn:

- een gezonde verstedelijking met veel groen;
- een gebied waar voetgangers en fietsers voorrang hebben en de auto te gast is (autoluw);
- een gemengd stedelijk woonwerk milieu, met een hoge bebouwingsdichtheid;
- een verrassende uitstraling en een hoge kwaliteit van de ontwikkelingen;
- gedifferentieerde doelgroepen zodat een gezonde stedelijke mix van gebruikers ontstaat;
- een plek voor ontmoetingen en interactie, zowel in de buitenruimte als in voorzieningen;
- hergebruik van het monumentale CAB gebouw als een aantrekkelijke stedelijke ontmoetingsplek;
- goede verbindingen met de omgeving, zowel letterlijk met de fiets als mentaal in de beleving;
- een bewuste en duurzame transformatie met slimme oplossingen voor energie, mobiliteit etc.;
- ruimte voor bijzondere initiatieven voor placemaking en tijdelijk gebruik.

4.3 Positionering

Door de ligging tussen de sporen is de Cartesiusdriehoek altijd een wat afgezonderde plek in de stad geweest. Deze betrekkelijk geïsoleerde situatie biedt voor de huidige bedrijven een voordeel – men heeft er een bepaalde vrijheid om zonder veel overlast hun 'ding' te kunnen doen. De bedrijven hebben onderling ook weinig met elkaar of met de buurt te maken; ze functioneren grotendeels 'los' van hun omgeving. Voor de stad als geheel geeft de huidige situatie echter weinig profijt. Zeker wanneer naar de potenties van het gebied wordt gekeken.

De driehoek ligt op een buitengewoon strategische positie in de stad. Een belangrijke verklaring ligt in de snel veranderende kaart van de stad, waardoor de positie van de Cartesiusdriehoek binnen Utrecht fundamenteel is veranderd. Ten eerste is de stad uitgedijd waardoor industriële plekken als deze, die vroeger aan de rand van de stad lagen, steeds meer binnenstedelijk zijn komen te liggen. Door de komst van Leidsche Rijn ligt de Cartesiusdriehoek ongeveer in het geografische midden van de stad. Op het niveau van daadwerkelijke verbindingen ligt het gebied halverwege de binnenstad en Leidsche Rijn Centrum.

Ten tweede ligt de Cartesiusdriehoek in een stadsdeel dat in hoog tempo transformeert. Als een 'taartpunt' vanaf het centrum in noordwestelijke richting ligt hier een omvangrijke industriële zone waar de driehoek deel van uitmaakt. De 2e Daalsedijk zal in de komende jaren verkleuren naar een veelzijdig woonwerk gebied met diverse kleinschalige voorzieningen. Het Werkspoorkwartier verandert geleidelijk in een meer kleinschalig creatief en stadsverzorgend werklandschap. Met de Cartesiusdriehoek erbij ligt hier een flink gebied dat voorheen functioneel 'gescheiden' was van de rest van de stad, maar op dit moment een spannende tijd beleeft waarin het zichzelf opnieuw uitvindt als nieuw type stedelijk landschap. Allerlei verbindingen ontstaan met activiteiten die ook voor bewoners interessant zijn. De plekken openen zich hiermee naar de stad, en andersom neemt de stad de plekken weer op in het geheel. Bijzondere betekenis daarbij hebben opvallende gebouwen die met nieuwe publieksfuncties aantrekkelijk (kunnen) zijn voor ontmoetingen. Met horeca, cultuur, evenementen en ambachtelijkheden geven deze gebouwen bekendheid en karakter aan het geheel. De Werkspoorkathedraal, het CAB gebouw en het erfgoed van de 2e Daalsedijk hebben die status en potentie.

Ten derde maakt de Cartesiusdriehoek onderdeel uit van een hele reeks van (deels voormalige) binnenstedelijke industrieterreinen aan de westzijde van de stad die als een halve maan om het centrum liggen. Deze schil loopt grofweg van de voormalige spoorwerkplaatsen in een zone van fabrieksterreinen langs het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn tot aan de binnenstad. Ze zijn hier ontstaan met de opkomst van de industrie in Utrecht aan het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw. Deze terreinen bieden nu een welkome kans op 'inbreiding' – binnenstedelijke transformaties met het doel de stad te verdichten, en de verouderde plekken te laten verkleuren. Vergelijkbare plekken in Utrecht zijn al ontdekt en ontwikkeld tot andersoortige woonwerk milieus, vaak met een creatief en ambachtelijk karakter. De plekken met erfgoed zijn populair om te wonen en vormen met kleine concentraties horeca en cultuur een nieuwe categorie van aantrekkelijke stedelijke ontmoetingsplekken.

Deze drie bewegingen in de stad zijn geschetst in het kaartbeeld 'Positionering binnen de stad'. Ze geven schematisch de strategische positionering van de Cartesiusdriehoek weer waarmee het belang van een nieuwe identiteit en de betekenis ervan op stadsniveau worden onderstreept.

Enclave

- Het eigenstandige karakter van het geheel wordt zichtbaar en beleefbaar;
- De eenheid en samenhang komt tot uitdrukking in zowel de ruimtelijke als het programmatische concept;
- De ruimtelijke opzet is onderscheidend ten opzichte van andere ontwikkelingen in de stad – naar ruimtelijk raamwerk, openbare ruimte en bebouwingstypologie;
- Het gebied is deels zelfvoorzienend in o.m. energie en voorzieningen;

Verbindend

Binnenstedelijk

- Ruimte en programma bieden een aantrekkelijke en samenhangende stedelijke mix van wonen, werken en recreëren;
- Het programma (woontypen en voorzieningen) richt zich op diversiteit (uiteenlopende doelgroepen) en gemengde samenstellingen;
- Het stedelijke karakter komt tot uitdrukking in een hoge bebouwingsdichtheid;
- De openbare ruimte is gebruiksvriendelijk;
- Het gebied is goed verbonden met de omgeving, zowel fysiek (routes) als mentaal (samenwerking);

Eigenwijs

Ontmoeten

- De ruimtelijke opzet stimuleert ontmoetingen en interactie tussen mensen;
- De openbare ruimte heeft een aanzienlijke omvang en is 'ruimtelijk' in opzet en beleving. De inrichting daarvan biedt allerlei mogelijkheden voor ontmoetingen;
- Het CAB gebouw wordt een attractieve stedelijke plek met diverse voorzieningen en activiteiten die ontmoetingen stimuleren;
- Het nieuwe programma biedt ruimte aan diverse maatschappelijke en commerciële buurtvoorzieningen;
- Per gebouw (samenhangend bouwblok) komt er een gemeenschappelijke semipublieke buitenruimte die ontmoetingen met de buren stimuleren;
-

Levendig

Gezond

- De ruimte is groen en oogt groen – een aanzienlijk deel van de Cartesiusdriehoek heeft een groene inrichting (in buitenruimte, aan gevels en op daken);
- Het groene middengebied – het Cartesiuspark – is volledig autovrij;
- Fietsen en lopen staan centraal in de vormgeving, en hebben voorrang;
- Autogebruik en autobezit worden ontmoedigd waardoor een autoluw gebied ontstaat;
- De ruimtelijke inrichting stimuleert beweging en activiteiten met speeltoestellen, voorzieningen en hardlooproutes;
- De uitwerkingen naar ruimte, programma, mobiliteit en energiegebruik zijn inventief en bewust – de Cartesiusdriehoek biedt slimme en duurzame oplossingen die bijdragen aan een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving.

Ruimtelijk

Inventief

4.4 Een nieuwe identiteit

Met vier heldere thema`s wordt samengevat wat de nieuwe Cartesiusdriehoek gaat bieden. Deze thema`s gaan over de nieuwe inhoud van het gebied. Vervolgens wordt met vijf kernwaarden verteld wat de nieuwe Cartesiusdriehoek wil uitspreken. Deze waarden gaan over het nieuwe karakter. Samen vormen de thema`s en de waarden een compacte omschrijving van de nieuwe identiteit.

4.5 Vier thema`s en vijf kernwaarden

Inhoudelijk kan de nieuwe Cartesiusdriehoek worden teruggebracht tot vier kernachtige thema`s. Die thema`s zijn enclave, binnenstedelijk, ontmoeten en gezond. Ze worden hier verder ingevuld.

Enclave > samenhangende leefwereld, eigenstandig karakter, gevoel van ruimte
De besloten ligging van de Cartesiusdriehoek tussen de sporen leent zich bij uitstek voor een nieuwe betekenis als enclave binnen de stad. Een authentieke plek met een eigen karakter die van daaruit verbonden is met de omgeving. Een enclave als zijnde een eigenstandige leefwereld waarbinnen de verschillende elementen een samenhangend geheel vormen. Deze samenhang wordt versterkt door het gevoel van ruimte door de situering van alle bebouwing rond een groen en autovrij binnengebied.

Binnenstedelijk > wonen in hoge dichtheden, stedelijke mix, ontmoetingsplek in CAB gebouw
De nieuwe Cartesiusdriehoek heeft echt een binnenstedelijk profiel. Er wordt gewoond in lagen, en in hoge dichtheden. Een divers gebied met een mix van stedelijke doelgroepen. Naast wonen wordt hier ook gewerkt en zijn er verschillende voorzieningen. Het CAB gebouw dat is uitgegroeid tot stedelijke ontmoetingsplek met diverse publieksfuncties heeft daarbij een bijzondere betekenis als blikvanger en promotor van de Cartesiusdriehoek.

Ontmoeten > uitnodigend, stimulerend voor interactie, ontspanning, verblijven
Het gebied is helemaal ingericht als een uitnodigende omgeving voor ontmoetingen. Met name de groene buitenruimte en de diverse voorzieningen verleiden tot een langer verblijf. Een inspirerende en ontspannen plek in de stad om mensen tegen te komen.

Gezond > groen, autovrij, stimulerend voor beweging, klimaatbestendig
De Cartesiusdriehoek is ingericht naar de principes van de gezonde stad. De groene en autovrije openbare ruimte straalt levenslust uit en bevordert spelen, bewegen en buitenleven. Daarnaast is groen een plek om te ontspannen en tot rust te komen. Verplaatsen gaat hier lopend of fietsend. Er is bij de inrichting slim nagedacht over duurzame klimaatbestendige maatregelen.

Het karakter van de nieuwe Cartesiusdriehoek kan worden geduid met vijf kernwaarden. Ze geven verdere betekenis en gewicht aan de thema`s. Deze vijf maken het verschil, ze zijn de toegevoegde waarden van het gebied. Ze worden hier nader ingevuld.

Verbindend > samenhangend, gemeenschappelijk, uitnodigend

Eigenwijs > authentiek, oorspronkelijk, trots

Levendig > levenslustig, vrolijk, beweeglijk, initiatiefrijk

Ruimtelijk > fris, open, ongedwongen, ontspannend

Inventief > verrassend, bewust, optimistisch

4.6 Placemaking in de tussentijd

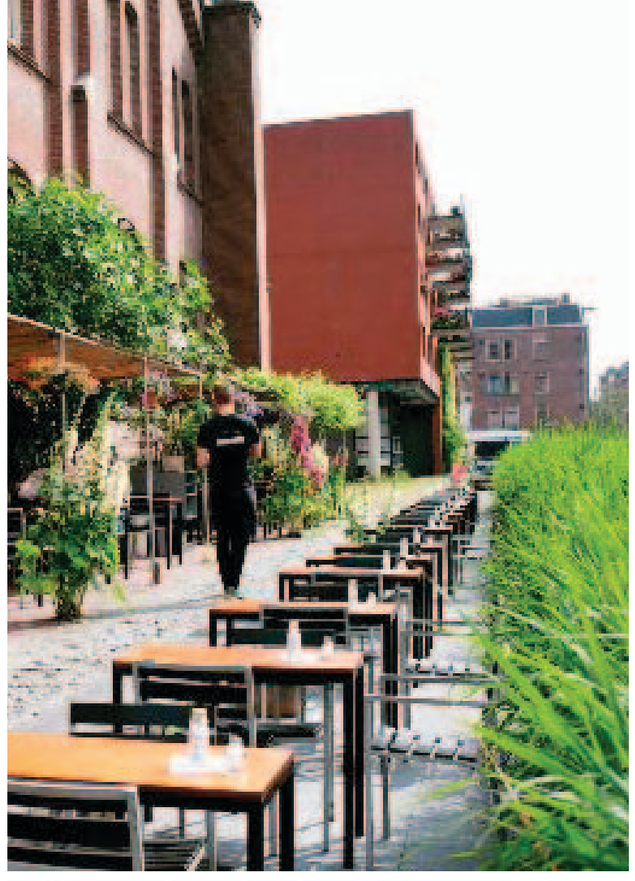
Het 'verhaal' geeft een perspectief op de identiteit in de nabije toekomst. Dat is een wenkend perspectief, een stip op de horizon waar naartoe wordt gekoerst. Het koersen zélf gebeurt in de tussentijd. Die tussentijd is dus minstens zo belangrijk in het realiseren van de nieuwe identiteit als die stip op de horizon. In de ontwikkelstrategie (hoofdstuk 11) wordt verder ingegaan op de invulling van de tussentijd.

4.7 Principes voor de uitwerking

De hier opgetekende nieuwe identiteit van de Cartesiusdriehoek heeft natuurlijk vergaande consequenties voor de verdere invulling en inrichting van het gebied. Keuzes voor doelgroepen, functioneel programma, ruimtelijke indeling, bebouwingstypologie, verkeersstructuur, openbare ruimte, hergebruik CAB gebouw, ontwikkelstrategie etc. etc. starten allemaal bij de nieuwe identiteit. In feite gaat het bij al deze onderwerpen om een uitwerking daarvan. Tezamen vormen ze de 'pijlers' die de identiteit gaan dragen.

In de navolgende hoofdstukken wordt op al deze onderwerpen ingegaan. Een aantal van die 'pijlers' zullen al behoorlijk precies zijn in de uitwerking. Het ruimtelijke raamwerk en de verbindingen met de omgeving bijvoorbeeld moeten nu al vast worden gelegd omdat veel andere uitwerkingen daarop gebaseerd zullen zijn. De uiteindelijke architectuur van de bouwblokken of het exacte type voorziening op een bepaalde plek zijn daarentegen nu nog niet aan de orde. Het koersdocument geeft hiervoor dan al wel bepaalde richtlijnen die in lijn liggen met de gewenste identiteit.

Om te komen van de 'abstracte' identiteit naar de 'concrete' ruimtelijke en programmatische uitwerkingen zijn een aantal principes opgesteld. Deze principes liggen in het verlengde van de keuzes die nu gemaakt zijn voor de nieuwe identiteit van de Cartesiusdriehoek. Ze vormen de basis voor het verdere koersdocument en de uiteindelijke herontwikkeling van het gebied.



Referentiebeelden voor de gewenste stedelijke mix

5. Programma

5.1 Het programmatische concept

Met 'programma' wordt hier gedoeld op al datgene wat in het gebied een functie heeft voor de (toekomstige) gebruikers. Grotendeels gaat dit hoofdstuk over de functionele invulling van nieuwe gebouwen in de Cartesiusdriehoek, want daarvoor gaat veel ruimte vrijkomen. Maar daarnaast gaat het ook over de herontwikkeling van een beperkt aantal bestaande gebouwen, de mogelijkheden voor tijdelijke functies en de gebruikersfuncties van de openbare ruimte.
De koersrichting (de nieuwe identiteit) wijst naar het creëren van een stedelijke en samenhangende mix van wonen, werken en voorzieningen. Met name de toevoeging van woningen is substantieel – en zal zorgen voor een complete gedaanteverwisseling van het gebied.

Belangrijk gegeven is dat de verschillende ontwikkelingen die er gaan komen als vastgoedproject misschien wel op zichzelf (kunnen) staan, maar als concept onderdeel uitmaken van het grotere geheel. De nieuwe identiteit vormt dus als het ware de paraplu waaronder de uiteenlopende fysieke en niet-fysieke ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dit geldt dus zowel voor de kleinschalige en tijdelijke initiatieven als voor de grootschalige en permanente projecten. Het programmatische concept volgt derhalve uit de vier thema's die in de identiteit zijn genoemd: enclave, binnenstedelijk, ontmoeten en gezond.

5.2 De uitnodigende enclave

Met de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek wordt een nieuwe betekenis gegeven aan het zijn van een 'enclave' binnen de stad. De besloten ligging tussen de sporen biedt immers de bijzondere mogelijkheid om op een unieke locatie in de stad een samenhangende leefwereld met een geheel eigen karakter te ontwikkelen. De ambitie is om de nieuwe 'enclave' levendig, ruimtelijk en uitnodigend te laten zijn. Een plek met hoogstedelijke woonbebouwing rondom een groots autovrij groen hart waar alle vrijheid is om te bewegen en te spelen. Tezamen met het monumentale CAB gebouw fungeert de groene openbare ruimte als een gezamenlijke uitnodiging van de 'enclave' aan de stad om te ontmoeten. Daarmee ontstaat een bijzonder stukje stad dat voor een heel divers publiek van waarde is.

5.3 Een stedelijke mix

Naast de ruimtelijke inrichting en de beeldkwaliteit komt de samenhang tot uitdrukking in de programmatische mix binnen het gebied. De mix van functies en doelgroepen heeft een stedelijk profiel. Het concept van wonen, werken en voorzieningen staat voor een aantal 'waarden' die het gebied wil uitstralen. Zoals onder meer dat het gebied verbindend en uitnodigend is, levendig en ontspannend, divers en kleurrijk, en bewust en optimistisch

In de eerste plaats is de nieuwe Cartesiusdriehoek een plek om te wonen. Er wordt gewoond in gestapelde woonappartementen. Daarbij is een grote verscheidenheid aan typen woningen voorzien, zodat hier gewoond kan worden door jong en oud, in kleine of grote huishoudens en met meer of minder besteedbaar inkomen. Het woonprogramma wordt in 5.4 verder uitgewerkt.
Naast wonen wordt hier ook gewerkt en zijn er verschillende voorzieningen. Daarbij gaat het om een logische mix van functies die het geheel versterken. Het CAB gebouw, dat moet uitgroeien tot een attractieve ontmoetingsplek met diverse publieksgerichte voorzieningen, heeft daarbij een bijzondere betekenis als blikvanger en promotor van de Cartesiusdriehoek. De voorzieningen richten zich op de driehoek en de omliggende buurten, zodat er weinig mobiliteit wordt gegenereerd. Dit completerende programma wordt in 5.5 t/m 5.7 verder uitgewerkt.

5.4 Wonen in de Cartesiusdriehoek

In de nieuwe Cartesiusdriehoek wordt stedelijk gewoond. De stedenbouwkundige opzet geeft ruimte aan verschillende samenhangende woonomgevingen rondom een parkachtige openbare ruimte. De woonomgevingen bestaan elk uit een bouwblok in U-vorm van meerdere lagen woonappartementen rondom een collectieve buitenruimte en een kleiner middengebouw. De collectieve buitenruimte – een gezamenlijk buiten van de bewoners – is te zijner tijd naar eigen inzicht in te richten. In principe krijgt elke woning ook zijn eigen privé buitenruimte; een tuin, balkon of dakterras. Waar vanuit sociale interactie en cohesie gewenst zal een aantal bouwblokken in de plint ook andere functies krijgen (voorzieningen en werkruimtes).

De woonomgevingen en de woningen daarbinnen worden heel divers. Het doel is dat ze gaan variëren naar uiterlijk, inhoud, omvang en karakter. Bewust wordt ingezet op het creëren van woonomgevingen die aantrekkelijk zijn voor een mix van doelgroepen die graag stedelijk wonen. Het gaat dus om bouwblokken waarbinnen een variëteit aan woontypologieën te vinden is. Het doel is immers om een heterogene en inclusieve buurt te laten ontstaan waar verschillende doelgroepen en leefstijlen met elkaar samenleven. De mogelijkheid daartoe is er, mede gelet op de huidige heterogene marktvraag in Utrecht. Het uiteindelijke woonprogramma voor de Cartesiusdriehoek is dus vooral een kwestie van keuzes maken. Wat past hier – en wat past hier niet.

Met het bewust inzetten op een gemengd woonmilieu geeft de Cartesiusdriehoek concrete invulling aan de ambities uit de Actualisering Woonvisie (2016) van de gemeente. In de visie van de gemeente wordt prioriteit gegeven aan de sociale huursector, de betaalbaarheid van huren, de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen, en een vergroting van het aantal middeldure huurwoningen. In de Cartesiusdriehoek zullen 500 huurwoningen in concept en 80 reguliere sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Hierbij wordt meer dan voorheen ingezet op kleine, goedkope huurwoningen voor eenpersoonshuishoudens (tot aan de eerste aftoppingsgrens). Voorts zal een substantieel deel van de woningen in de Cartesiusdriehoek in het middeldure huursegment vallen.

Er zijn twee ontwikkelingen die met dit koersdocument concreet worden vastgelegd, te weten:

1. De eerste ontwikkelfase is al verkocht aan een ontwikkelaar. Voor dit deelgebied is door de gemeente al een bouwenvelop en een programma vastgesteld. Het gaat om circa 300-325 starters-huurwoningen (voor werkende jongvolwassenen die aan het begin staan van hun wooncarrière) in het middeldure segment. De plannen van de ontwikkelaar passen binnen de visie in dit koersdocument.
2. Een deel van het woonprogramma bestaat uit sociale huurwoningen. Het streven is dat het merendeel hiervan gerealiseerd wordt als een collectief huisvestingsconcept. Het gaat om het reserveren van een bouwblok voor een specifieke doelgroep. Bedoeld wordt: een geïntegreerd huisvestingsconcept met een kritische massa van circa 500 wooneenheden voor bijvoorbeeld jongeren of ouderen waar wonen, werken, leren en ontspannen onderdeel van uitmaakt. Een collectieve omgeving die veiligheid, geborgenheid en voorzieningen voor de doelgroep biedt. Randvoorwaarde bij een dergelijk concept is dat het blijvend moet voldoen aan de reguliere eisen voor sociale woningbouw. Dit betekent onder meer dat huurprijzen onder de wettelijk vastgestelde liberalisatiegrens moeten liggen. De regels blijven ook gelden wanneer de exploitatietermijn van de aanbieder afloopt. In principe zullen de woningen dan onder meer binnen het geldende verdeelsysteem voor sociale huurwoningen gaan vallen.

Het totale geraamde woonprogramma bestaat (afhankelijk van de uiteindelijke verdeling en de grootte van de uiteindelijke woningen) uit circa 2.200 tot 2.600 huur- en koopwoningen. Hiervan vallen 580 woningen in de categorie sociale huur. Het aandeel sociale huur komt daarmee op circa 25%.

Trends laten zien... ´Gunstige omstandigheden voor wonen in de Cartesiusdriehoek´

De omstandigheden voor het realiseren van woningen op deze locatie zijn gunstig. Utrecht groeit momenteel het hardst van alle steden in Nederland. Die demografische groei vindt plaats in alle leeftijdscategorieën. De voornaamste groeimotor van Utrecht zijn studenten – de jaarlijkse instroom is aanhoudend. Door de typerende leefstijl is de markt voor studentenwoningen heel specifiek. Niettemin is de impact van deze instroom op de woningmarkt veel groter dan alleen de huidige studentenpopulatie. Na de studie blijft het merendeel van de jongeren namelijk in Utrecht wonen, wat zorgt voor een constante vraag naar betaalbare starterswoningen. Starters op de woningmarkt wonen in het algemeen graag op korte afstand van de binnenstad en hechten aan levendige buurten.
De volgende stap in de wooncarrière is veelal wanneer een gezin wordt gevormd. De zoektocht naar gezinswoningen met ruimte in en om het huis leidt vaak naar een buurt op grotere afstand van het centrum. Zo is de behoefte aan suburbane ruimte al jarenlang de drijvende kracht van de groei van Leidsche Rijn. Toch is de laatste jaren ook een ander beeld te zien in de grote steden – urbaan wonen op korte afstand van het centrum is steeds gewilder bij gezinnen. Deze 'trek naar binnen' vergroot de druk op de wijken rondom de binnenstad. Bij de keuze van mensen om suburbaan of urbaan wonen gaat het in feite om de keuze tussen verschillende leefstijlen. Waar bij suburbaan wonen het dagelijkse autogebruik de norm is, vraagt urbaan wonen om doelgroepen die niet van de auto afhankelijk zijn. Fiets en openbaar vervoer zijn hier de dagelijkse gewoonte. Deze trend past naadloos bij de ambitie van gezonde verstedelijking die de gemeente Utrecht nastreeft door in te zetten op 'inbreiding' en 'verdichting' in bestaand stedelijk gebied.
Buiten de jongeren en de gezinnen is stedelijk wonen ook geliefd bij ouderen. Met name bij ouderen die veel activiteiten ontplooien zijn de binnenstad en de wijken eromheen gewild.

De Cartesiusdriehoek biedt in potentie veel mogelijkheden voor het aantrekken van een mix aan doelgroepen. De situering op een interessante locatie en vlakbij het centrum is voor iedereen die in de stad wil wonen aanlokkelijk. Of men er vervolgens wil wonen hangt verder af van de woning zelf (inclusief de prijs) en de hele context van de leefomgeving en de voorzieningen. Daarnaast is de fasering van belang ten opzichte van andere locaties in de stad. De Cartesiusdriehoek is niet de enige binnenstedelijke verdichtingslocatie in Utrecht. Met name het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone zijn grote ontwikkelgebieden. Het verschil met die locaties is echter dat de Cartesiusdriehoek al op korte termijn gerealiseerd kan worden, en daarmee direct inspeelt op de groeiende vraag naar binnenstedelijk en gezond wonen.

5.5 Werken in de Cartesiusdriehoek

Momenteel zijn in de driehoek – buiten het CAB gebouw – diverse bedrijven gevestigd die ook echt passen op een bedrijventerrein. Het gaat om een zestal grotere vestigingen (VolkerRail, PostNL, gemeente Utrecht, Care Autoschade, Shurgard en Falck) en een negental kleinere bedrijven die in een aantal bedrijfsverzamelloodsen en het CAB gebouw zijn gevestigd. De vestigingen van Sligro en ProRail zullen hoe dan ook blijven; deze vallen buiten het plangebied.
Met de herontwikkeling van het gebied zal het beeld van een bedrijventerrein snel wijzigen. De kavels waar nu nog bedrijfsgebouwen op staan worden ingezet voor nieuwbouw. De gebouwen hebben immers een laagwaardig karakter en zijn niet functioneel te herbestemmen binnen de nieuwe identiteit.

Een uitzondering daarop is de kavel en (mogelijk) het gebouw van VolkerRail. De kavel en het gebouw hebben een ander karakter en zijn – na een eventuele herbestemming – ruimtelijk inpasbaar binnen het planconcept. Daarbij zal het huidige besloten karakter van de kavel met hekken rondom wel dienen te verdwijnen omdat dit juist niet past bij het open karakter van de nieuwe identiteit. Indien de huidige huurder in de toekomst zou vertrekken leent het gebouw zich goed voor een herpositionering naar een meer kleinschalige werkbestemming – voor starters, studio's, ateliers etc. Een dergelijk karakter zou bijdragen aan de gemengde identiteit. Gelet op de doorlooptijd van het huidige huurcontract is het logisch om de toekomstige invulling van deze kavel niet al nu in detail te bepalen, anders dan dat herontwikkeling moet aansluiten bij de nieuwe identiteit.

Met het verdwijnen van de andere bedrijfskavels zal de werkfunctie daarentegen niet hoeven te verdwijnen. In de eerste plaats zal ook in de toekomst gewerkt worden binnen het CAB gebouw (zie hierna in paragraaf 5.7, en ook in hoofdstuk 9 over de ontwikkelstrategie). In de tweede plaats komt er ruimte beschikbaar voor andersoortige functies in de plinten van een aantal bouwblokken. Dit koersdocument geeft richting aan de mogelijke invulling van deze plinten, maar schrijft niet in detail voor wat waar zou moeten komen. Kleinschalige studioachtige werkfuncties – met en zonder eventuele baliefunctie – zijn alleszins denkbaar.

5.6 Voorzieningen

De ambitie om een samenhangende leefwereld te creëren die uitnodigend is voor een divers publiek vraagt ook om een complementerend aanbod aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De voorzieningen dienen te worden afgestemd op de gebruikers in het gebied, en in relatie te staan tot wat er al is in de omgeving. Bedacht moet worden dat de Cartesiusdriehoek een stedelijke inbreiding is, en de omgeving al is uitgebalanceerd met uiteenlopende voorzieningen voor de bestaande bewoners. De toevoeging van huishoudens is echter niet gering en leidt tot een extra vraag naar voorzieningen. Bovendien is de nieuwe identiteit van de driehoek een toevoeging aan dit stadsdeel op zichzelf, wat ook weer een nieuw type voorzieningen met zich meebrengt. Het nieuwe karakter wil ook aantrekkelijk zijn voor Utrechters die niet in de driehoek wonen.

Belangrijke gebruikers zijn vanzelfsprekend de nieuwe bewoners en de bewoners in de aangrenzende buurten. De toevoeging van zo'n 2.200 tot 2.600 woningen zorgt voor een extra vraag naar voorzieningen van circa 4.000 tot 5.500 nieuwe bewoners. Deze toevoeging is dus niet gering en biedt draagvlak voor nieuwe voorzieningen. Het uiteindelijke aantal bewoners in de Cartesiusdriehoek zal natuurlijk afhankelijk zijn van de grootte van de nieuwe huishoudens – hier is nu gerekend met een bandbreedte van 1,75 tot 2,25 personen per huishouden.

Voor wat betreft de toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is door de gemeente gekeken naar waar behoeften liggen in relatie tot de komst van nieuwe huishoudens, en wat er verder in de directe omgeving al aanwezig is. Vanuit deze behoefteraming is in ieder geval een nieuwe basisschool gewenst (gerelateerd aan de komst van gezinnen in de driehoek).
Verder zou het een kans zijn om binnen de ontwikkelingen van de Cartesiusdriehoek een sporthal te realiseren. Een mogelijkheid is om dit als slimme oplossing (multifunctionele ruimte) binnen het CAB gebouw te realiseren, of in combinatie met de basisschool. Gelet op het aantal bewoners is ook een medisch centrum (praktijk met bv. huisarts, tandarts, apotheek en fysiotherapeut) en kinderopvang gewenst. Deze kunnen zich vestigen in de plint van de nieuwbouw. Op dit moment is er geen behoefte aan aanvullende welzijnsvoorzieningen zoals buurtcentra.

Voor wat betreft de toevoeging van commerciële voorzieningen geldt eveneens dat het relevant is e.e.a. te relateren aan de directe omgeving. Dichtstbijzijnde concentratie van detailhandel en horeca is de Amsterdamsestraatweg. De komst van nieuwe huishoudens gaat zeker leiden tot een nieuwe vraag die zich deels ook op de al aanwezige voorzieningen in de buurt zal kunnen richten. Maar de driehoek zal met zijn geheel eigen identiteit ook een contrast zijn met de omgeving, waarbij een ander cq. aanvullend aanbod past. Detailhandel, horeca en cultuur kunnen zich hier onderscheiden met specifieke formules en concepten die overeen stemmen met de identiteit. Passend zijn alternatieve formules die zich onderscheiden naar duurzaamheid, lokale producten e.d. Een (biologische) supermarkt en versmarkt zijn denkbaar gelet op het aantal nieuwe huishoudens. Grootschalige formules passen niet hier. Wel zouden bijzondere winkels of cross-over concepten versterkend zijn voor de identiteit – te denken valt aan fietsen, sport, muziek, design, boeken, bloemen, reizen, culinair, delicatessen en lichamelijke verzorging.

Een marktanalyse moet eerst het economische draagvlak van een (biologische) supermarkt, de marktruimte voor detailhandel en de effecten hiervan op de omliggende winkelstructuur aantonen alvorens besloten kan worden of en hoeveel detailhandel mag worden toegevoegd.

De exacte hoeveelheid vierkante meters aan (commerciële) voorzieningen is nu dus nog niet vast te leggen. Meer duidelijkheid zal ontstaan wanneer ten behoeve van concrete ontwikkelplannen de bedoelde marktanalyse wordt uitgevoerd. Hoe dan ook zijn voorzieningen erg belangrijk voor de gewenste identiteit van de Cartesiusdriehoek. In het ruimtelijke concept is gekozen voor clustering van voorzieningen in het CAB gebouw en in de plinten van de bouwblokken in de zone aansluitend aan de Cartesiusweg. Daarnaast past in het gebied incidenteel in de plint een voorziening, een horecagelegenheid of een zzp-werkruimte. Vooralsnog wordt uitgegaan van 4.000 tot 5.000 m2 aan ruimte voor voorzieningen en werkruimtes in de plinten.

Referentiebeelden voor het CAB gebouw

5.7 CAB gebouw

Het CAB gebouw is natuurlijk onmiskenbaar een belangrijke bouwsteen voor de nieuwe identiteit. Het gebouw heeft het juiste industriële karakter en de juiste omvang om een verrassende, levendige en eigenwijze ontmoetingsplek te worden. Nu wordt het gebouw geëxploiteerd als een plek voor uiteenlopende gebruikers (werkruimtes, muziekstudio's, brouwerijpub, opslagboxen) zonder dat er een samenhangend concept boven hangt. Daarbij wordt het gebouw zoals het altijd was als gegeven genomen, en nu niet in zijn volle potentie benut.
Naar de toekomst toe, en passend bij de gehele identiteit van de Cartesiusdriehoek, is het gewenst dat er meer samenhang komt in het concept. Het gebouw heeft een oppervlakte van circa 13.000 m2 en heeft de potentie om een attractieve ontmoetingsplek te worden. Daarmee wordt gedoeld op het creëren van een samenstel van verschillende aanbieders van activiteiten dat als geheel een aantrekkelijke ontmoetingsplek wordt in Utrecht. Met name dat geheel is belangrijk: een herkenbaar en helder overall concept dat als een paraplu boven een reeks onderliggende functies en activiteiten hangt.

De uiteindelijke invulling van het gebouw wordt aan de markt overgelaten. NS Stations als eigenaar heeft de intentie om hiervoor een tender uit te schrijven (zie ook hoofdstuk 11 Ontwikkelstrategie). Een belangrijk selectiecriterium voor de marktpartij is in hoeverre het ingediende plan invulling geeft aan de doelstellingen zoals in het koersdocument staan omschreven. Een aantal principes zullen daarbij gelden. Het concept moet uiteraard de identiteit van de gehele driehoek versterken, en verder een combinatie zijn van (cross-over) activiteiten voor de buurt en voor de stad. Bovenal geldt dat hier een ontmoetingsplek wordt gecreëerd. Daarbij is het belangrijk dat van het geheel geen verkeersaantrekkende werking uitgaat. De activiteiten zullen dus moeten bijdragen aan de ambities voor ontmoeten, verbinden, ontspannen en gezonde leefstijl. Thema's die passen zijn onder meer muziek, bewegen, sport, cultuur, educatie, en gezond eten en drinken. Verder hebben lokale initiatiefnemers een grote voorkeur. Het monumentale karakter dient gerespecteerd te worden waarbij inventieve architectonische aanpassingen vanzelfsprekend mogelijk zijn. Het 'openen' van het gebouw bijvoorbeeld is gewenst om een goede wisselwerking tussen binnen en buiten te bewerkstelligen. Verder is het denkbaar om een opbouw op het gebouw te creëren met bijzondere functies en eventueel wonen (de precieze plek daarvoor ligt niet vast en kan in de ontwerpfase worden uitgewerkt).

Qua programma – passend bij de gewenste identiteit van ontmoetingsplek – zal de tender zich richten op de volgende of vergelijkbare functies:

- Creatieve bedrijvigheid
- Brouwer / café
- Horeca
- Versmarkt
- Biologische supermarkt
- Ateliers, muziekstudio's
- Multifunctionele ruimte voor muziek, sport, markt, exposities e.d.
- Filmhuis

Wat niet past bij de ambitie om het CAB gebouw een publiek toegankelijke functie te geven is onder andere:

- Geluid, geur en gevaar veroorzakende ondernemingen
- Grootschalige leisure, detailhandel of andere verkeersaantrekkende functies
- Functies die niet publiek toegankelijk zijn.

5.8 Gezonde en levendige buitenruimte

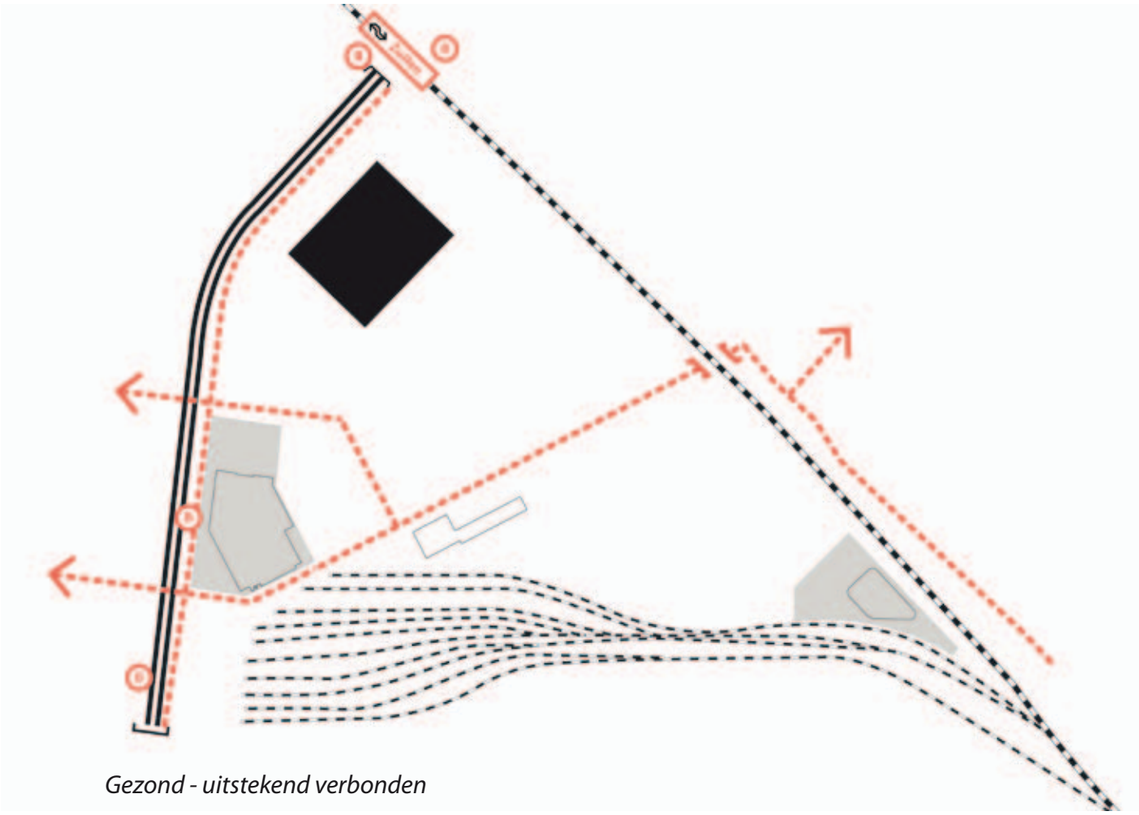
Elders in het koersdocument wordt de ruimtelijke opzet en de kwaliteit van de openbare ruimte beschreven. De Cartesiusdriehoek krijgt de bijzonderheid van een ruim en groen binnengebied met een parkachtige kwaliteit – het Cartesiuspark. Rondom de bebouwing komt een groene lus die eveneens wordt ingericht als parkachtige verblijfsruimte. Het is nadrukkelijk de ambitie dat deze publieke buitenruimte een uitnodiging is voor ontmoetingen en een gezonde plek om te bewegen en te spelen. Het betekent dat dit gebied ook een echte 'functie' heeft binnen het geheel en er activiteiten mogen ontstaan die passen bij de nieuwe identiteit. Daarbij wordt ook ingespeeld op het motto 'Utrecht maken we samen' – bij de verdere inrichting van het Cartesiuspark zal ruimte geboden worden aan initiatiefnemers met betrekking tot gezonde activiteiten en duurzaamheid.

5.9 Tussentijd en placemaking

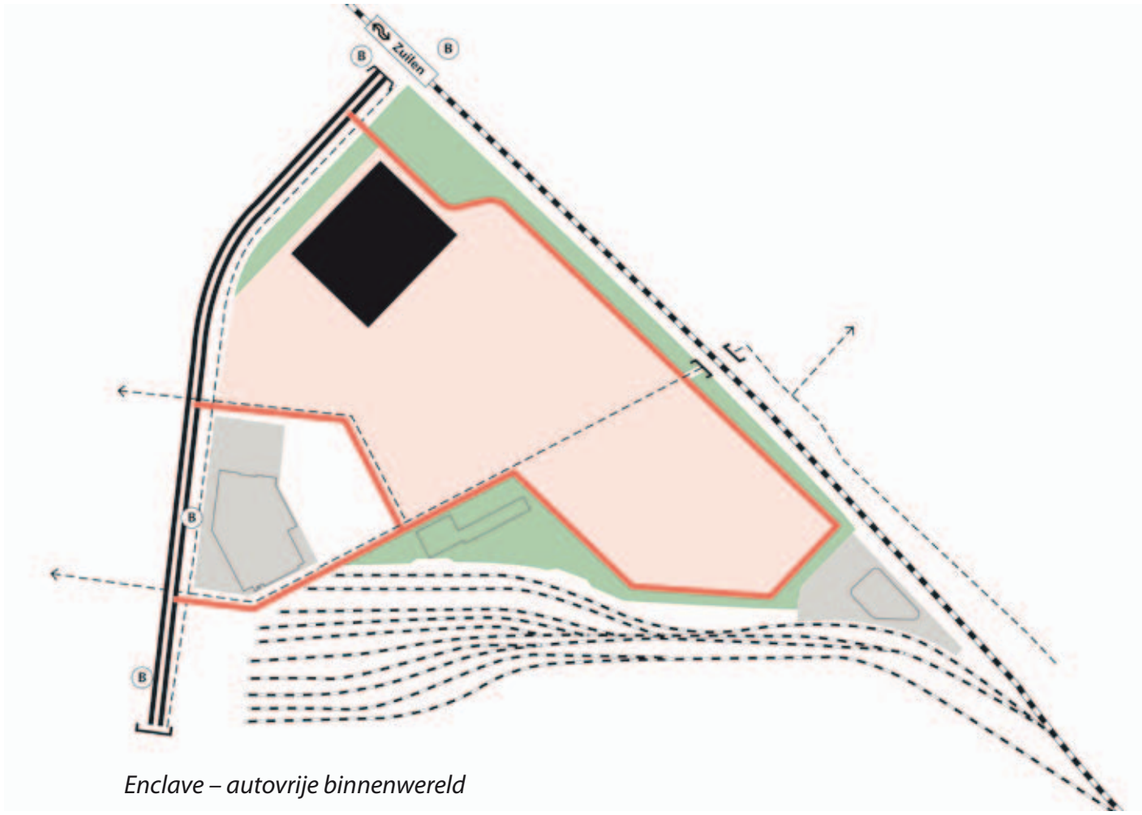
Hier bestaat de uitzonderlijkheid om een relatief groot binnenstedelijk bedrijventerrein in betrekkelijk korte tijd te kunnen laten transformeren. Toch zal de ontwikkeling gefaseerd gaan plaatsvinden en zich over een aantal jaren uitstrekken. De marktvraag is weliswaar ruim in Utrecht maar het gaat om veel woningen die wel moeten worden afgestemd op andere ontwikkelgebieden in de stad. Het stedenbouwkundige model maakt het goed mogelijk om de realisering in samenhangende plandelen uit te voeren.

Het betekent ook dat er sprake is van een 'tussentijd' – een tijd van een aantal jaren waarin de koers is vastgesteld, maar het eindbeeld nog niet is voltooid. Daarbij komt natuurlijk dat het gebied ook in delen voor meerdere jaren een bouwplaats gaat zijn. Vooreerst zal dit gepaard gaan met het kunnen voortzetten van bestaande bedrijfsfuncties op de plekken die pas later aan bod zijn.
Bij grootschalige gebiedstransformaties (zoals hier) is het creëren, doorontwikkelen of verfijnen van een identiteit een hele uitdaging. Van 'bovenaf' kun je een gebied ontwikkelen, maar de ziel van een plek moet van 'onderop' ontstaan met een 'placemaking' proces. Het gaat daarbij om het creëren van gevoeld eigenaarschap, het verbinden van mensen met de plek. Dat heeft tijd nodig. En betrokkenheid.
Het goede nieuws is dat veel omwonenden en andere betrokkenen nu al toegewijd zijn aan de Cartesiusdriehoek en bereidheid tonen om mee te denken en initiatieven aan te dragen voor activiteiten in de tussentijd. Met de komst van de eerste bewoners zal de betrokkenheid overigens vanzelf verder toenemen.

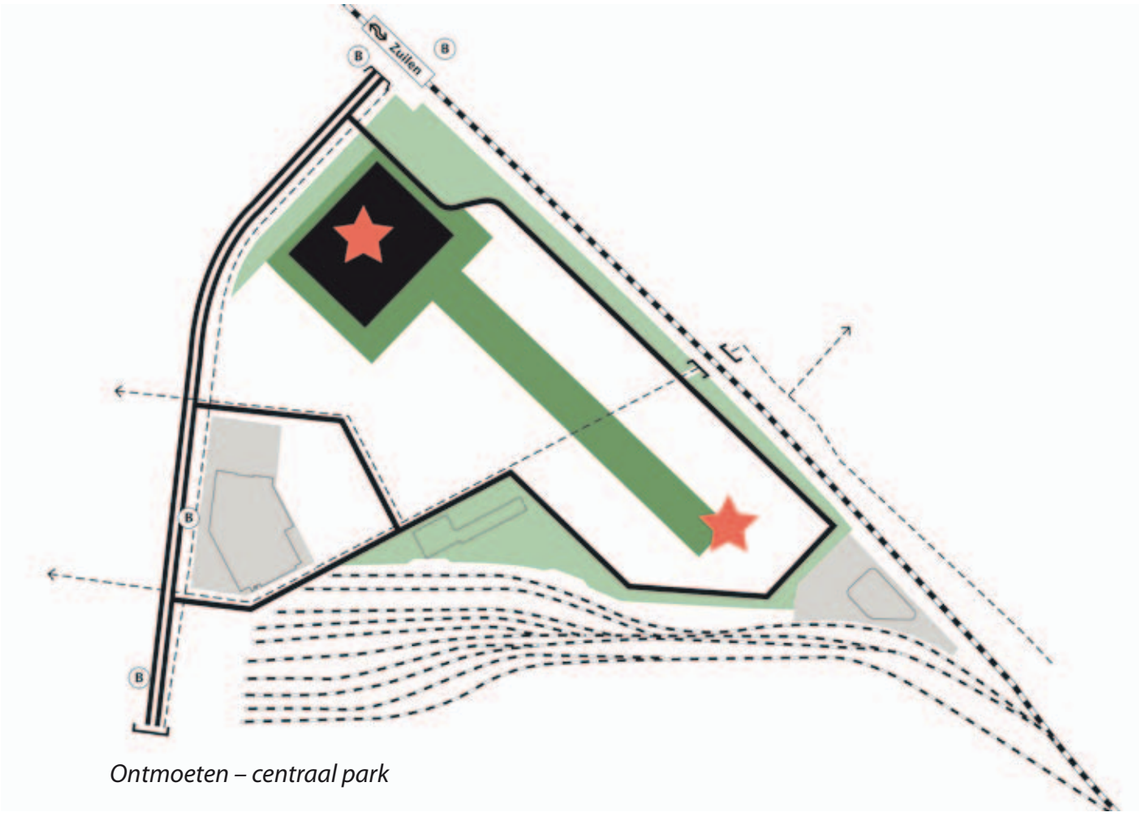
Essentieel voor het uitbouwen van de nieuwe identiteit is dat initiatieven in de tussentijd wel altijd gaan bijdragen aan de juiste sfeer. Het moet niet zo zijn dat 'alles hier kan' omdat er gewoonweg opeens ruimte voor is. Nu ligt hier immers de kans om het gebied met de juiste thema's bekendheid te geven, het gebied te positioneren. Daarbij gaat het dus vooral om activiteiten die publiekelijk aantrekkelijk zijn. Het benutten van tijdelijkheid kan plaatsvinden met kleinschalige evenementen en tijdelijke activiteiten in de buitenruimte, tijdelijke gebouwen (woonunits, horeca e.d.) om de sfeer neer te zetten. Wat dit precies inhoudt mag ontstaan in een bottom up proces met bewoners en andere lokale betrokkenen.



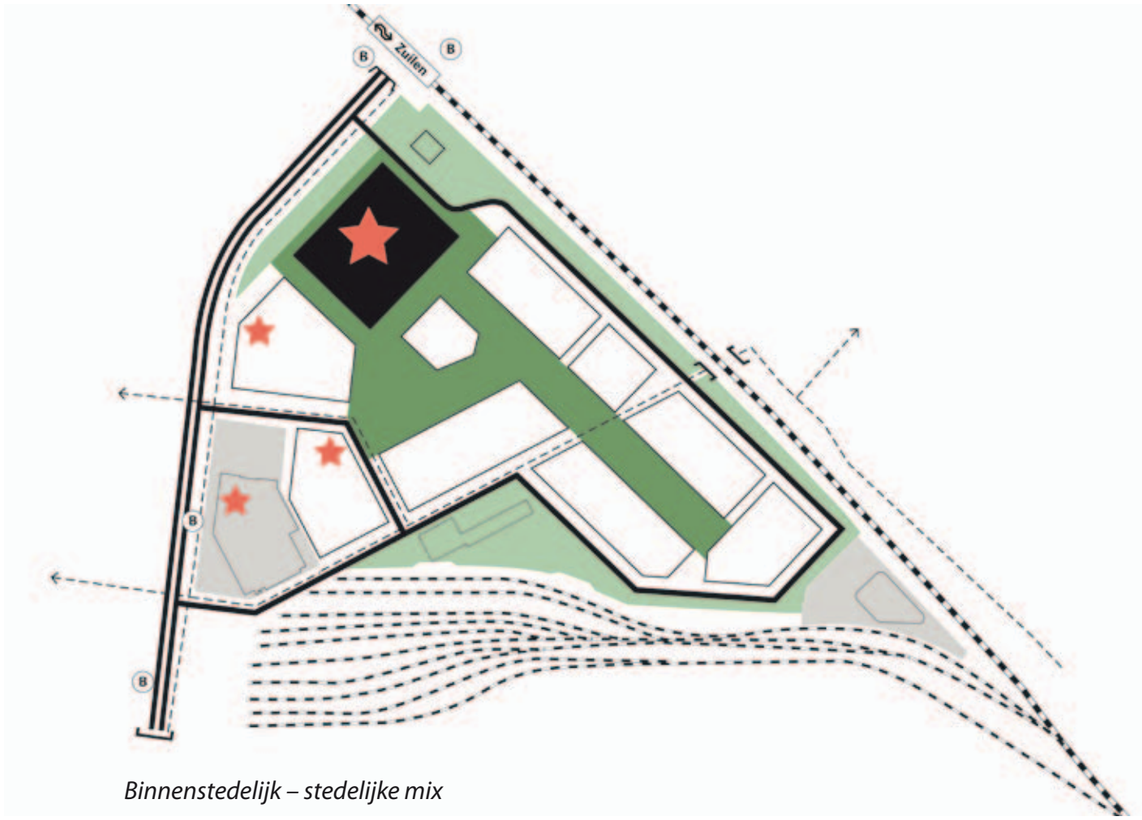
Gezond - uitstekend verbonden



Enclave – autovrije binnenwereld



Ontmoeten – centraal park



Binnenstedelijk – stedelijke mix

6. Ruimte

6.1 Ruimtelijk raamwerk

In het hoofdstuk identiteit is de ambitie voor de Cartesiusdriehoek verwoord. De kernthema's zijn gezond, enclave, ontmoeten en binnenstedelijk. In dit hoofdstuk is de ruimtelijke weerslag daarvan getekend en beschreven. In een ruimtelijk raamwerk zijn de structurerende kwaliteiten van het gebied vastgelegd. Het ruimtelijke raamwerk wordt gevormd door het monumentale CAB gebouw, de groenstructuur en de ontsluitingsstructuur. Samen vormt dit het kader waarbinnen de transformatie in fasen kan plaatsvinden. Het ruimtelijke raamwerk ligt vast en vormt de basis voor de gewenste samenhang en diversiteit in het gebied. Binnen het ruimtelijke raamwerk liggen de bouwvelden. Het ruimtelijke raamwerk houdt zoveel mogelijk rekening met de bestaande wegen, de aanwezige kabels en leidingen en de verhuringen in het gebied zodat een gefaseerde transformatie mogelijk is.

6.2 Gezond – uitstekend verbonden

Door de centrale ligging van de Cartesiusdriehoek binnen Utrecht is het mogelijk om een 'gezond' stuk stad te ontwikkelen. In de Cartesiusdriehoek wordt ingezet op zo min mogelijk autogebruik en autobezit door maximaal in te zetten op andere modaliteiten.

Door een uitstekende verbinding van de Cartesiusdriehoek op het langzaam verkeersnetwerk liggen vrijwel alle voorzieningen voor fietsers en voetgangers binnen handbereik. Een auto heb je hier simpelweg niet meer nodig. Een belangrijke ruimtelijke ingreep is de nieuwe fietstunnel, onder het spoor door, richting de 2e Daalsedijk en de Amsterdamsestraatweg. De nieuwe fietstunnel vormt een belangrijke verbindende schakel in het Utrechtse fietsnetwerk en completeert de route van het centrum van Utrecht, dwars door de Cartesiusdriehoek richting het Amsterdam-Rijnkanaal en Leidsche Rijn. Hierdoor ben je met de fiets in 5 minuten in het centrum. De andere kant op fiets je snel naar Leidsche Rijn of de stad uit naar het buitengebied.

Voor alle bestemmingen buiten de stad is de trein het ideale vervoersmiddel. Station Zuilen ligt aan de Cartesiusdriehoek, Utrecht Centraal op 5 minuten fietsen. De verbindingen van de woningen en voorzieningen naar station Zuilen zijn optimaal; kort, veilig en aangenaam. Voor openbaar vervoer binnen de stad zijn er bushaltes aan de Cartesiusweg en de Amsterdamsestraatweg.

6.3 Enclave – autovrije binnenwereld

Bijzonder aan de Cartesiusdriehoek is dat er geen doorgaande verkeersroutes zijn naar andere delen in de stad die het gebied doorsnijden. De ligging tussen een punt van spoorlijnen maakt het gebied tot een enclave die bij uitstek geschikt is voor de ontwikkeling van een bijzonder autoluw binnenstedelijk milieu.

Door vanaf de Cartesiusweg een lus rondom het gebied te maken ontstaat een volledig autovrij middengebied. De autovrije inrichting geeft het gebied een geheel eigen karakter. Via deze lus is iedere bouwblok in het plangebied bereikbaar met de auto. Bewoners parkeren inpandig in hun eigen bouwblok. Bezoekers parkeren in een aparte parkeergarage. Op de 'lus' is de auto te gast en wordt voorrang gegeven aan fietsers en voetgangers.

De nieuwe lus sluit op twee plekken aan op de Cartesiusweg. De eerste aansluiting is de huidige aansluiting ter hoogte van de Perronlaan. Indien nodig voor een betere doorstroming van de Cartesiusweg kan deze aansluiting worden verplaatst naar de Locomotiefstraat. De keuze hiervoor zal te zijner tijd in afstemming met de afwaardering van de Cartesiusweg gemaakt worden. De tweede aansluiting komt aan de noordzijde van het CAB gebouw in het verlengde van de CAB-Rondom. Het verkeer op de lus kan in beide richtingen rijden.

De lus vormt samen met het langgerekte ruige spoorpark (gelegen langs de randen van het spoor) een groen profiel. Zo vormt deze groene lus tevens een prettige verblijfsruimte voor fietsers en voetgangers. In het verlengde van het thema 'gezond' kunnen in de groene lus mogelijk verschillende sportvoorzieningen worden aangelegd die al dan niet gebruik maken van het hoogteverschil van het spoortalud – denk aan een skatebaan of bootcampcircuit. De groene lus geeft zicht op de sporen die bijdragen aan de identiteit.

Ruimtelijk raamwerk

6.4 Ontmoeten – centraal park

Het autovrije middengebied wordt gevormd door het Cartesiuspark dat loopt vanaf het CAB gebouw naar 'de punt' van de enclave. Hierdoor wordt dit markante CAB gebouw, het industriële verleden en de aanwezige levendigheid tot achterin de Cartesiusdriehoek zichtbaar en beleefbaar. Het Cartesiuspark ademt één sfeer uit en verbindt alle ontwikkelingen eromheen. Zo wordt samenhang verkregen vanaf het CAB gebouw tot achterin het gebied.

Het uitgangspunt is om het dak van het CAB gebouw een groene inrichting te geven. Het is denkbaar om in de uitwerkingsfase een trap in het verlengde van het centrale park te maken, waardoor het dak ook onderdeel kan worden van het openbare park. Het Cartesiuspark staat volledig in het teken van ontspanning, ontmoeting en verblijven. Jong en oud, iedereen kan vanaf zijn woning direct het Cartesiuspark in lopen. In het park wordt gespeeld, gefietst, getuinierd, gesport, uitgerust en gepicknickt. Er is van alles te beleven en te ontdekken. Ook in de buitenruimte komt het hoge ambitieniveau en het vernieuwende karakter tot uiting.

Het Cartesiuspark staat volledig in het teken van ontspanning, ontmoeting en verblijven. Jong en oud, iedereen kan vanaf zijn woning direct het Cartesiuspark in lopen. In het park wordt gespeeld, gefietst, getuinierd, gesport, uitgerust en gepicknickt. Er is van alles te beleven en te ontdekken. Ook in de buitenruimte komt het hoge ambitieniveau en het vernieuwende karakter tot uiting.

Het groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers; het Cartesiuspark en de groene lus langs de rand. Deze nieuwe groenstructuur zorgt ervoor dat een opvallend groot deel van de Cartesiusdriehoek een groene inrichting krijgt. Naast de groene openbare ruimte worden ook collectieve groene ruimtes gerealiseerd binnen de bouwblokken. Deze vormen de overgang tussen het centrale park en privé buitenruimtes.

6.5 Binnenstedelijk – stedelijke mix

Het Cartesiuspark wordt omsloten door stedelijke bouwblokken in een hoge dichtheid. De hoogte van de bebouwing loopt op van 4 lagen aan de Cartesiusweg tot 15 lagen op een aantal bijzondere plekken. In de bouwblokken wordt niet alleen gewoond maar is ook ruimte voor bijzondere functies of werken waardoor een gemengd stedelijk gebied ontstaat.

Het CAB gebouw wordt geprogrammeerd als levendige ontmoetingsplek met als samenhangend thema muziek, bewegen, sport, en gezond eten en drinken. Het CAB gebouw wordt het gezicht van de Cartesiusdriehoek aan de Cartesiusweg. Aan de zuid- en westzijde van het CAB gebouw krijgt het gebouw een veel opener uitstraling – onder meer met terrassen aan het Cartesiuspark. Op het dak van het CAB gebouw kan met een eventuele opbouw ook nog programma worden toegevoegd wat het gebruik van het groene dak versterkt. De precieze plek van deze mogelijke opbouw op het dak zal in de ontwerpfase worden bepaald.
De nieuwbouw ten zuiden van het CAB gebouw is de plek waar maatschappelijke en commerciële functies worden toegevoegd. Deze gaan een cluster vormen samen met het CAB gebouw langs de Cartesiusweg. In het centrale park staat een los bouwvolume met op de begane grond een bijzondere functie.

Binnen het ruimtelijke raamwerk zijn bouwvelden gesitueerd die gefaseerd en onafhankelijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden. De bouwvelden liggen bijna allemaal direct met één zijde aan het Cartesiuspark en met de andere zijde aan de groene lus. De bouwblokken schermen aan de zijde van de groene lus het geluid af van het spoor. Aan de zijde van het Cartesiuspark openen de bouwblokken zich naar het park zodat alle woningen een relatie hebben met het Cartesiuspark. De binnenruimte van de bouwblokken wordt ingericht met collectieve buitenruimtes en privé buitenruimtes. Alle woningen krijgen een eigen buitenruimte in de vorm van een tuin, daktuin, terras, balkon of dakterras.

Referentiebeelden voor het mobiliteitsconcept van de Cartesiusdriehoek

7. Mobiliteit

7.1 Mobiliteitsconcept Cartesiusdriehoek

Mobiliteit is een belangrijk thema binnen de opgaven voor de nieuwe Cartesiusdriehoek. De bijzondere situering van het plangebied in de stad vraagt om maatwerk op dit vlak bij de transformatie. De lat wordt daarbij hoog gelegd. Met het oog op een gezonde verstedelijking is de ambitie om het fietsen en het openbaar vervoer zo veel mogelijk te stimuleren, en het autogebruik zo laag mogelijk te houden.

De bijzonderheid van het gebied is dat het als een enclave ligt ingeklemd tussen de sporen en de Cartesiusweg. Het gebied kent nu alleen een ontsluiting vanaf de Cartesiusweg. Deze stedelijke verbindingsweg kent momenteel een hoge verkeersintensiteit. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het treinstation Zuilen. Voor fietsers en voetgangers zal de toegankelijkheid naar onder meer de binnenstad fors verbeteren met de komst van de geplande onderdoorgang naar de 2e Daalsedijk.

De voorgenomen herontwikkeling naar een woonwerkgebied vraagt om heldere mobiliteitskeuzes. Belangrijk is de relatie met de Cartesiusweg en het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De gemeente wil met diverse maatregelen de komende jaren het autoverkeer op deze weg flink verlagen. Zo heeft de gemeente het voornemen om de Cartesiusweg – als onderdeel van de westelijke stadsboulevard – verkeersluwer in te richten door het aantal rijstroken te verminderen. Voor de Cartesiusdriehoek betekent het dat de verkeersgeneratie die het gevolg is van de nieuwe ontwikkelingen zodanig laag dient te zijn dat deze nog kan worden afgewikkeld op de vernieuwde Cartesiusweg.

De uitdaging is om een weldoordacht mobiliteitsconcept te ontwikkelen dat past bij de nieuwe doelgroepen en bij de gezonde stad. Het streven is dus om het autogebruik en het autobezit zo laag mogelijk te houden. Omdat functies nu eenmaal niet zonder mobiliteit kunnen bestaan, is het wel nodig om alternatieve mobiliteitsoplossingen aan te bieden. Het concept bestaat derhalve uit een autoluwe ruimtelijke inrichting met relatief weinig parkeerplaatsen, een uiterst fiets- en voetgangervriendelijke inrichting, een goede ontsluiting met het openbaar vervoer en ruim baan voor nieuwe concepten.

Per modaliteit wordt het mobiliteitsconcept van de nieuwe Cartesiusdriehoek nader uitgewerkt.

7.2 Openbaar vervoer

Een goed OV-netwerk is een voorwaarde voor het mobiliteitsconcept van de Cartesiusdriehoek. Dit is belangrijk om een volwaardig alternatief voor de auto aan te kunnen bieden.

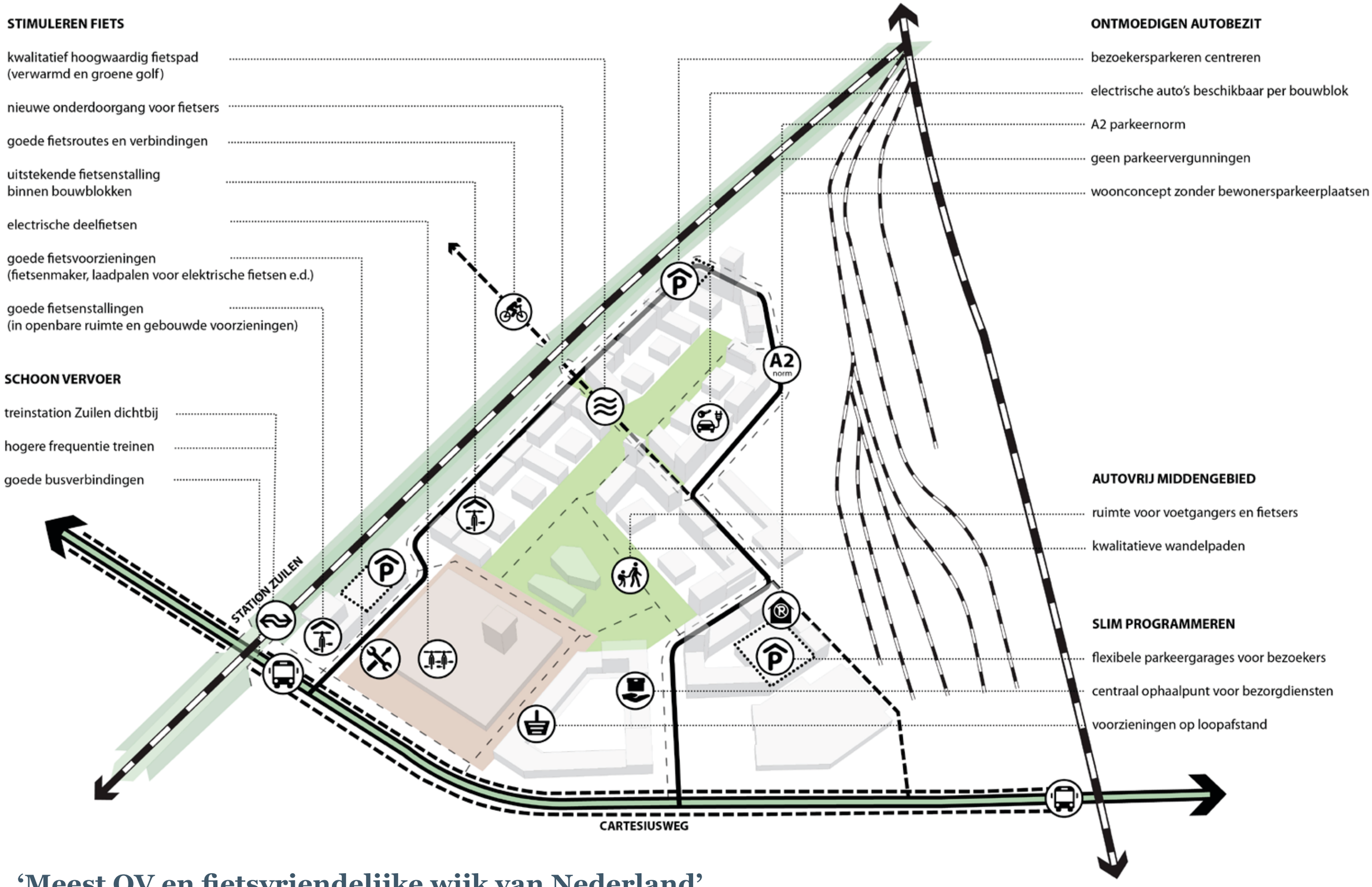
De Cartesiusdriehoek ligt op slechts twee kilometer afstand van het grootste openbaar vervoerknooppunt van Nederland – Utrecht Centraal. Voor de doelgroepen van het plangebied biedt dit gegeven enorm veel potentie, want verbindingen zijn eenvoudig te maken op alle schaalniveaus. Bewoners en bezoekers kunnen snel tussen het plangebied en het station heen en weer pendelen met bijvoorbeeld de fiets, bus of zelfs lopend.

Direct grenzend aan het plangebied ligt station Utrecht Zuilen. Vanaf december 2016 rijden hier elk kwartier sprinters. Met een aantal ingrepen kan de connectie met de Cartesiusdriehoek worden verbeterd. Dit kan door een stationsplein te creëren dat in verbinding staat met het CAB gebouw. Ook is een bundeling van alle fietsparkeerplekken belangrijk inclusief OV-fietspunt. Een mogelijkheid is om een gebouwde fietsenstallling te realiseren al dan niet in combinatie met de herontwikkeling van het CAB gebouw. Tenslotte is het een kans voor het station om het toegankelijker en aantrekkelijker te maker door middel van aankleding of een functie.

Daarnaast wordt de Cartesiusdriehoek ontsloten door twee busverbindingen, te weten buslijn 5 (Maarssen – Cartesiusweg) en buslijn 11 (Overvecht – Leidsche Rijn). Deze verbindingen zijn interessant voor lokale reizen, maar ook als voor- en natransport voor treinstations. Bus 5 stopt namelijk ook op Utrecht Centraal en station Maarssen. Buslijn 11 stopt bij station Leidsche Rijn, station Utrecht Zuilen en station Overvecht. De huidige situatie biedt echter te weinig om het OV-gebruik daadwerkelijk te kunnen stimuleren. De frequenties van de bussen is daarvoor te laag. Uit de elasticiteitberekening van het bureau Goudappel Coffeng voor de Cartesiusdriehoek blijkt dat het verdubbelen van de busfrequentie leidt tot een afname van het autoverkeer van circa 3,5%. Daarbij komt nog dat de dichtstbijzijnde bushalte niet gunstig ligt – deze is gesitueerd op de Cartesiusweg ter hoogte van de Schepenbuurt. Vanuit de toekomstige Cartesiusdriehoek bezien zou optimalisatie van de frequentie en de haltering van het busverkeer een toegevoegde waarde betekenen.

7.3 Lopen

De stedenbouwkundige opzet van de Cartesiusdriehoek met het autovrije groene middengebied is natuurlijk ideaal voor de voetganger. De nieuwe woonwerkomgeving is als buurt klein genoeg om alles met de voet te kunnen doen. Voetgangers krijgen hier dus letterlijk onbelemmerde ruimte om buiten te spelen, te wandelen of te sporten. Daarnaast is het belangrijk om de Cartesiusdriehoek voor voetgangers ook goed met de directe omgeving te verbinden. Vrije voetgangerspaden en veilige oversteekplekken maken onderdeel uit van het ruimtelijke raamwerk.



'Meest OV en fietsvriendelijke wijk van Nederland'

7.3 Fietsen

Het fietsgebruik is essentieel onderdeel van het mobiliteitsconcept. In een stedelijke omgeving als Utrecht zijn veel voorzieningen goed te bereiken per fiets. Utrecht heeft een goed fietsnetwerk dat met diverse maatregelen de komende jaren nog verder wordt verbeterd. Het fietsen past bij de ambities voor een gezonde stad. In het Mobiliteitsplan van de gemeente krijgt de fiets als duurzame vervoerswijze dan ook ruim baan. In de Cartesiusdriehoek wordt volop ingezet op de fiets. Met een excellente situatie voor het fietsgebruik hebben mensen voor korte(re) ritten een goed alternatief voor de auto. Daarnaast wordt door het stimuleren van fietsgebruik de drempel voor OV-gebruik verlaagd (door een verbeterd voor- en natransport).

Fietsverbindingen

Het begint bij goede fietsverbindingen. Op dit moment is de Cartesiusdriehoek per fiets alleen bereikbaar via het fietspad dat parallel aan de Cartesiusweg loopt. Dit fietspad verbindt de Cartesiusdriehoek met station Zuilen en is tevens onderdeel van het doorfietsroutenetwerk zoals gesteld in het Mobiliteitsplan. De bereikbaarheid per fiets wordt aanzienlijk verbeterd met het aanleggen van de onderdoorgang voor langzaam verkeer naar de 2e Daalsedijk. De fietsafstand naar Utrecht Centraal en de binnenstad wordt hierdoor flink verkort. De Cartesiusdriehoek komt hiermee aan een tweede snelle doorfietsroute te liggen. Naast een goed fietsnetwerk is het verder van belang om kwalitatieve fietsroutes aan te bieden. Voor de verdere detaillering van de fietsroutes in de Cartesiusdriehoek is de uiteindelijke inrichting derhalve van belang (bestrating, verlichting, begeleiding, geen omwegen e.d.).

Fietsenstallingen

Naast goede fietsverbindingen is het minstens zo belangrijk om goede en veilige fietsenstallingen aan te bieden. Het uitgangspunt is dat het stallen van de fiets binnen de wooncomplexen uiterst comfortabel en zonder belemmeringen gaat zijn. Het principe daarbij is dat de fietsenstalling wordt geïntegreerd in het appartementencomplex. Het gemak helpt in de keuze om de fiets te pakken. Dit is feitelijk een ontwerpopgave op het niveau van het specifieke gebouw. De precieze uitwerking zal daarom per complex worden gedaan door de betreffende marktpartijen wanneer ontwikkelplannen worden ingediend.

Aanbevelingen voor de fietsenstallingen zijn:

- geen hellingen, stalling begane grond;
- overdekt;
- geen onnodige deuren;
- afstandsbediening buitendeur (a la auto);
- ruime plaatsen voor bakfietsen, scooters;
- bij voorkeur geen fietsen in twee lagen;
- camerabewaking;
- laadpalen voor elektrische fietsen;
- fietsenstalling op een logische plek in het gebouw; je moet er vanzelf voorbij komen;
- ook voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers;

Gedacht kan worden aan een innovatieve fietsengarage – een automatische garage die zorgt voor een efficiëntere stalling van fietsen waarbij de fiets dichter bij de ontsluiting van de woningen is gesitueerd dan de auto.

Fietsvoorzieningen

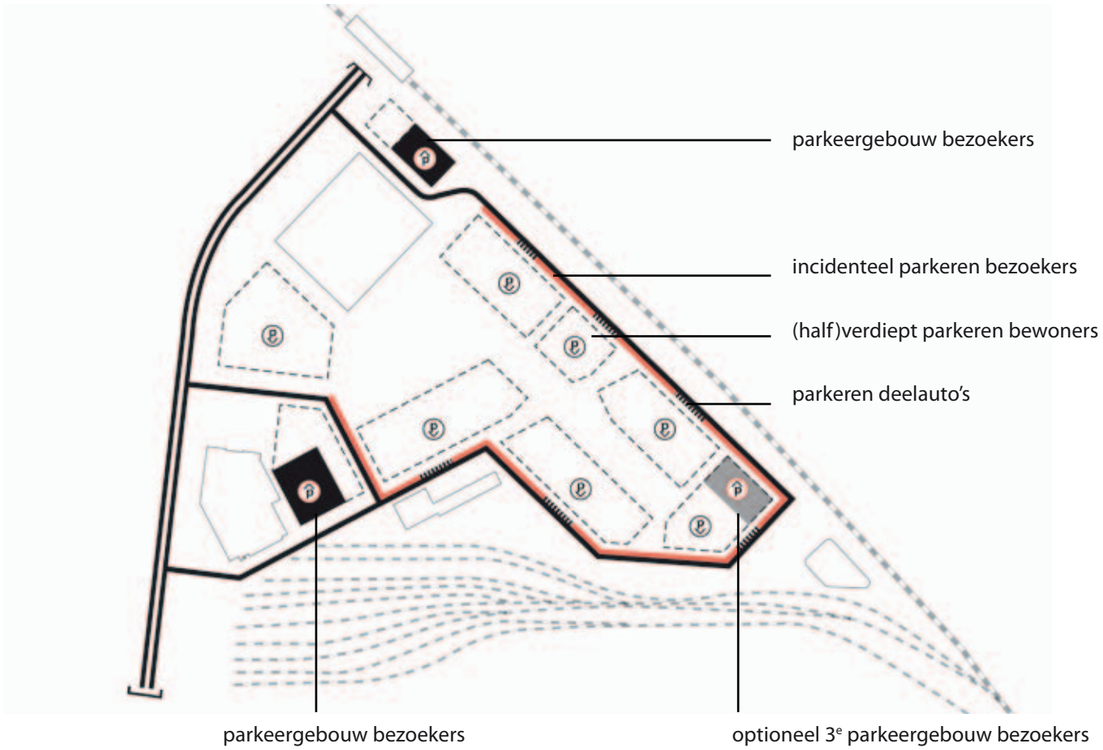
De aanwezigheid van fietsvoorzieningen op het niveau van het plangebied zal eveneens een belangrijke toegevoegde waarde zijn om het fietsgebruik te stimuleren. Het bieden van aanvullende fietsvoorzieningen maakt het gebruik van de fiets gemakkelijk, zorgvrij en aantrekkelijk. Ideeën hiervoor zijn bijvoorbeeld:

- Fietsservice; voor reparatie en onderhoud van eigen fietsen;
- Fietsdelen; als onderdeel van de fietsservice. Bewoners kunnen gebruik maken van deelfietsen. Maar ook andere soorten vervoer zijn beschikbaar zoals bakfietsen, elektrische fietsen, steps, snorfietsen en (elektrische) scooters. Zo zijn bewoners flexibel in hun manier van bewegen en kunnen ze een vervoersmiddel kiezen die past bij hun reis;
- Overwogen kan worden om de fietsservice en het fietsdelen gratis aan te bieden aan bewoners. De exploitatiekosten hiervoor kunnen worden ondergebracht in een soort servicekostenabonnement die bewoners van de Cartesiusdriehoek betalen. Op deze manier betaalt iedereen hier aan mee en wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van deze services.
- Forenzo fietsbeloonprogramma; een initiatief van Heijmans die service voor fietsers biedt, zoals een thuiskomgarantie, verhaalservice bij letselschade en de mogelijkheid tot het melden van onveilige situaties.

Dit zijn vooralsnog ideeën. De uitwerking ervan zal in de vervolgfase komen wanneer concrete initiatiefnemers in beeld komen. Toekomstige plannen zullen beoordeeld worden op de invulling van deze ideeën.

Elektrische fiets

De elektrische fiets is sterk in opkomst. Deze kan voor langere afstanden de auto vervangen, met als gevolg een lagere verkeersgeneratie van auto's. Dat maakt het een interessant vervoersmiddel om te stimuleren. Specifiek voor elektrische fietsen zijn ook maatregelen te nemen om het gebruik te stimuleren, zoals oplaadstations in de fietsenstallingen en fietsdelen.



Parkeerconcept Cartesiusdriehoek

7.5 Auto

Het mobiliteitsconcept voor de Cartesiusdriehoek gaat uit van een veel lager autobezit en autogebruik dan gebruikelijk. De meest voor de hand liggende maatregel om de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in het plangebied niet zodanig te laten toenemen is door het minder aantrekkelijk te maken voor bewoners en bezoekers (o.a. werknemers van de bedrijven) om een auto te hebben. Het helemaal niet toestaan van auto's (en/of motoren) biedt geen oplossing – mensen moeten zich kunnen verplaatsen, ook naar die bestemmingen die niet of slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de fiets. Er blijft altijd een bepaalde behoefte naar autogebruik. Het (sterk) verminderen van autogebruik kan echter wel groot effect genereren. Vanzelfsprekend zullen daar wel de alternatieven in vervoerskeuze zoals hierboven genoemd (fiets en OV) beschikbaar moeten zijn.

Fors lage parkeernorm en invoeren betaald parkeren

Het bureau Goudappel Coffeng heeft een elasticiteitberekening uitgevoerd voor de Cartesiusdriehoek. Daaruit komt naar voren dat verreweg het grootste effect op een lager autogebruik behaald wordt met het (fors) verlagen van de parkeernormen. Het verlagen van de parkeernormen zorgt ervoor dat per huishouden of per bedrijf minder (tot in het uiterste geval geen) parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dat dient vooraf duidelijk gecommuniceerd te worden naar potentiële kopers/huurders, zodat ook zij zich ervan bewust zijn wat voor mobiliteitsgedrag van hen wordt verwacht. Het verlagen van de parkeernormen is in Utrecht onlosmakelijk verbonden aan het invoeren van betaald parkeren. Dit is zo bepaald in de Nota Parkeren en Stallen van de gemeente. Als tegelijkertijd betaald parkeren wordt ingevoerd wordt voorkomen dat in het plangebied overlast ontstaat.

De gemeente Utrecht hanteert een zone-indeling bij het bepalen van autoparkeernormen. Er is onderscheid gemaakt naar een zestal zones:

- A1-gebied = hoogstedelijk gebied met betaald parkeren
- A2-gebied = centraal stedelijk gebied met betaald parkeren
- B1-gebied = stedelijk gebied met betaald parkeren
- B2-gebied = stedelijk gebied zonder betaald parkeren
- C1-gebied = suburbaan gebied
- C2-gebied = buitenstedelijk gebied

In de huidige situatie is de Cartesiusdriehoek gelegen binnen het B2-gebied. Het verlagen van de parkeernorm naar B1-gebied leidt volgens Goudappel tot een (relatief beperkte) afname van het totaal aantal autoritten. Het verlagen naar A2-gebied draagt daarentegen bij aan een afname van maar liefst 50% van het totaal aantal autoritten.

De elasticiteitberekening leert dat dit soort fors lagere parkeernormen nodig zijn om binnen het mobiliteitsconcept de gewenste verkeersgeneratie te willen realiseren. Het verlagen naar de A2-norm is geenszins een irrealistische gedachte. De parkeernormen die de gemeente berekent voor een A2-gebied passen zeer goed bij de ambitieuze plannen voor de Cartesiusdriehoek. In sommige gevallen lijken ze zelfs nog verder naar beneden te kunnen, wat het effect op het autogebruik nog positiever zou maken. Het vaststellen van een zone en het eventueel verder verlagen van de parkeernormen zijn gemeentelijke aangelegenheden.

Voorkomen van neveneffecten

Strikte parkeernormen en hoge parkeertarieven zijn gemakkelijk te ontwijken als er in de nabije omgeving parkeermogelijkheden zijn waar volop parkeerruimte is en waar niet of minder betaald hoeft te worden. De kans is er dat in de directe omgeving een onevenredige parkeerdruk ontstaat omdat bewoners en bezoekers van de Cartesiusdriehoek daar gaan parkeren. Dit dient te worden voorkomen, om geen overlast te creëren in de omliggende buurten en omdat de capaciteit van de Cartesiusweg hier niet op is berekend. Na vaststelling van dit koersdocument zal een traject moeten worden gestart om het draagvlak en de wenselijkheid van betaald parkeren en vergunningen in de directe omgeving te onderzoeken. Te denken valt aan de Cartesiusweg, en de Bloemenbuurt.

Parkeerconcept

In de stedenbouwkundige opzet voor de Cartesiusdriehoek zijn auto's grotendeels uit het zicht. Er zijn dan ook geen parkeerplaatsen langs de straten gesitueerd. Het bewonersparkeren wordt opgelost binnen de eigen wooncomplexen (half verdiept parkeren). Bewoners hebben daarnaast geen mogelijkheid voor een parkeervergunning. Het bezoekersparkeren vindt plaats in een tweetal collectieve parkeergarages (in de noordelijke en zuidwestelijke hoek). Een eventuele derde parkeergarage (in de zuidoostelijke hoek) is nog optioneel; in de uitwerking van de ontwikkelplannen wordt de nut en noodzaak hiervan nader bezien. Met bezoekers worden zowel het bezoek aan de bewoners als het bezoek aan de voorzieningen en de werkruimtes bedoeld. Hiervoor geldt uiteraard betaald parkeren. Het aantal parkeerplaatsen in deze garages wordt nu nog niet vastgesteld. Een business case volgt in de uitwerking van ontwikkelplannen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is vanzelfsprekend afhankelijk van de precieze programmering van voorzieningen (zoals een biologische supermarkt of een hotel). Bovendien wordt zoveel mogelijk gestuurd op dubbelgebruik. Na vaststelling van dit koersdocument wordt het onderwerp parkeren nader uitgewerkt.

Een deel van het woonprogramma betreft sociale huurwoningen binnen een specifiek collectief huisvestingsconcept voor jongeren of ouderen (zie hoofdstuk 6). De doelgroep van een dergelijk concept heeft vrijwel geen autobezit. Het betekent dat voor deze woningen geen bewonersparkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. Wel krijgen bewoners de beschikking over deelauto's en komen er bezoekersparkeerplaatsen.

7.6 Slimme concepten

Er bestaan diverse concepten om efficiënter om te gaan met autogebruik, waaronder autodelen en totaalconcepten.

Autodelen

Autodelen is een andere maatregel om het autogebruik- en bezit te ontmoedigen. Bij autodelen kunnen meerdere personen gebruik maken van één auto. Er zijn diverse concepten denkbaar bij autodelen. Een bedrijfsmatige vorm van autodelen biedt kansen voor de Cartesiusdriehoek. De deelauto's kunnen op elk moment van de dag gereserveerd worden. De aanbieder verzorgt de verzekering, de wegenbelasting, onderhoud en administratie. Onderscheid kan daarbij gemaakt worden naar autodelen op het niveau van het plangebied en op het niveau van de diverse wooncomplexen. Beide concepten zijn wenselijk.
Op het niveau van het plangebied zal het gaan om een aantal vaste parkeerplekken in de publieke parkeergarages. Op het niveau van de wooncomplexen wordt het initiatief overgelaten aan de marktpartijen die de ontwikkelplannen gaan realiseren. Innovatieve concepten op dit vlak zijn zeer gewenst. Een voorbeeld hiervan is het initiatief van BMW, die een aantal i3's ter beschikking heeft gesteld aan bewoners van Het Timmerhuis, een woningbouwontwikkeling in Rotterdam. De parkeerfaciliteiten binnen dit complex zijn schaars en om dit te kunnen compenseren kunnen bewoners gebruik maken van deze elektrische deelauto's.

Totaalconcepten

Een totaalconcept combineert vervoersmogelijkheden. De NS Business card bijvoorbeeld biedt gebruikers toegang tot al het openbaar vervoer en 'deurtot-deurdiensten' zoals deelauto's, taxi, parkeren en OV-fiets. Een dergelijke card ontzorgt door met name het voor- en natransport bij OV-gebruik gemakkelijk te maken. Net als bij het autodelen passen dit soort slimme concepten goed bij de ambities van de Cartesiusdriehoek. In de uitwerking van de plannen worden partijen mede beoordeeld op de invulling van deze ambitie.

WATER

Waterberging in wadi

Hergebruiken van regenwater

Waterberging op groene daken

Infiltreren water d.m.v. veel groen en minimale verharding

BEBOUWING

Circulair bouwen

Optimalisatie oriëntatie daglicht

Beperken hittestress door toepassing van lichte gevelkleuren

15% groene gevels

Extra geluidsreductie door geluidscherm langs spoor

ENERGIE

Sturen op innovatieve energieoplossingen

Accu's electrische auto's benutten d.m.v. opslag zonne energie

Oplaadpalen om electrisch vervoer te stimuleren

Opwekken energie d.m.v. zonnepanelen

Aardgasloos

BENG

AFVAL

Afvalwater scheiden

Slim afval verzamelen

Hergebruik ondergrondse infrastructuur

ECOLOGIE & MILIEU

Geluidsluw middengebied

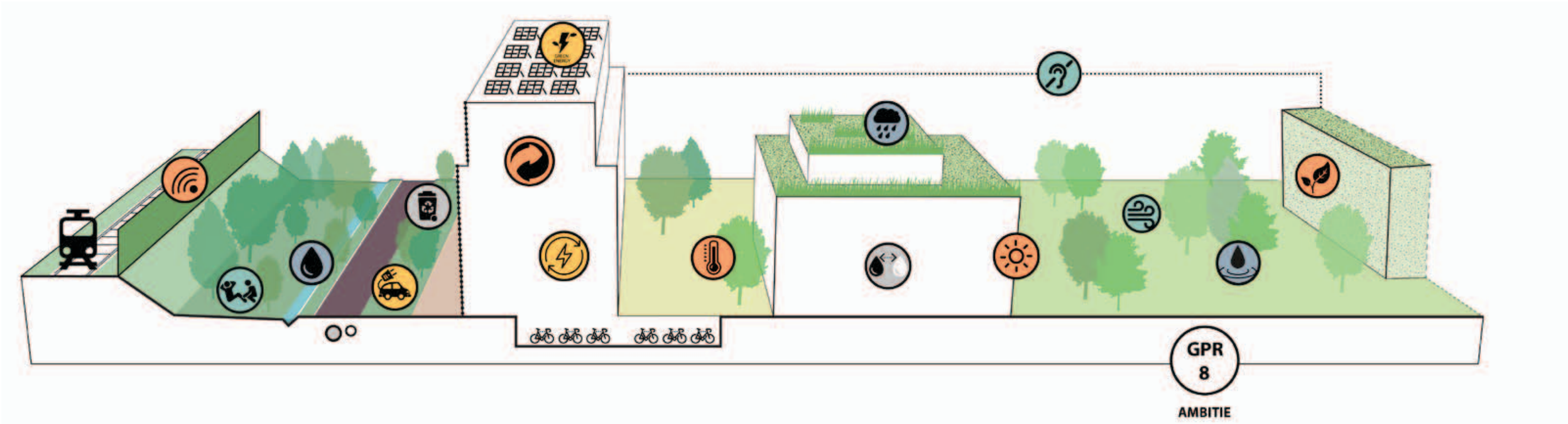
Veel ruimte voor groen en minimale verharding

Luchtzuiveren door boomkeuze

Groene buitenruimte om te bewegen en te ontmoeten

Biodiversiteit door grote variatie in boom- en plantsoorten

Schone lucht door autovrij middengebied en stimuleren schoon vervoer



'Op nieuwbouwlocaties als deze valt veel winst te behalen'

8. Duurzaamheid

8.1 Ambitie

De ambitie is om van de Cartesiusdriehoek een duurzame en gezonde gebiedsontwikkeling te maken. In hoofdstuk 9 wordt specifiek ingegaan op de ambities voor een gezonde verstedelijking. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de duurzaamheidaspecten in de Cartesiusdriehoek. Vanzelfsprekend raken deze aan elkaar.

In de Cartesiusdriehoek wordt een integrale benadering nagestreefd. Duurzaamheid heeft immers betrekking op een breed palet aan thema's zoals bodem, water, geluid, emissies, mobiliteit, stedelijk groen, ruimtegebruik, materialen en energie. De ambities liggen in ieder geval hoog. NS en gemeente kiezen met dit koersdocument bewust voor een duurzame transitie. Dit past binnen het gemeentelijke streven om in 2030 klimaatneutraal zijn. In het coalitieakkoord is duurzaamheid een belangrijk thema. Concreet wil de stad inzetten op het reduceren van energiegebruik en het opwekken van duurzame energie binnen de gemeentegrenzen, energiezuinige en kwalitatief goede woningen, duurzaam ruimtegebruik door inbreiding/herontwikkeling in bestaand stedelijk gebied, stimuleren van schoon vervoer, verbeteren van de luchtkwaliteit, verminderen van geluidsbelasting en het stimuleren van sport en bewegen in de openbare ruimte.
Op nieuwbouwlocaties als deze valt vanzelfsprekend veel winst te behalen. Het streven is om met een Integraal prestatiegerichte duurzaamheidinstrument tenminste een 8 te scoren (op een schaal van 1 tot 10).

Hierna wordt ingegaan op de diverse thema's. Op de meeste thema's wordt overigens elders in dit koersdocument al in detail ingegaan – zie onder meer hoofdstuk 6 Ruimte, hoofdstuk 7 Mobiliteit en hoofdstuk 10 Beeldkwaliteit. Dan wordt hier slechts kort samengevat welke maatregelen genomen worden. Met name het onderwerp energie krijgt in dit hoofdstuk uitgebreider aandacht omdat dit elders niet aan bod komt.

8.2 Bodem en geluid

NS en gemeente hebben in 2016 voor de Cartesiusdriehoek de status van de bodem en alle saneringen vastgelegd. Er is sprake van één grote verontreiniging – namelijk onder het CAB gebouw – die momenteel volgens een vastgesteld saneringsplan wordt gesaneerd. Gedurende tien jaar zal dit door NS en de gemeente worden gemonitord. Naast deze grotere verontreiniging is geen sprake meer van ernstige gevallen van bodemverontreiniging. In een aantal gevallen zijn kleinere vlekken restverontreiniging bekend. Bij ontwikkeling en grondverzet zal per verontreinigingsvlek vastgesteld moeten worden welke maatregelen genomen moeten worden om de toekomstige bestemming mogelijk te maken.

Geluidbelasting is een belangrijk gegeven waar rekening mee gehouden moet worden bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek. Met name het railverkeer genereert hoge geluidbelasting, en in mindere mate ook het wegverkeer op de Cartesiusweg en het emplacement van Nedtrain (zie ook paragraaf 2.8). Gekozen is om het geluid primair te weren via de stedenbouwkundige inrichting. Door de situering van bouwblokken langs de sporen en de Cartesiusweg ontstaat een geluidluw klimaat in de binnenmilieus van de bouwblokken en het openbare middengebied (het Cartesiuspark). De gesloten zijdes van de verschillende bouwblokken vormen samen een gesloten wand. In deze wand moeten in de gevel voorzieningen ter voorkoming van geluidsoverlast mee-ontworpen worden, zodat in de woning een goed binnenklimaat heerst. Indien in de uitwerking van ontwikkelplannen blijkt dat deze maatregelen niet voldoende effect sorteren, zullen aanvullende maatregelen zoals geluidschermen langs het spoor genomen worden.

Uit de eerste geluidsberekeningen van de gemeente blijkt dat in de nieuwe situatie het geluid van het railverkeer en het wegverkeer kan voldoen aan de maximale ontheffingswaarde conform de Wet geluidhinder. De gemeente zal alleen ontheffing verlenen indien er wordt voldaan aan enkele randvoorwaarden. De belangrijkste randvoorwaarde is dat elke woning de beschikking moet hebben over een geluidluwe gevel. Dat is een gevel waar de geluidbelasting vanwege elke bron aan de voorkeursgrenswaarde voldoet. Deze eis van een geluidluwe gevel lijkt nog niet overal te worden gehaald. Dit geldt zowel voor weg- als railverkeer met name in het zuidwestelijk gelegen woonblok. Op deze locatie worden ook de grenswaarden voor het geluid van het emplacement overschreden.
Voordat een ontheffing kan worden verleend moet daarom door middel van maatregelonderzoek worden bekeken welke aanvullende geluidreducerende maatregelen kunnen worden getroffen. Vanuit de ambitie voor gezonde verstedelijking (healthy urban living) wordt echter gestreefd naar een waarde die minimaal 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde ligt.

Gelet op dit streven gaat de voorkeur daarom uit naar het aanbrengen van een geluidscherm op plaatsen waar dat bijdraagt aan deze doelstelling. Uit een eerste verkenning naar maatregelen blijkt dat een geluidscherm van 3 of 4 meter hoog langs het spoor Utrecht-Amsterdam en langs het rangeerterrein al snel een significant positieve bijdrage heeft op de geluidbelasting. Door schermen absorberend uit te voeren zullen reflecties naar de bestaande en toekomstige bebouwing aan de andere zijde van het spoor kunnen worden vermeden.

8.3 Mobiliteit en luchtkwaliteit

Duurzame mobiliteit is in de Cartesiusdriehoek een belangrijk thema. In dit koersdocument wordt nadrukkelijk gekozen voor het ontmoedigen van autogebruik en autobezit – en het stimuleren van het fietsen en het openbaar vervoer. Een omvangrijk pakket van concrete maatregelen wordt besproken in hoofdstuk 7.

Voor de luchtkwaliteit is met name de hoeveelheid verkeer op de Cartesiusweg van belang. In de huidige situatie liggen de concentraties fijnstof langs de Cartesiusweg binnen de vereiste grenswaarden en vormen in principe geen belemmering voor de herinrichting van het plangebied. De gemeentelijke ambitie is om de luchtkwaliteit op de Cartesiusweg te verbeteren, onder meer door het autoverkeer drastisch te verminderen.

8.4 Stedelijk groen en water

Dit koersdocument zet in op een omvangrijke toename van het stedelijke groen. Circa 30% van de oppervlakte in het plangebied wordt groene buitenruimte. Het Cartesiuspark en de groene lus vormen nieuwe openbare groene ruimten die beschikbaar komen voor alle Utrechters. Dit stedelijk groen krijgt verschillende karakters. De groene lus wordt een gecultiveerde wildernis met een variatie aan grassen, bloeiende planten en bomen. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk ingepast. Het Cartesiuspark krijgt meer een gecultiveerde parkuitstraling en bestaat uit grasvlakten, grote bomen (solitairen) en (wandel)paden. Nadrukkelijk wordt ingezet op het stimuleren van spelen, sporten en bewegen in de buitenruimte. Met dit aanzienlijke stedelijke groen wordt bijgedragen aan het versterken van de groene netwerken en de biodiversiteit in de stad. Naast de buitenruimte wordt ook ingezet op groene daken en gevels.

Het hemelwater wordt in het gebied ter plekke geïnfiltreerd en gebufferd. Het water infiltreert in de ondergrond en kan afstromen naar een daarvoor ontworpen waterelement op/naast het plein. Wateroverlast wordt daarmee voorkomen. Bij de bebouwing wordt grijs water hergebruikt.

8.5 Ruimtegebruik en bouwmaterialen

De Cartesiusdriehoek wordt bij uitstek een voorbeeld voor duurzaam ruimtegebruik – met een hoge dichtheid en meervoudige functies. De huidige extensieve bebouwing maakt plaats voor een intensieve stedelijke inbreiding. De bestaande structuren (wegen, leidingen) kunnen worden benut. Bestaande waardevolle bebouwing (CAB gebouw en mogelijk VolkerRail gebouw) wordt hergebruikt.

Vanzelfsprekend wordt ook ingezet op duurzaam materiaalgebruik. Voor de stad valt veel winst te behalen door de bouwketen circulair te benaderen. De concrete uitwerking hiervan vindt plaats in de fase van ontwikkelplannen. In de eerste plaats zal daarbij ingezet worden op het slim ontwerpen van gebouwen teneinde ze beter geschikt te maken voor herbestemming en materiaalhergebruik. In de tweede plaats gaat het om het efficiënt ontmantelen en scheiden van reststromen (onder meer bij het slopen van bestaande bebouwing) om hoogwaardig hergebruik van materialen mogelijk te maken. Gekeken kan worden of in samenhang met andere ontwikkelingen in de stad uitwisseling van grondstoffen tussen marktpartijen kan plaatsvinden. Momenteel zijn ondernemers in het Werkspoorkwartier bezig met een proeftuin voor circulair bouwen; in de Cartesiusdriehoek kan in het vervolgtraject mogelijk gebruik worden gemaakt van de daar ontwikkelde kennis.

Belangrijk aandachtspunt is de luchtkwaliteit in gebouwen. De gemeente stelt met name hoge eisen aan het binnenmilieu in onderwijsvoorzieningen (gezonde scholen principe). De gemeente is overigens zelf vaak sterk betrokken bij het programma van eisen bij de bouw van basisscholen. Door hogere eisen te stellen aan het binnenmilieu in gebouwen kan compensatie worden geboden voor de aanwezige milieuoverlast (in het bijzonder geluid) in de locatie. Voor woningen betekent het dat het thema gezondheid/binnenmilieu bij een instrument als GPR Gebouw tenminste een 8 zou moeten scoren. Daarmee is het ook binnen een woning voldoende 'gezond' en comfortabel.

8.6 Energie

De gemeente Utrecht wenst, in haar streven om in 2030 klimaatneutraal te zijn, aardgas uit te faseren op de plekken waar dit kan. Op nieuwbouwlocaties is het vanzelfsprekend eenvoudig om vanaf het begin aardgasloos te ontwikkelen en duurzame energieconcepten toe te passen. De nieuwe Cartesiusdriehoek wordt dan ook aardgasloos. Nieuwe gebouwen hebben sowieso te maken met steeds hogere duurzaamheidsnormen voor energie. De Cartesiusdriehoek wil echter een hogere ambitie voor duurzame energie dan de wettelijke normen. Met het indicatieve programma in beeld heeft de NS recentelijk het bureau DWA gevraagd om in een quickscan een energievisie voor de Cartesiusdriehoek op te stellen. In deze quickscan van september 2016 worden op hoofdlijnen kansrijke alternatieve energieconcepten onderzocht.

Kansrijke energieconcepten

De quickscan heeft op hoofdlijnen de technische mogelijkheden en bijbehorende financiële, organisatorische en praktische aspecten rond de invulling van een aardgasloze energievoorziening voor de Cartesiusdriehoek in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de specifieke gebiedskenmerken van de Cartesiusdriehoek (waaronder de aanwezigheid van lokale energiebronnen in de omgeving) en de ambities in dit koersdocument. Verder is van belang dat de wettelijke energieprestatie-eisen omhoog gaan op korte termijn. Uitgangspunt voor nieuwbouw zijn momenteel de geldende EPC eisen. Vanaf 2020 zullen nieuwe – strengere – eisen gesteld gaan worden, de BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). In de quickscan wordt hieraan gerefereerd. Concepten met biogas of groen gas zijn niet onderzocht. Het is namelijk beter om dit waardevolle gas te gebruiken in de transportsector of voor bestaande bouw die moeilijk te verduurzamen is.

De eerste mogelijke energievoorziening is niet verrassend. In het gebied ligt al infrastructuur van het warmtenet (stadsverwarming) van Eneco. Onder meer het CAB gebouw is hierop aangesloten. Het is relatief gemakkelijk om ook de nieuwbouw hierop aan te sluiten. In principe geeft een warmtenet vaak een goede kans om gestapelde bouw te verduurzamen. Gestapelde bouw heeft vanwege een relatief beperkte dakoppervlakte voor zonnepanelen te weinig ruimte om voldoende duurzame energie te leveren. Aandachtspunt is wel dat het huidige 'equivalente opwekrendement' van het Eneco-warmtenet laag is omdat er voornamelijk met gas gestookt wordt en nauwelijks aftapwarmte gebruikt wordt. Eneco onderzoekt de mogelijkheden om te verduurzamen met o.a. een biomassacentrale.
Een tweede mogelijkheid is om een nieuw warmtenet aan te leggen met gebruikmaking van een bestaande restwarmtebron in de directe omgeving. De bruikbaarheid van de restwarmte en de technische mogelijkheden voor transport naar de Cartesiusdriehoek zijn niet nader onderzocht, maar DWA concludeert dat in potentie een dergelijke restwarmte een duurzame optie kan zijn.
Een derde optie om gestapelde bouw te verduurzamen is het gebruik van warmte- en koudeopslag (wko) in de bodem. Aandachtspunt is dat het hier hoofdzakelijk woningen betreft die vooral warmte afnemen. Normaliter hebben woningen maar een kleine koudevraag. Dit betekent dat de wko energetisch in onbalans of zelfs uitgeput kan raken. De aanwezigheid van oppervlaktewater is relevant om de wko te kunnen regenereren. Een andere manier om een wko in balans te krijgen is om een additionele koelvraag aan te sluiten. In de directe omgeving is veel utiliteitsbouw aanwezig. Dit soort panden hebben juist vaak een koelvraag.
Een vierde mogelijkheid is om te kiezen voor individuele oplossingen per woning via een warmtepomp met buitenlucht of met gesloten bodemlussen als warmtebron.

Conclusies en aanbevelingen

In de quickscan zijn de verschillende energieconcepten vergeleken naar technische, organisatorische en financiele geschiktheid. De conclusie is dat in principe alle vier aantrekkelijk kunnen zijn. De ambitie om een aardgasloze Cartesiusdriehoek te realiseren is dus zeker haalbaar.

Op dit moment bestaat echter nog geen uitsluitsel over de meest optimale energievoorziening. Ook is de vraag nog onbeantwoord hoe de additionele elektriciteitsvraag te verduurzamen is om tot een volledig energieneutrale wijk te komen. De toepassing van zonnepanelen komt daarbij in beeld, al is de dakoppervlakte bij gestapelde bouw relatief beperkt. Daar staat tegenover dat de ontwikkelingen op dit vlak hard gaan en het belangrijk is toekomstige concepten niet uit te sluiten.

Op dit moment zijn diverse ontwikkelingen gaande die kansrijk zijn om op aan te sluiten. Zo biedt Lomboxnet kansen met name voor zogenaamde peaksharing. Dit concept wordt toegepast in de Utrechtse wijk Lombok. Daar wordt zonne-energie opgeslagen in de accu's van elektrische auto's en weer teruggeleverd wanneer er een energievraag is. De rendabiliteit hiervan voor de Cartesiusdriehoek is op dit moment niet bekend. Daarnaast kan mogelijk worden aangesloten bij het zonnepanelenproject in het Werkspoorkwartier.

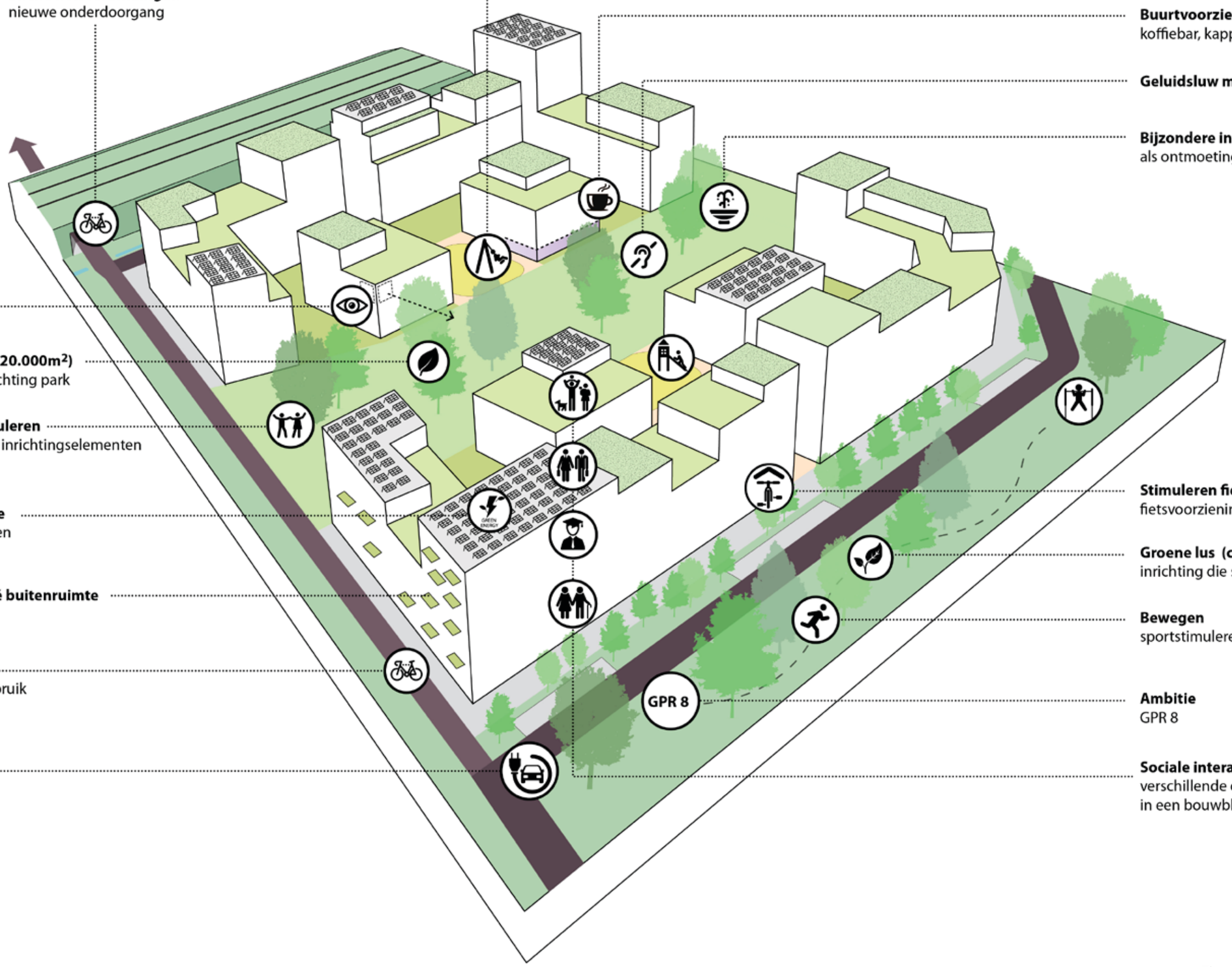
Na vaststelling van het koersdocument zal een gedetailleerd onderzoek nodig zijn om de keuze voor een collectief systeem en/of individuele systemen meer in detail te kunnen bepalen.

In elk geval is het ambitieniveau voor toepassing van duurzame energie hoog. De ambitie is dat op de Cartesiusdriehoek verder wordt gegaan dan de wettelijke norm van BENG. Daarom zal bij de uitwerking van ontwikkelplannen aan marktpartijen worden gevraagd op welke wijze zij invulling kunnen geven aan deze ambities. Belangrijke criteria daarbij zijn

- flexibiliteit en gebruiksvriendelijkheid (bijvoorbeeld de mogelijkheid om ook koeling te leveren)
- kosten baten verhouding (haalbaarheid van de investering)
- toekomstbestendigheid van het voorgestelde energieconcept
- organisatorisch (is het in de tijd te realiseren, is het uit te breiden naar andere ontwikkelingen etc.)
- bewezen kwaliteit (goede referenties).

8.7 Score op integraal prestatiegerichte duurzaamheidinstrument

Om de doelstellingen op duurzaamheid integraal te kunnen meten – en daardoor meer concreet te maken – zijn er verschillende gehanteerde instrumenten voorhanden. Een landelijk veel gebruikt instrument is GPR-Gebouw. Met deze tool kan in de ontwerpfase het niveau van duurzaamheid op diverse thema's goed inzichtelijk worden gemaakt. De beoordeling vindt plaats op de thema's energie, milieu, gezondheid, toekomstwaarde en gebruikskwaliteit. Het streven is om in de Cartesiusdriehoek op het instrument GPR-Gebouw ten minste een 8 te scoren (op een schaal van 1 tot 10). Een waardering van 8 wordt beschouwd als een hoog niveau van duurzaamheid. De feitelijke beoordeling kan overigens pas in de ontwerpfase worden uitgevoerd.



Collectieve tuin voor ieder bouwblok
ontmoetingsplek voor bewoners
speelplek voor (jonge) kinderen

Buurtvoorzieningen
koffiebar, kapper e.d.

Geluidsluw middengebied

Bijzondere inrichtingselementen
als ontmoetings- of verblijfsplek

Snelle fietsverbindingen
nieuwe onderdoorgang

Zicht op groen

Cartesiuspark (ca.20.000m²)
hoogwaardige inrichting park

Ontmoeting stimuleren
door verschillende inrichtingselementen

Duurzame energie
d.m.v. zonnepanelen

Volwaardige privé buitenruimte

Bewegen
stimuleren fietsgebruik

Schone lucht
electrisch vervoer

Stimuleren fietsgebruik
fietsvoorzieningen in bouwblok

Groene lus (ca.24.000m²)
inrichting die stimuleert tot beweging

Bewegen
sportstimulerende inrichting

Ambitie
GPR 8

Sociale interactie
verschillende doelgroepen
in een bouwblok

9. Gezonde verstedelijking

Bij de transformatie van de Cartesiusdriehoek wordt op alle mogelijke wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. De inrichting van dit stukje stad wordt daarmee één van de pronkjuwelen voor gezonde verstedelijking in Utrecht.

De diverse aspecten om een gezonde verstedelijking te realiseren krijgen elders in dit koersdocument veel aandacht. Samengevat gaat het om de volgende maatregelen:

Fysieke gezondheidsbevorderende maatregelen:
Veel groene buitenruimten, veel ontmoetingsruimten waaronder binnen elk woonblok, veel fietsvoorzieningen, snelle fietsverbindingen, speelplekken, sport stimulerende maatregelen, veel voorzieningen in de buurt, mogelijkheden voor het aanleg van moestuinen, mogelijke komst vershal etc.

Mentale gezondheidsbevorderende maatregelen:
Het groene en rustige binnengebied, de sociale interactie, het autoluwe karakter, een veilige en schone openbare ruimte.

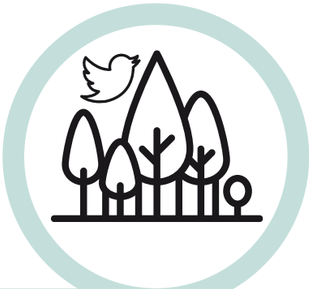
Gezondheidsbeschermende maatregelen:
Bescherming geluidsoverlast vanaf het spoor, drastische beperking van het autoverkeer, gevoelige bestemmingen op afstand van de weg, de groene lus waardoor het autoverkeer buiten het plangebied omgaat, duurzame energie, klimaatbestendige maatregelen, etc.

Op een aantal aspecten wil de Cartesiusdriehoek echt excelleren en zich profileren.

- In de eerste plaats betreft dit de overkoepelende nieuwe gebiedsidentiteit, waarbij ondubbelzinnig gekozen is om 'gezond' als thema te hanteren en het gebied in te richten naar de principes van de gezonde stad (zie hoofdstuk 4 Identiteit).
- In de tweede plaats betreft dit mobiliteit, waar een aantal drastische maatregelen gaan zorgen voor enerzijds een forse beperking van het autogebruik en anderzijds voor een zeer comfortabel gebruik van de fiets en het OV (zie hoofdstuk 7 Mobiliteit).
- In de derde plaats betreft dit de groene autovrije parkachtige inrichting, die de condities scheppen om te spelen, te bewegen en te ontspannen (zie hoofdstuk 6 Ruimte).
- In de vierde plaats betreft dit de expliciete programmering en inrichting om ontmoetingen te stimuleren, met publieksgerichte functies in het CAB gebouw, verblijfselementen in het Cartesiuspark en collectieve buitenruimtes bij elk woonblok (zie hoofdstukken 5 Programma en 10 Beeldkwaliteit).
- In de vijfde plaats tenslotte betreft dit de keuze voor duurzame klimaatbestendige maatregelen op het vlak van energie (zie hoofdstuk 8.6 Energie) en inrichtingsprincipes (zie hoofdstuk 10 Beeldkwaliteit).

Ruimtelijke kwaliteit

- Belevingswaarde door eigen identiteit
- Gebruikswaarde door groot openbaar gebied
- Toekomstwaarde door flexibiliteit
- Een integraal ontwerp
- Kwalitatief hoogwaardige en duurzame materialen
- Veilig openbaar gebied



Groen en Ecologie

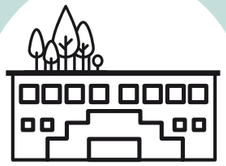
- Biodiversiteit
- Groene netwerken
- Voorkomen van hittestress
- Gebiedseigen beplanting
- Groene daken en gevels

Sociale verbondenheid

- Mix van woningtypen
- Uitnodigen tot ontmoeten
- Participatie
- Functiemenging

Ruimtegebruik

- Hoge dichtheid
- Meervoudig ruimtegebruik
- Inbreiden
- Flexibiliteit
- Slimme fasering
- Benutten bestaande structuren



Identiteit

- ‘Gezond’ als identiteitsdrager
- ‘Ontmoeten’ als identiteitsdrager
- Groen autovrij parkachtig middengebied
- Hergebruik van kenmerkende gebouwen
- Architectonische en stedenbouwkundige samenhang

Gezondheid

- Fysieke gezondheid: inrichting daagt uit tot bewegen
- Mentale gezondheid: verblijfsgebieden in de buitenlucht
- Voor iedere woning een buitenruimte
- Veilige routes voor langzaam verkeer
- Veilig openbaar gebied
- Voorkomen hindergeluid, lucht en hitte

Mobiliteit

- Beperken automobiliteit
- Lage parkeernormen
- Stimuleren fiets, lopen en OV
- Efficiënt gebruik van infrastructuur
- Nabijheid van functies
- Slimme mobiliteitsconcepten

Water

- Vasthouden, bufferen, infiltreren
- Beperken overlast
- Scheiden van schoon en vuil
- Hergebruik van grijs water
- Voorkomen van hittestress

Energie

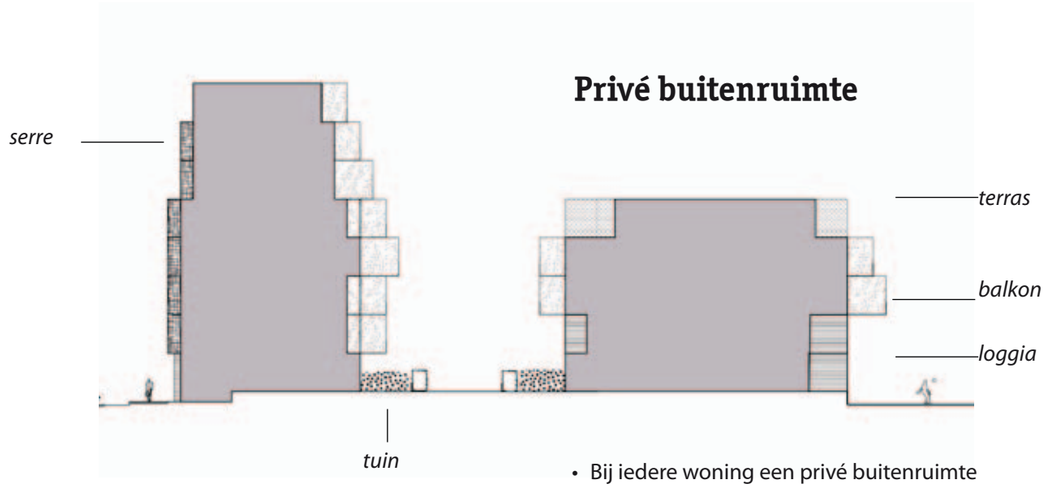
- Verminderen van de energievraag
- Benutten van duurzame energiebronnen

Impressie Cartesiuspark

UITWERKING

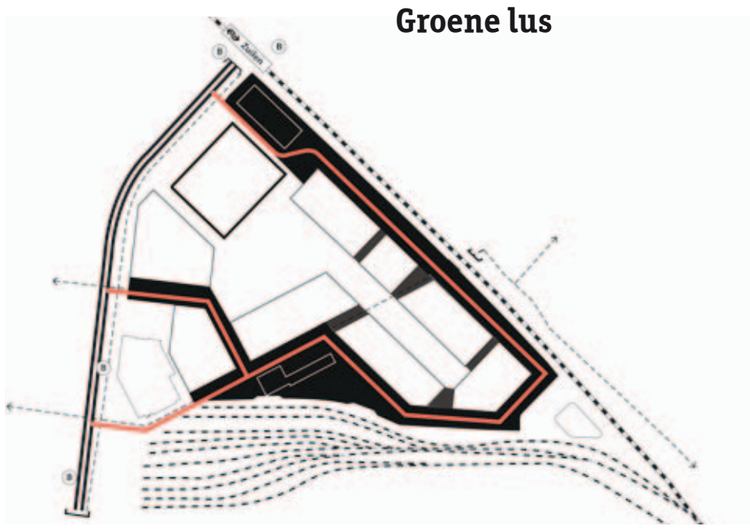
III

Privé buitenruimte



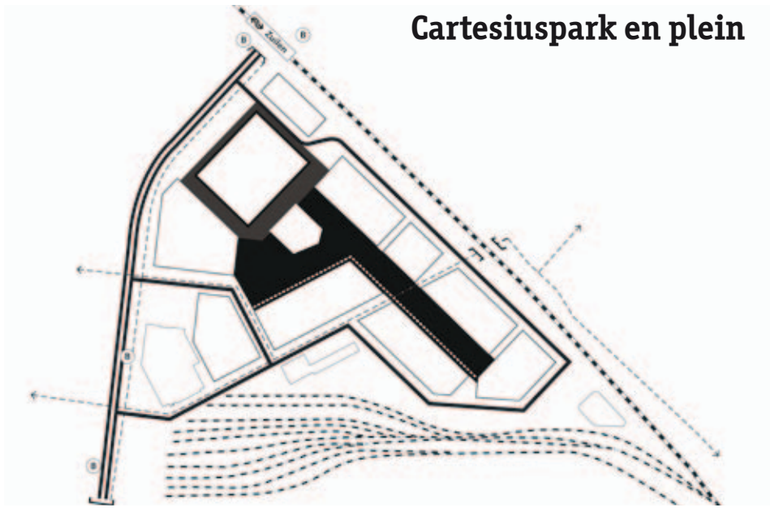
- Bij iedere woning een privé buitenruimte
- Ontworpen erfscheidingen

Groene lus



- Karakter — Gecultiveerde wildernis
  Functioneel en openbaar
- Beplanting — Mix van ruige grassen en intensief onderhouden gras
  Grote diversiteit in vegetatie door natte en droge bodemomstandigheden
- Inrichtingselementen — Uniforme inrichtingselementen passend bij stoere karakter Groene lus
- Verharding — Zwart asfalt
- Spelen — Sportaanleidingen (jongeren en volwassenen)

Cartesiuspark en plein



- Karakter — Openbaar en dynamisch
  Stedelijke verblijfsruimte
- Beplanting — Gras, plantvakken, bloemen en bomen
  Samenhangend en veel variatie
- Inrichtingselementen — Waterelement
- Verharding — Stelconplaten, cortenstaal, natuursteen en hoogwaardig afgewerkt beton
- Spelen — Speelaanleidingen (kinderen)

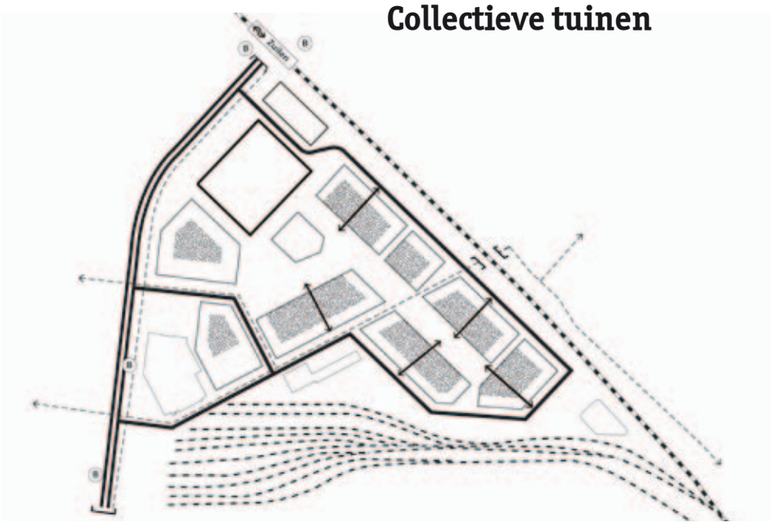
10. Beeldkwaliteit

In dit hoofdstuk worden richtlijnen gegeven voor de beeldkwaliteit van de buitenruimte en de bebouwing. Het vastleggen van de beeldkwaliteit is een middel om in de verdere uitwerking van ontwikkelplannen de gewenste samenhang en het gewenste karakter te verkrijgen. De keuzes die in dit koersdocument zijn gemaakt voor de beeldkwaliteit komen vanzelfsprekend voort uit de keuzes voor de nieuwe identiteit, het ruimtelijke concept en de geambieerde gezonde verstedelijking. Met het vastleggen van dit koersdocument wordt ook de beeldkwaliteit vastgelegd. De navolgende ontwikkelplannen en de verdere realisatie dienen derhalve de hier gegeven beeldkwaliteit te volgen. In de ontwikkelstrategie (hoofdstuk 11) wordt uiteengezet hoe en door wie de Carwtesiusdriehoek ontwikkeld gaat worden.

10.1 Buitenruimte

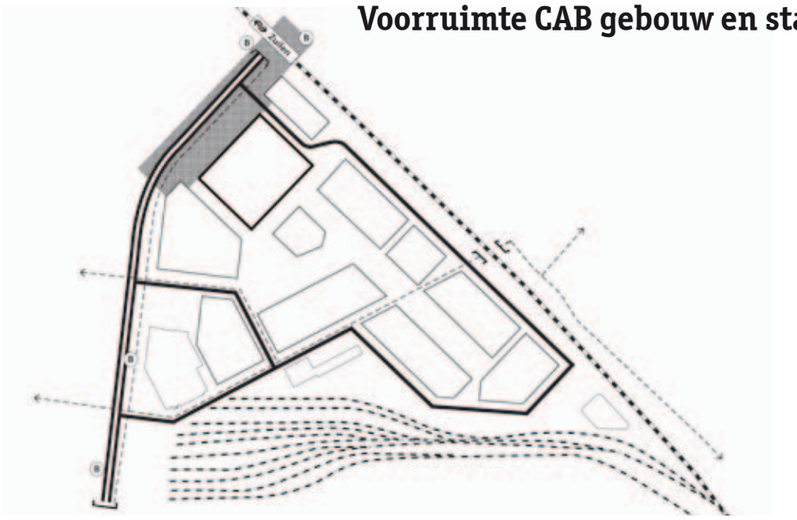
De buitenruimte in de Cartesiusdriehoek bestaat uit vijf onderdelen waarin op verschillende wijzen het groene karakter van het gebied tot uiting komt. De ontsluitingsweg langs het spoor vormt samen met de taluds de groene lus waar de auto te gast is. Het centrale groene midden wordt gevormd door het Cartesiuspark en het Cartesiusplein rondom het CAB gebouw. De ruimte tussen de Cartesiusweg en het CAB gebouw vormt samen met de stationsomgeving van station Zuilen één geheel. Binnen de bouwblokken zijn collectieve tuinen gesitueerd en iedere woning heeft een privé buitenruimte.

Collectieve tuinen



- Karakter: Informeel en collectief
- Beplanting: Vaste planten, heesters en bomen
- Inrichtingselementen: Passend bij de architectuur van de bebouwing
- Verharding: Halfverharding
- Spelen: Speelaanleidingen en toestellen voor kleine kinderen

Voorruimte CAB gebouw en stationsomgeving

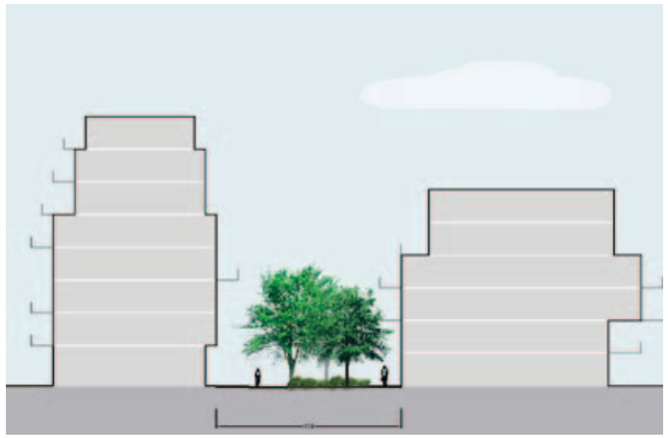


- Karakter: Uitnodigend en openbaar
- Beplanting: Bomen vormen eenheid met Cartesiusweg
- Inrichtingselementen: Integraal ontworpen fietsparkeerplekken
- Verharding: Afgestemd op Cartesiusweg en station Zuilen
- Spelen: N.v.t.

Groene lus

De groene lus vormt de ontsluitingsroute voor alle bouwblokken. Het is een straat waar de auto te gast is en veel ruimte is gereserveerd voor voetgangers en fietsers. In lijn met het mobiliteitsbeleid van de gemeente geldt een 30 km/u limiet. Levendige plinten met entrees en een overgangszone tussen openbaar-privé dragen bij aan de verblijfskwaliteit en sociale controle langs de groene lus. De materialisering van rijbaan en trottoir is familie van elkaar waardoor een rustig beeld ontstaat en de lengte van de rijloper niet extra benadrukt wordt in kleur of materiaal. Incidenteel kan er aan de zijde van de bebouwing in kleine 'koffers' (en ingepakt in het groen) geparkeerd worden. Afvalcontainers worden aan dezelfde zijde in het groen ingepast. De verharding van het brede trottoir loopt door in de volledig autovrije tussenstraten. De tussenstraten zijn van gevel tot gevel verhard als een continue vloer waarop ruimte is gemaakt voor fietsen en voor plantvakken met bomen.
Langs de gehele groene lus ligt aan de buitenzijde, tussen de rijbaan en het spoor, een langgerekte groene zone langs het spoor. Deze zone heeft een ruige en natuurlijke uitstraling en bestaat uit zowel een brede groene berm langs de weg als het spoortalud. Het rangeerterrein aan de zuidkant blijft functioneel afgesloten maar doet visueel mee in de beleving. In de groene lus is ruimte gereserveerd voor waterberging. Het water is afkomstig van de bouwblokken en de lus en wordt verzameld in een wadi onderaan het talud waar het infiltreert in de berm.

De groene lus heeft dezelfde kwaliteiten als het Spoorpark in de Daalsedijk waarmee het met de nieuwe fietstunnel ook fysiek verbonden wordt. De groene lus is een gecultiveerde wildernis met een (niet hooikoorts gevoelige) kruidenruigte; een variatie aan grassen en bloeiende planten. Daarnaast worden bestaande bomen zoveel mogelijk ingepast en aangevuld met (meerstammige-) bomen, bielzen, stelconplaten en smalle wandel- en struinpaden. Er zijn volop beweeg- en sportaanleidingen voor volwassenen; door gebruik te maken van het talud of natuurlijke elementen als stapstenen in de berm en grote boomstammen. Ook worden er beweegtoestellen voor volwassenen in de groene lus geplaatst die onderdeel uitmaken van een hardlooprondje langs de groene lus, het spoorpark en het lineaire park in de 2e Daalsedijk.



Doorsnede over tussenstraatje met fietspad

Cartesiuspark en Cartesiusplein

Het Cartesiuspark is de centrale groene buitenruimte middenin het plangebied, en strekt zich uit vanaf het CAB gebouw tot ver achterin het plan. Het openbare karakter nodigt uit tot bezoeken en verblijven – zowel voor toekomstige bewoners als voor omwonenden – en is volledig autovrij. Het Cartesiuspark bestaat in hoofdopzet uit twee delen. Een pleinruimte rondom het CAB gebouw en een langgerekte parkruimte tussen de woongebouwen. Het Cartesiuspark en -plein worden ontworpen als één sterk samenhangend geheel dat duidelijk herkenbaar is. Het Cartesiuspark en -plein hebben een andere sfeer en inrichting dan de groene lus.

Het Cartesiusplein heeft een industrieel groen karakter. De verharding bestaat uit hoogwaardige en duurzame materialen gecombineerd met stelconplaten, cortenstaal, natuursteen of hoogwaardig afgewerkt beton, wat verwijst naar het voormalige industriële gebruik van de Cartesiusdriehoek. Naast verharde delen is er voldoende ruimte voor plantvakken en bomen. Op de overgang van het plein naar het park komt een waterelement als blikvanger en spelaanleiding. De overgangen water-groen-verharding zijn nadrukkelijk vormgegeven. Op het plein nodigen vele zitgelegenheden uit tot verblijven en ontmoeten. Voor het stallen van fietsen zijn robuuste, duurzame maar ook fraaie voorzieningen opgenomen. Het straatmeubilair en eventuele sport- en speeltoestellen sluiten aan op het robuuste industriële karakter.

Het Cartesiusplein gaat over in het Cartesiuspark. Het park heeft een minimale maat van 40 meter breed, met een voornamelijk groen karakter bestaande uit grote bomen (solitairen), gras en (wandel)paden. Beplantingszones (met bloeiende vaste planten en grassen), verblijfsplekken en architectonische elementen zijn verbijzonderingen in het park. De verharding sluit aan op de verharding van het plein; stelcon platen, natuursteen of hoogwaardig en beton. De paden vormen een lijnenspel in het park. Openbaarheid en doorzicht staan centraal in het park. De inrichting van het Cartesiuspark is zodanig dat het uitnodigt en uitdaagt tot bewegen en spelen. Bijbehorende elementen vormen een integraal onderdeel van het park, en zijn geen losse afzonderlijke elementen met hekken rondom. Zo zou bijvoorbeeld een jeu de boules baan als onderdeel van het park wel passen.

Het water infiltreert in de ondergrond en kan afstromen naar het waterelement op/naast het plein. De fietsroute tussen de Cartesiusweg en de onderdoorgang richting de 2e Daalsedijk is ondergeschikt aan de openbare ruimte waar hij doorheen gaat. Ter plaatse van de lus loopt hij over de rijbaan, ter plaatse van het Cartesiuspark is het fietspad in materialisatie familie van de andere routes in het park, maar ruimer gedimensioneerd. De randen van het park zijn levendig en dragen bij aan een sociaal veilige woonomgeving. Aan de noordzijde van het park zijn de loggia's, balkons, terrassen van de bebouwing op het park georiënteerd. Een doorgaande haag loopt voor de bebouwing langs en brengt samenhang in de veelzijdige en gevarieerde bebouwingswand. Aan de zuidzijde ligt in het Cartesiuspark een doorgaand pad voor de bebouwing langs. Aan het pad liggen voordeuren, entreepartijen, bijzondere programma's en inpandige individuele buitenruimten. Daarboven zijn loggia's, balkons en terrassen gesitueerd.

Doorsnede over het plan

Collectieve tuinen

De collectieve tuinen zijn onderdeel van de woongebouwen en liggen tegen het Cartesiuspark aan. Deze semi-openbare ruimtes verschillen onderling in sfeer en karakter. Ze horen bij een woonblok en kunnen in samenspraak met- of door de bewoners worden aangelegd. De collectieve tuin wordt niet uitverkaveld en komt in gezamenlijk eigendom van een vereniging van eigenaren. Voor de inrichting is veel ruimte voor eigen initiatief en voor collectieve functies als een moestuin, grote zandbak, trampoline, picknicktafel of barbecue.
Een deel van de collectieve tuin moet op maaiveldniveau gelegen zijn zodat er ook ruimte is voor enkele (grote) bomen. Een deel van de collectieve tuin kan ook verhoogd zijn door een halfverdiepte parkeergarage of fietsenstalling. Het verhoogde maaiveld moet eveneens groen ingericht worden.
Verharding wordt in de collectieve tuin beperkt en als half-open verharding toegepast, zodat zoveel mogelijk regenwater in de tuin zelf kan worden gebufferd. De uitstraling van de collectieve tuin is groen maar onderscheidend ten opzichte van het park, met zo min mogelijk gras en de nadruk op vaste planten en heesters. In iedere collectieve binnentuin moet minimaal een speelplek voor de jongste kinderen worden opgenomen.
De collectieve ruimte is voor alle bewoners van het bouwblok goed toegankelijk en vormt de centrale ontmoetingsplek voor hen. Woningen die aan deze collectieve tuinen hun entree, buitenruimte, terrassen en balkons hebben, dragen bij aan een levendige en sociaal veilige plek. De overgang tussen privé buitenruimte en collectieve tuin is duidelijk gemarkeerd met hoogteverschillen en hagen. Indien de collectieve tuinen worden afgesloten zijn de hekken, tuinmuren of poorten van hoge kwaliteit en integraal mee-ontworpen met het bouwblok.

Voorruimte CAB gebouw en stationsomgeving

Los van dit koersdocument zullen de Cartesiusweg en de buitenruimte rondom station Utrecht Zuilen de komende jaren heringericht worden waardoor een grotere verblijfskwaliteit aan de rand van de Cartesiusdriehoek zal ontstaan. De plannen hiervoor zijn nog niet concreet. De ambitie is om op de Cartesiusweg ruimte te creëren voor een groene middenberm. Bij station Utrecht Zuilen is de wens eveneens om meer verblijfskwaliteit toe te voegen. Daarnaast moet er ruimte komen voor meer fietsparkeerplaatsen en een betere toegankelijkheid van het station. Het is belangrijk om de overgang tussen de Cartesiusdriehoek en het station zodanig in te richten dat er samenhang en verbinding ontstaat. De ruimte voor het CAB gebouw en het parkeergebouw naast het station moeten derhalve samen met de Cartesiusweg en de stationsomgeving één integraal geheel vormen. De uitwerking zal in nauw overleg tussen de verschillende betrokken partijen afgestemd moeten worden.

Privé buitenruimte

Elk bouwblok beschikt over een grote variëteit aan private buitenruimtes. Iedere woning heeft een eigen buitenruimte in de vorm van een tuin, patio, loggia, balkon of (dak)terras. Op de eerste bouwlaag – wanneer deze direct grenst aan het openbare gebied – bestaan buitenruimten uit loggia's, stoepen of een (gevel)tuin. Wanneer deze grenst aan de collectieve tuin zijn, achter hagen, terrassen en tuinen mogelijk met een beperkte diepte. Nergens grenzen privétuinen met de achterzijden direct aan elkaar. Vanaf de tweede en derde laag komen balkons voor die groot zijn en royaal overhangen. Terrassen ontstaan door set backs vanaf de 4e en 5e verdieping. Alle overgangen van privé buitenruimtes naar collectieve of openbare buitenruimtes zijn duidelijk (ook de balkons) en hebben een mee-ontworpen groene overgang.

hekken of poorten van hoge kwaliteit

Vogelvlucht impressie Cartesiusdriehoek

10. 2 Bebouwing

Het monumentale CAB gebouw blijft gehandhaafd en krijgt nieuw leven ingeblazen. Daarnaast blijft voorlopig ook het gebouw, dat door VolkerRail in gebruik is, gehandhaafd. Binnen het ruimtelijke concept is opengehouden of dat gebouw – wanneer te zijner tijd herontwikkeling aan de orde is – wordt herbestemd of volledig vervangen. Alle overige ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek zijn nieuwbouw. Deze bebouwing zal gefaseerd worden toegevoegd in verschillende bouwblokken. In het Cartesiuspark komt een bijzonder en solitair volume en daarnaast is er ruimte voor een twee parkeergebouwen.

CAB

Het CAB gebouw (1949) is een gemeentelijk monument en een belangrijk symbool voor het gebied. In de nieuwe Cartesiusdriehoek wordt het gebouw een ontmoetingsplek met een variëteit aan publieksgerichte functies. De gemeente ziet graag dat er een architectuurhistorisch onderzoek van het CAB gebouw komt, inclusief het daarbij behorende restant van het hekwerk. De voorkeur gaat uit naar het herstellen van de oorspronkelijke ruimtelijkheid binnenin het gebouw. Het gebouw zal de komende jaren een grondige renovatie en herontwikkeling ondergaan zodat nieuwe programma's aan het gebouw kunnen worden toegevoegd. Het gebouw had als herstelwerkplaats voor autobussen vanzelfsprekend een ander uitgangspunt dan het toekomstige karakter als welkome ontmoetingsplek. Dit heeft consequenties voor de gewenste openheid, transparantie en toegankelijkheid. In ieder geval zullen de gevels worden opengewerkt zodat er zichtbaarheid en daglichttoetreding ontstaat, en er verbinding met de buitenruimte wordt gecreëerd.
Er zal onderzoek worden gedaan naar de gebruiksmogelijkheden van het enorme dakoppervlak van het CAB gebouw. Een dak-akker, dakpark, zonnecollectoren of een in het oog springende opbouw met een museum, hotel of ander bijzonder (openbaar) programma zullen onderzocht worden. De precieze plek van een dergelijke opbouw op het dak is nog open. Een mogelijkheid is om met een grote trap het (groene) dak van het CAB gebouw te verbinden met het Cartesiuspark. Zo kan het dak een directe verlenging van het Cartesiuspark worden. De herontwikkeling van het CAB gebouw is tevens een visitekaartje van duurzaam bouwen.

Solitair

Naast het CAB gebouw staat in het Cartesiuspark een groen, markant en solitair gebouw die een hoogwaardige en zeer bijzondere architectuur dient te krijgen; een blikvanger en verbijzondering in het park. De groene gevels van de solitair sluiten aan op het Cartesiuspark. De ambitie is dat het ontwerp een belangrijke architectuurprijs gaat winnen. Het gebouw heeft een alzijdige oriëntatie, zowel op maaiveld als op de verdieping. De plint is bedoeld voor een bijzondere functie – een 'special' – die een open uitstraling heeft en die rondom een bijdrage levert aan de levendigheid van plein en park.
Er worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd binnen of onder het gebouw. Een fietsenstalling moet uit het zicht worden opgelost en bergingen worden inpandig gerealiseerd. Buitenruimten bevinden zich rondom het gebouw en dragen bij aan het markante en sculpturale karakter van het gebouw. Het gebouw refereert naar het industriële verleden, maar met lichte kleuren, veel glas en eigentijdse materialen. De hoogte is maximaal 5 lagen, rekening houdend met de beperkte hoogte van het CAB gebouw en de eventuele nieuwbouw op het dak van het CAB gebouw. De vorm van het gebouw kan afhankelijk van het programma op de begane grond worden aangepast.

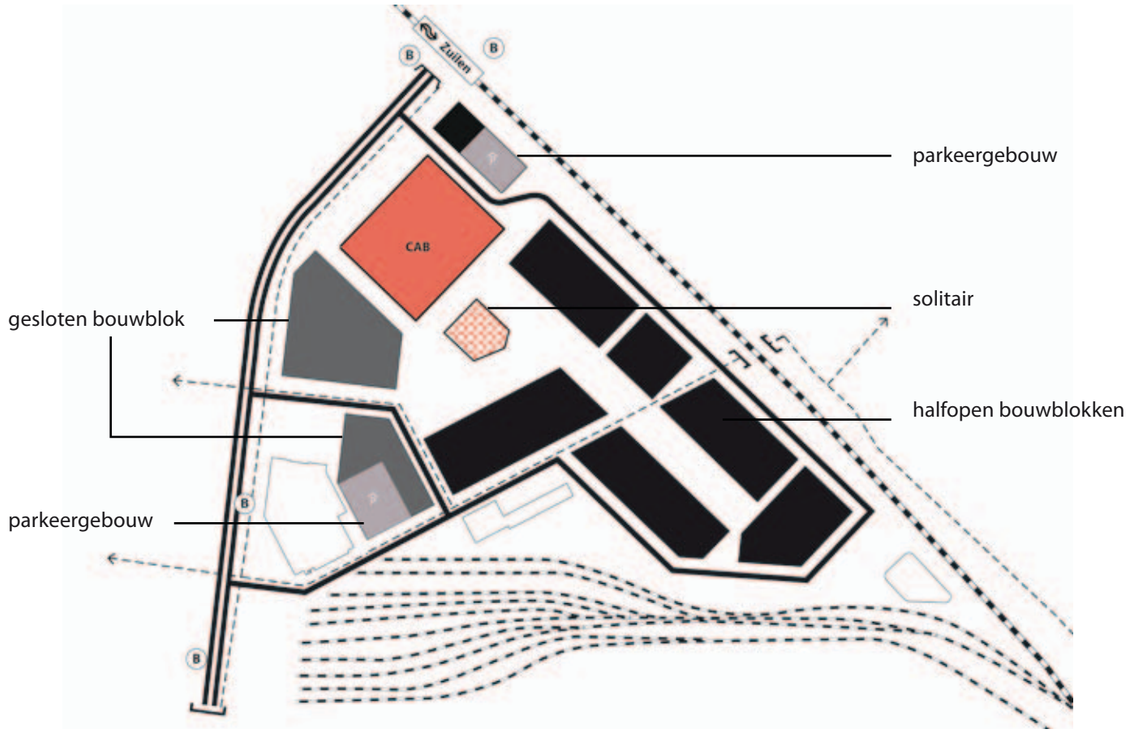
Parkeergebouwen

Voor het bezoekersparkeren op de Cartesiusdriehoek zullen op één of twee plekken aan de lus parkeergebouwen gerealiseerd worden. Mogelijk wordt dit in een later stadium uitgebreid met een derde parkeergebouw wanneer hiertoe aanleiding is. Deze parkeergebouwen zijn maximaal 5 lagen hoog en deels geïntegreerd met aanliggende woonbebouwing. De uiteindelijke grootte van de parkeergebouwen is afhankelijk van het totale programma dat op de Cartesiusdriehoek gerealiseerd gaat worden. De parkeergarages moeten flexibel mee kunnen groeien met de benodigde bezoekersparkeerplaatsen voor de bouwblokken en voor het CAB gebouw. De aan het openbaar gebied grenzende zijden bestaan volledig uit groene gevels. De entree is uitnodigend en herkenbaar vormgegeven.

Het woongebouw bij de parkeergarage naast station Zuilen is een afwijkend gebouw binnen de Cartesiusdriehoek. Dit woongebouw vormt als het ware de kop van de parkeergarage, en heeft een oriëntatie op de Cartesiusweg, het CAB gebouw en het spoor. Het gebouw vormt een hoogteaccent bij station Utrecht Zuilen met een hoogte van 10 tot maximaal 12 lagen. Het vormt een architectonisch geheel met de garage en kan zich in kleur en materiaal onderscheiden ten opzichte van de andere bebouwing. Een glazen gevel met geluidsserres draagt bij aan een aanvaardbaar binnenmilieu en vormt een mooi contrast met de groene gevel van de parkeergarage. Het dak van de parkeergarage kan worden benut als collectieve tuin. Vanwege de relatie met het station kan in de plint een voorziening komen (zoals horeca of een fietsenwinkel). Om in het ontwerp goed te kunnen anticiperen op windhinder dient in de ontwerpfase een windhinderonderzoek plaats te vinden.

Gesloten bouwblokken

Naast het CAB gebouw zal aan de Cartesiusweg een volledig gesloten bouwblok gerealiseerd worden. Een tweede gesloten bouwblok komt naast de Sligro; hier vormen parkeergarage en woonbebouwing gezamenlijk een bouwblok. Deze twee bouwblokken sluiten in beeldkwaliteit nauw aan op de halfopen bouwblokken aan het park. In de gesloten bouwblokken ligt een collectieve binnentuin of een daktuin op de parkeergarage. De twee bouwblokken zijn rondom gesloten en hebben geen route door het blok.



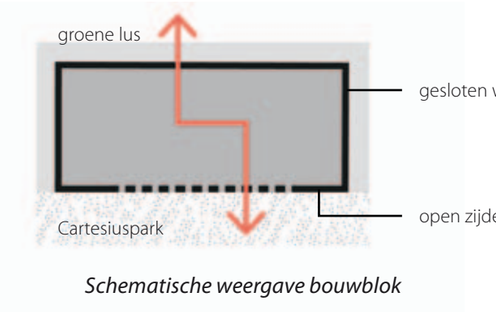
Naamgeving ontwikkelvelden

Typologie half open bouwblok

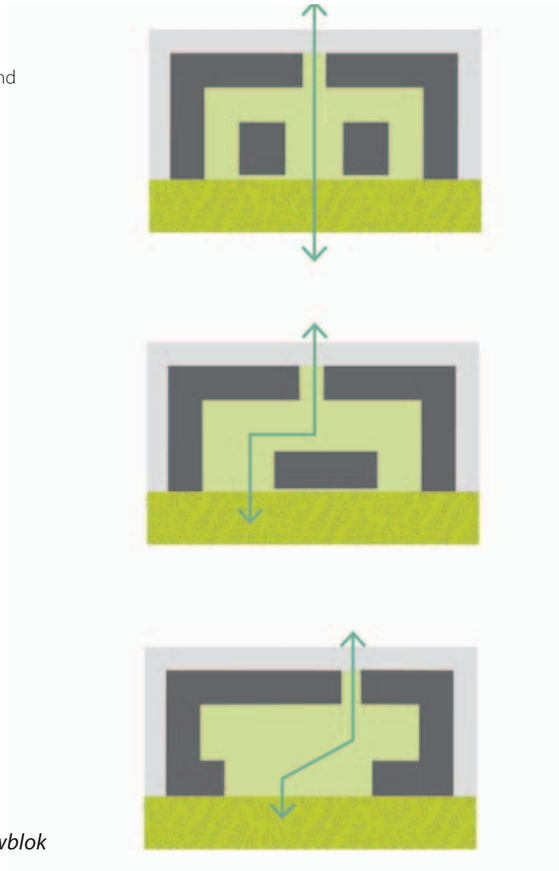
Het grootste deel van de nieuwbouw ligt in samengestelde halfopen bouwblokken rondom het Cartesiuspark. De bouwblokken hebben hun gesloten, meer formele zijde naar de lus met entrees en voordeuren. Een meer open zijde is gericht op het Cartesiuspark. Aan de open zijde van het bouwblok kunnen nog een aantal losse gebouwen aan het park staan. Door ieder bouwblok loopt minimaal één informele route van de lus via de collectieve tuin naar het Cartesiuspark. Deze route is zoveel mogelijk openbaar toegankelijk.
De gesloten zijdes van de verschillende bouwblokken vormen samen een gesloten wand. In deze wand moeten in de gevel voorzieningen ter voorkoming van geluidsoverlast mee-ontworpen worden, zodat in de woning een goed binnenklimaat heerst. De lange wand vormt aan het spoor het gezicht van de Cartesiusdriehoek. Gaten in deze wand zijn beperkt/ondergeschikt: enkel de tussenstraten tussen de blokken en de toegang naar de collectieve tuinen. De hoeken van de lange wand naar de tussenstraten zijn gesloten. Galerijen moeten in principe inpandig worden opgelost. Een open galerij kan alleen worden ingezet om de plastiek van de gevel te versterken zonder dat er een repetitie ontstaat. Door de gesloten wand ontstaat aan de open zijdes richting het Cartesiuspark een geluidsluw klimaat waarin alle verblijfs- en buitenruimtes gesitueerd zijn.
De binnenkant van de bouwblokken is informeler dan de buitenzijde. Hier is sprake van variatie in rooilijn en er zijn uitbundige buitenruimten. Minimaal 40 a 50% van deze zijde is open zodat er een goede relatie gemaakt kan worden tussen de collectieve binnentuin en het Cartesiuspark.

Bouwhoogte

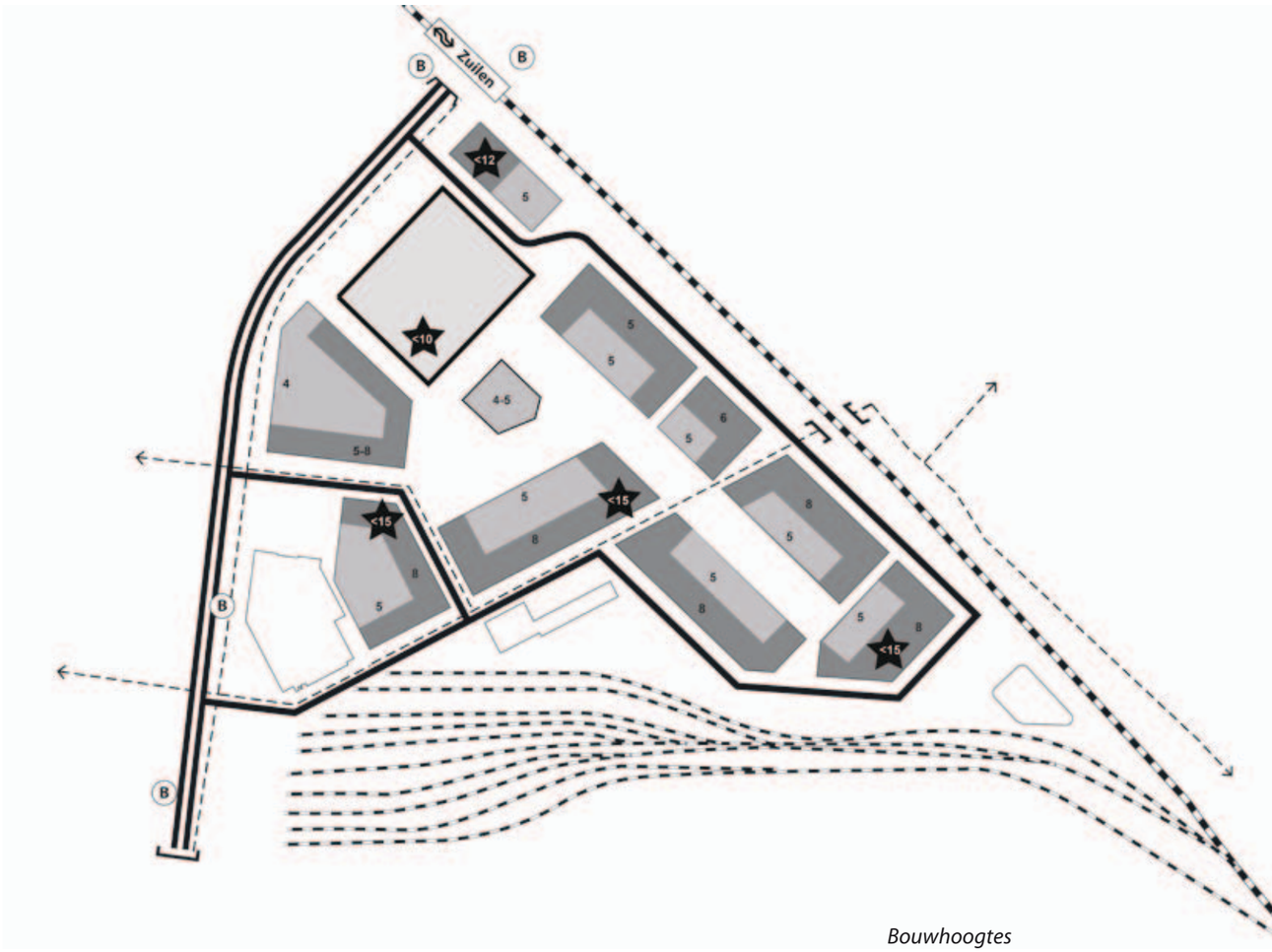
De bouwhoogtes van de bouwblokken lopen op naar achter in het plangebied, richting de VL-Post. Daardoor wordt er zo goed mogelijk aangesloten op de omliggende woningen aan de Cartesiusweg en de Seringstraat. De zichtbaarheid van het CAB gebouw vormt een belangrijk onderdeel van de identiteit. Door de juiste positionering van de nieuwe bouwmassa's en afstemming van de bouwhoogte wordt de beleving van het CAB gebouw versterkt.
De bebouwing vormt langs de lus een gesloten wand van minimaal 5 en maximaal 8 bouwlagen. Op een aantal plekken is ruimte voor een bijzondere architectonische hoogteaccent tot maximaal 15 bouwlagen (zie kaartje bouwhoogtes). Vanaf de 5e laag hebben de gebouwen een set back, de bebouwing binnen de half open bouwblokken heeft een set back op de 4e verdieping.
Aan de zijde van het Cartesiuspark zijn de bouwmassa's kleiner. Zij bestaan uit losse volumes met een hoogte van maximaal 5 bouwlagen. De twee gesloten bouwblokken tussen het CAB gebouw en de Sligro hebben een hoge zijde aan het park, met 8 lagen. Aan de Cartesiusweg is de bouwhoogte maximaal 4 lagen.



Schematische weergave bouwblok



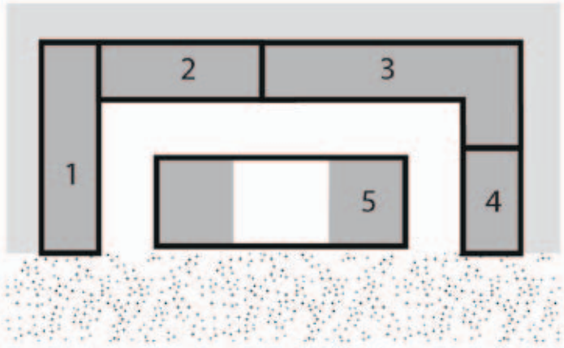
Mogelijke indelingen bouwblok



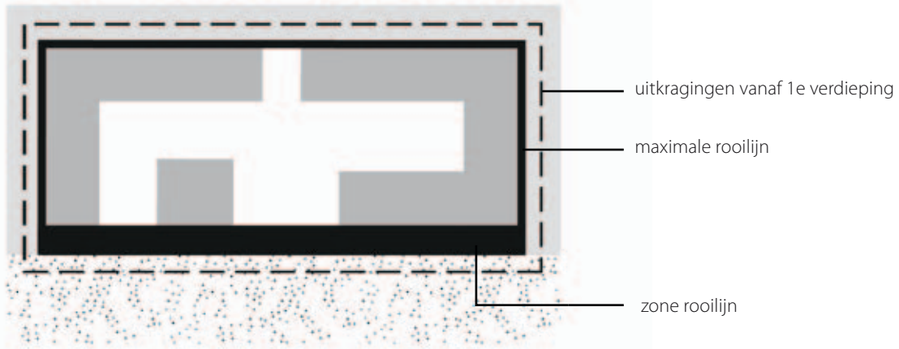
Bouwhoogtes

Korrel

De grotere korrel van de bouwblokken verwijst naar het industriële verleden. Een bouwblok wordt opgebouwd uit meerdere eenheden, die als grote 'panden' zichtbaar zijn. De panden verschillen van elkaar in uitwerking en architectuur, maar vertonen voldoende samenhang om het gebied als enclave herkenbaar te houden. Binnen een bouwblok zijn rondom minimaal 4 verschillende panden te onderscheiden. Zij verschillen in architectonische uitwerking, bouwhoogte en korrelgrootte, rooilijn of plastiek.



Korrel van het bouwblok



Rooilijnen

Rooilijn en plastiek

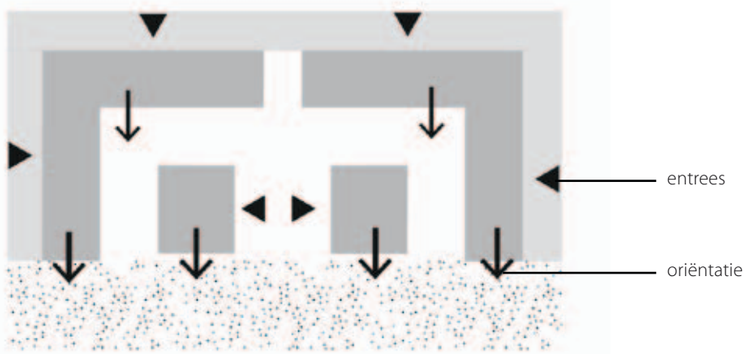
Alle bouwmassa's worden gekenmerkt door een uitbundige plastiek, deels als gevolg van een grote variatie aan privé buitenruimten. Voor de bebouwing is een maximale rooilijn aangegeven. Om de bebouwing minder massief te doen lijken komt op de 4e dan wel 5e verdieping een set back. De set back mag ten behoeve van de plasticiteit onderbroken worden.

Op de begane grond kan de bebouwing terug liggen. Dit om terrassen, stoepen, geveltuinen en hoogteverschillen op te lossen. Balkons mogen bij een begane grond met 1,5 verdiepingshoogte vanaf de 1e verdieping over de rooilijn uitkragen. In alle andere gevallen vanaf de 2e verdieping. Langs de groene lus vormen de blokken gezamenlijk een lange relatief gesloten wand. Plastiek wordt hier bereikt door een set back, al dan niet met een galerij ontsluiting of juist uitkragende geluidsserres. Aan de parkzijde is de variatie groter en uitbundiger. Hier is voor de rooilijn een bandbreedte aangegeven die ingezet kan worden om de plastiek aan de parkzijde te vergroten. Op de begane grond is het inzetten van plastiek belangrijk ten behoeve van het creëren van een hybride overgangszone waarin de menselijke maat en mogelijkheden voor ontmoeting centraal staan.

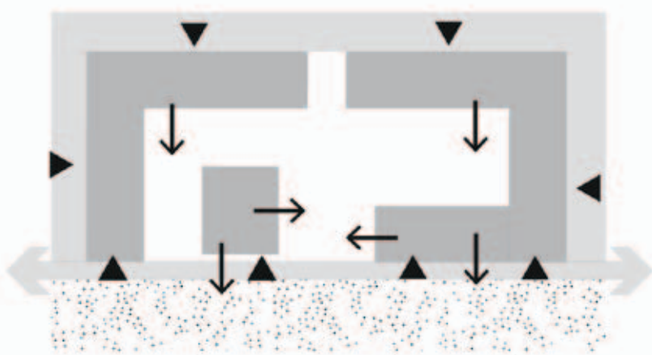
Veel plastiek in de gevels

Oriëntatie

De woningen oriënteren zich altijd op het openbare gebied. Aan de lus en aan de tussenstraten liggen woningen met voordeuren en verblijfsruimten of met grote glazen entreepartijen. De voordeuren liggen allemaal op straatniveau, en als de voordeur van deze woningen op het zuiden/westen ligt hebben de woningen een Delftse stoep of een geveltuin aan de lus (zie referenties). Hierdoor worden de levendigheid op straat en de sociale controle vergroot. In de autovrije tussenstraten hebben de woningen eveneens een Delftse stoep of geveltuin indien deze op de zon georiënteerd zijn.
De bouwblokken die aan het Cartesiuspark grenzen zijn op het park georiënteerd. Aan de zuidzijde van het Cartesiuspark loopt een pad langs de woningen. Om levendigheid en sociale controle te bevorderen hebben de woningen die aan dit pad grenzen hier een entree, of er komt een bijzonder programma. De buitenruimtes van woningen aan het pad bestaan uit loggia's die in het bouwvolume zijn opgenomen. Deze loggia's liggen maximaal 1 meter opgetild ten opzichte van het maaiveld. Aan de noordzijde grenst de bebouwing direct aan het Cartesiuspark. Een haag vormt de scheiding tussen de woning en het park. De buitenruimte is ook dan een – in het volume opgenomen – loggia op maaiveld of op een plint van maximaal 1,2 meter. De betreffende woningen hebben de entree aan de binnentuin, waar deze voor iedereen toegankelijk moet zijn (geen hek en geen trappen).



Oriëntatie van de woningen grenzend direct aan het groen


Oriëntatie van de woningen grenzend aan voetpad

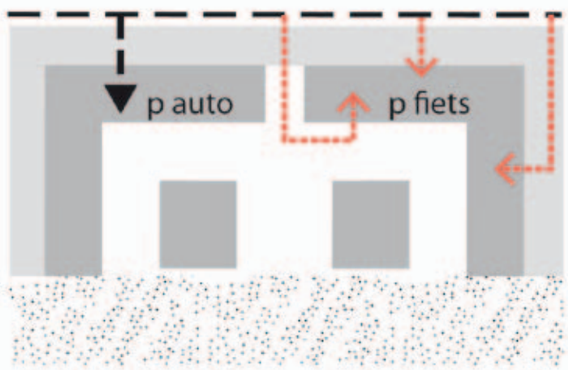
Auto, fiets, berging en binnentuin

Het parkeren voor bewoners moet binnen de contouren van het bouwblok worden opgelost. Dit kan door middel van een verdiepte of deels verdiepte garage. De garage is bereikbaar vanaf de lus door een poort of deur. De entree is een onopvallend element in de bebouwingswand. De garage zelf is niet zichtbaar vanaf de straat. Deze is langs de randen ingepakt met woningen of geheel onder het maaiveld gelegen. Aan de zijde van het Cartesiuspark kan een garage maximaal 1,2 meter boven het maaiveld liggen als plint voor de erop gelegen woningen.

Voor alle bewoners worden er één of meerdere grote collectieve fietsenstallingen gerealiseerd. Deze hebben een eigen ingang, gelegen aan de lus of aan de tussenstraat. De ingang is ruim en licht met grote glasvlakken aan de gevel. Een eventuele helling naar een lager gelegen deel moet met de fiets genomen kunnen worden. Behalve de entree is de rest van de fietsenstalling aan het zicht onttrokken. Door het realiseren van collectieve fietsenstallingen kunnen bergingen inpandig in de woning komen. Zo kan de (half)verdiepte fiets/auto parkeergarage kleiner blijven en is er meer ruimte voor een groene invulling van de collectieve tuin.
Bovenop de garage en de fietsenstalling zullen woningen worden gebouwd maar zijn mogelijk ook privé- en collectieve tuinen gelegen. Om het groene karakter van de binnentuinen te garanderen moet minimaal de helft daarvan op maaiveldniveau gelegen zijn met goede groeiomstandigheden voor bomen. Daarnaast is een grotendeels groen dak nodig om te kunnen voldoen aan ambities met betrekking tot duurzame waterkringloop en het voorkomen van hittestress. Delen van de collectieve binnentuin die op een garage gelegen zijn moeten goed verbonden worden met de lagere delen en de omliggende openbare ruimte. Dit betekent dat trappen comfortabel zijn, en ruim en aantrekkelijk vormgegeven. De overgang tussen hoog en laag is groen ingepakt – met een haag, een groene gevel of een talud. Het verschil is nooit meer dan ooghoogte, zodat er altijd contact blijft bestaan tussen beide delen.

Trafo's

Transformatorhuisjes moeten worden mee ontworpen in de bebouwing zodat er geen losse elementen in de buitenruimte komen te staan. De trafo's moeten bereikbaar en toegankelijk zijn vanaf de groene lus.



Ontsluiting fietsenstalling en (auto)parkeergarage

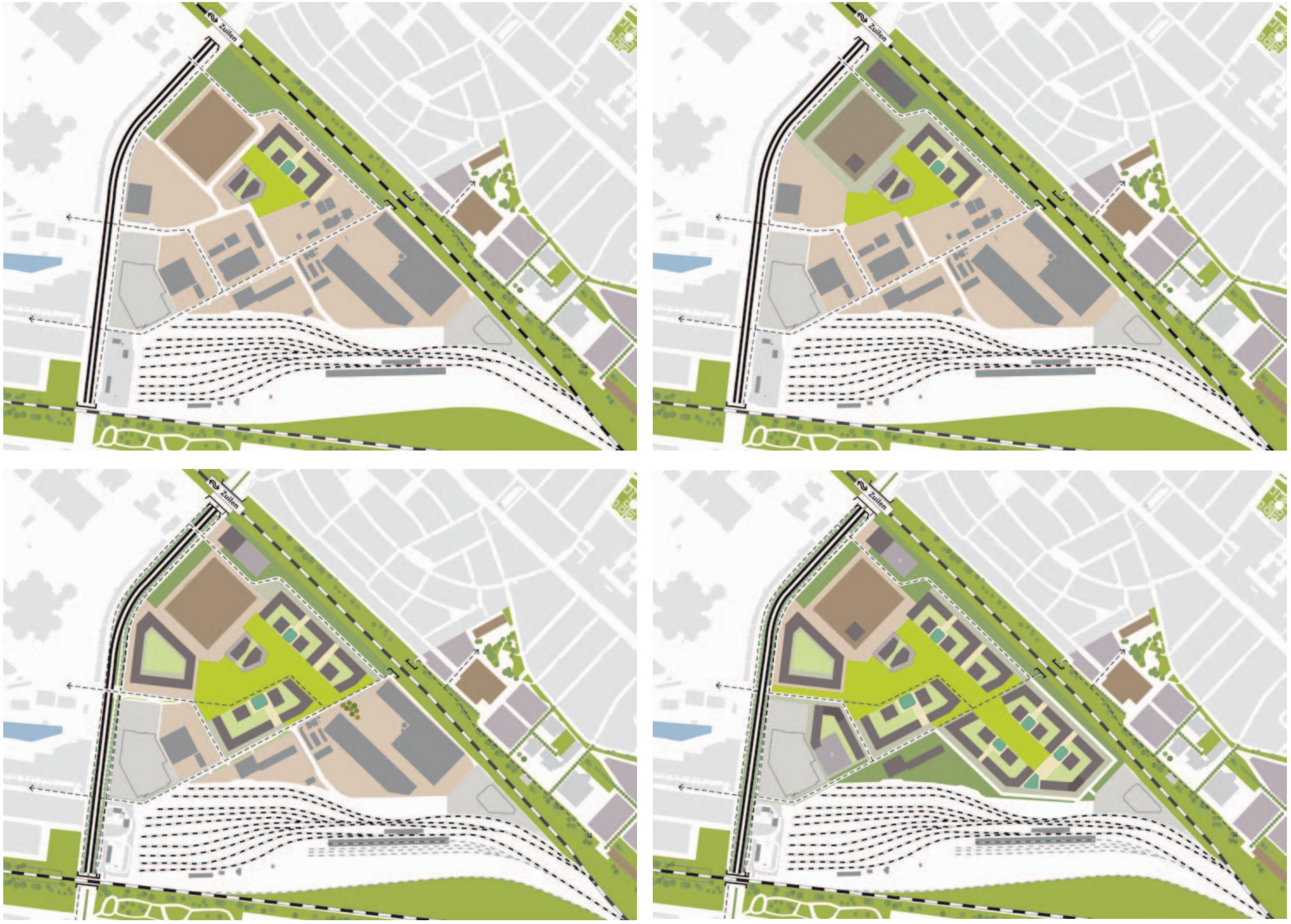
Sfeer en materialisatie

De nieuwe bebouwing zoekt enerzijds aansluiting bij het industriële verleden van de Cartesiusdriehoek en anderzijds versterkt zij de nieuwe identiteit, waarin groen, licht, lucht en ruimte centraal staan. In de architectuur komt dat tot uiting in het gebruik van lichte, terughoudende kleuren en veel glas. Daarnaast is de bebouwing stoer en stedelijk met een knipoog naar het industriële verleden zonder nostalgisch te worden. Naast baksteen wordt gebruik gemaakt van beton, natuursteen, metaal en hout. Bij baksteen in lichte kleuren is een gemêleerd assortiment, in kleur of in formaat uitgangspunt. Bijzondere details, duidelijke textuur en afwijkende metselverbanden dragen bij aan de gewenste plastiek van de bebouwing. Uitgangspunt zijn materialen die tijdloos, hoogwaardig en bijzonder duurzaam zijn. Ook de detaillering is zorgvuldig en hoogwaardig consequent. Meer informele gevels met glazen loggia's, erkers, overhangende balkons, groene gevels en geveltuinen passen heel goed in het beeld van de Cartesiusdriehoek.

Entree fiets: ruim en licht

Entree auto: onopvallend

Lichte kleuren en duurzame materialen >



Mogelijke fasering

11 . Ontwikkelstrategie

11.1 Transformatie van een stadsdeel

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelstrategie beschreven. De ontwikkelstrategie gaat over de wijze waarop alle ambities voor de nieuwe Cartesiusdriehoek gerealiseerd gaan worden. Dat gaat in de eerste plaats over de organisatie ervan – over rollen en verantwoordelijkheden. Natuurlijk van NS als grondeigenaar, en van de gemeente als regisseur van stadsontwikkelingen. Maar ook over de inbreng van kennis en expertise van investeerders, bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. Daarnaast komt in de ontwikkelstrategie het tijdsaspect (planning en fasering), de financiële dimensie en het bewaken van de gewenste kwaliteit aan bod.

Het begint allemaal bij het bestuurlijk vaststellen van dit koersdocument. Dat betekent dat NS en gemeente inzetten op een duurzame transformatie van een verouderd en extensief gebruikt bedrijventerrein naar een nieuw stukje stad waar op een eigentijdse manier wordt gewoond, geleefd en gewerkt. Bij dat bewuste kiezen gaat het om het omarmen van hoge ambities op het gebied van gezonde verstedelijking, klimaatvriendelijkheid, nieuwe mobiliteit, en verkleuring, verdichting en verlevendiging van een stadsdeel.
De uitgangssituatie om daadwerkelijk hoge ambities te realiseren is hier gunstig. Het monumentale CAB gebouw heeft de potentie om de gewenste identiteit te kunnen uitdragen. De binnenstedelijke ligging op korte afstand van de binnenstad en pal naast station Zuilen is goed. Als het ergens in Utrecht kan om op korte termijn de hoge ambities voor een gezonde stad te verwezenlijken, dan is het wel hier.

De inzet is: het realiseren van een gezonde vrijwel autoloze leefomgeving in een hoogstedelijke dichtheid met veel groene buitenruimte en veel voorzieningen gericht op onderlinge interactie en ontmoetingen. Het gebied, dat als een enclave tussen de sporen ligt, krijgt daarbij een geheel eigen identiteit. Er worden 2.200 tot 2.600 woningen ontwikkeld, en nog eens circa 25.000 m2 aan werkruimtes en commerciële en maatschappelijke buurtvoorzieningen. Het uitnodigende karakter en goede fietsverbindingen (waaronder de nieuwe fietstunnel naar de 2e Daalsedijk) zorgen voor een nieuwe verwevenheid met de stad. Door zorgvuldig en bewust het autobezit en het autogebruik te ontmoedigen wordt zo min mogelijk druk gelegd op de Cartesiusweg. Kortom met het omarmen van dit koersdocument wordt het startsein gegeven voor een kwaliteitsprong van dit stadsdeel.

11.2 Selectie van marktpartijen – Koersdocument als richtinggevend kader

Het koersdocument schetst het toekomstbeeld voor de Cartesiusdriehoek en biedt een ruimtelijke en programmatische structuur waarbinnen ingrepen plaats dienen te vinden. Het benoemt daarbij de structurerende elementen voor groen en water, verkeer, bebouwing en milieu. In hoofdstuk 10 worden uitspraken gedaan over de gewenste beeldkwaliteit van architectuur en openbare ruimte.

Van belang is dat het koersdocument de gezamenlijke visie is van NS als grondeigenaar en de gemeente als hoeder van het publieke belang. NS wil de grond verkopen en zal hier niet zelf gaan ontwikkelen. Het idee is om voor de deelontwikkelingen in het plangebied één prijsvraag te organiseren, om daarmee de meest geschikte marktpartij(en) te kunnen selecteren. De uiteindelijke ontwikkelplannen, inclusief het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte, zullen derhalve worden overgelaten aan de toekomstige investeerders in het gebied. Het koersdocument (waaronder de beeldkwaliteit) zal na bestuurlijke vaststelling daarom worden gebruikt als toetsingskader voor deze marktinitiatieven. Selectie vindt plaats op basis van prijs en kwaliteit. Marktpartijen kunnen een 'plus' scoren wanneer goede prestaties worden geleverd op duurzaamheid – duurzaam bouwen, duurzame energie, lage milieubelasting van het materiaalgebruik, gezondheid/binnenmilieu en gebruikskwaliteit.

De uiteindelijke keuze voor een marktpartij is aan NS als grondeigenaar, waarbij NS samen met de gemeente optrekt om de kwaliteit van de ingediende plannen te beoordelen. De werkwijze daarbij is vergelijkbaar met de samenwerking bij de 2e Daalsedijk.

De eerste ontwikkelfase is door NS al verkocht aan een projectontwikkelaar. Deze ontwikkelaar zal zijn ontwikkelplan afstemmen op het ruimtelijke en programmatische concept zoals in dit koersdocument is omschreven. De projectontwikkelaar onderschrijft de ambities en conformeert zich aan het document.

In de prijsvraag (waar een selectieprocedure voor zal plaatsvinden) zal ook het ontwerp van de openbare ruimte worden meegenomen. Omdat in de visie voor de Cartesiusdriehoek de eenheid in de openbare ruimte heel belangrijk wordt geacht, zal in de tender worden gevraagd het ontwerp hiervan voor het gehele gebied op te maken. De gewenste beeldkwaliteit vormt hierbij het uitgangspunt. De realisatie ervan zal overigens gefaseerd kunnen plaatsvinden, tegelijk met de realisatie van de opvolgende ontwikkelplannen. Beoogd wordt dat de openbare ruimte (groenstructuur en infrastructuur) na realisatie wordt overgedragen aan de gemeente. Bij het vaststellen van het ontwerp zal de gemeente vanzelfsprekend nauw worden betrokken.

11.3 Ontwikkelen in de tijd – fasegewijze transformatie

Het verwezenlijken van de toekomstvisie in dit koersdocument zal een bouwproces van meerdere jaren betekenen. Dit vraagt om een fasegewijze transformatie en een ontwikkelstrategie die kan meebewegen in de tijd. Zo zullen zich de komende jaren ongetwijfeld nog onvoorziene marktontwikkelingen voordoen die vragen om een bepaalde mate van flexibiliteit. Denk aan nieuwe doelgroepen, verrassende concepten, slimme mobiliteitstoepassingen of innovaties in duurzame energie. Bovendien zal nog het een en ander moeten worden uitgewerkt.
In dit koersdocument zijn voor relatief ingewikkelde kwesties – zoals mobiliteit en energie – vergaande ambities vastgelegd. Maar binnenstedelijk bouwen vraagt om zorgvuldigheid, en dat betekent dat voor dit soort kwesties bepaalde uitwerkingen, keuzes of oplossingen pas echt goed te maken zijn in samenhang met de ontwikkelplannen.

Toch lijken in de Cartesiusdriehoek weinig belemmeringen te bestaan voor een voortvarend ontwikkelproces. Vanzelfsprekend heeft NS Stations te maken met lopende huurcontracten van zittende bedrijven waardoor niet alle kavels per direct in te zetten zijn voor herontwikkeling. De situering van beschikbare kavels is echter zodanig dat de fasering goed in samenhangende woonomgevingen van ruime omvang te realiseren valt.

Om te kunnen ontwikkelen in de tijd is gekozen voor een stedenbouwkundige opzet met een heldere structuur – een ruimtelijk raamwerk – waarbinnen ruime samenhangende ontwikkelvlekken zijn benoemd. Het ruimtelijke raamwerk wordt met dit koersdocument vastgelegd, evenals de beeldkwaliteit. Maar de verdere invulling en uitwerking is flexibel. De indeling van het gebied is dusdanig dat de aanleg van de openbare groenstructuur en de infrastructuur eenvoudig kan meelopen met de ontwikkeling van de deelgebieden.

In vier kaartbeelden staat de mogelijke fasering weergegeven. De eerste ontwikkelfase ligt, zoals gezegd, al vast. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van starterswoningen. Dit plandeel ligt aan de zuidoostelijke zijde van het CAB gebouw.

Referentiebeelden voor tijdelijke programma's en invullingen

De eerste daaropvolgende ontwikkelfase betreft in ieder geval het noordwestelijke deel – het CAB gebouw en de bebouwing rondom het CAB gebouw. Wanneer marktomstandigheden dit vragen kan deze fase worden uitgebreid met de andere ontwikkelmogelijkheden ten noorden van de Locomotiefstraat. De bebouwing ten zuiden van de Locomotiefstraat zal in de laatste ontwikkelfase worden gerealiseerd.

Het precieze tijdspad voor het vervolg wordt in dit koersdocument nog niet vastgelegd omdat marktomstandigheden kunnen vragen om versnelling of vertraging van ontwikkelingen. In ruimtelijke zin is het wel van belang om aansluitend op de eerste ontwikkelingen verder te bouwen. Op die manier wordt vanaf het begin samenhang gecreëerd tussen de ontwikkelingen, en ontstaat er al snel een kritische massa om de nieuwe identiteit ook echt 'body' te geven.

De kavel en het gebouw waar nu VolkerRail is gevestigd heeft in de ruimtelijke opzet en de fasering een afwijkend profiel. Het is nu niet precies vastgelegd hoe met deze kavel wordt omgegaan. Daar is ook nog tijd voor. Een aantal redenen liggen hieraan ten grondslag. Ten eerste ligt op het gebouw nog een huurcontract voor een aantal jaren en heeft het gebouw nog een relatief hoge boekwaarde. Ten tweede is het gebouw kwalitatief hoogwaardiger dan de andere bedrijfsgebouwen en leent het zich over een aantal jaren wellicht voor een duurzame herbestemming. Ten derde ligt de kavel aan de rand van het plangebied en staat de totstandkoming van verdere samenhang niet in de weg.
Voor de gewenste samenhang en identiteit zijn nog twee andere aspecten belangrijk in relatie tot de fasering. Dat zijn de inzet van tijdelijke ontwikkelingen en de transformatie van het CAB gebouw. Deze beide onderwerpen krijgen hierna aandacht in 11.4 en 11.5.

11.4 Tijdelijke ontwikkelingen

Zoals gezegd zullen de ontwikkelfasen elkaar waarschijnlijk relatief snel kunnen opvolgen. In de jaren tot volledige realisatie is sprake van een 'tussentijd'. De tussentijd gaat ook en vooral over een mentale transformatie. Met alleen fysieke ontwikkeling creëer je geen gedragen of gedeelde identiteit. Afgezien van het CAB gebouw mist het gebied nog bezieling. In de tijd tussen 'nu' en 'straks' is een soort placemaking proces gericht op de identiteitsvorming waardevol. Daarmee wordt gedoeld op het faciliteren van initiatieven van betrokken bewoners of ondernemers bij het uitbouwen en versterken van de identiteit in het gebied. Het gaat hierbij om het creëren van binding, betrokkenheid, eigenaarschap en bezieling van 'onderop'. Wanneer betrokkenen zelf kunnen "schuren", en er zo geleidelijk plekken ontstaan "die van ons zijn", ontstaat er als vanzelf een gevoelsband met het gebied.

Concreet valt te denken aan evenementen die het gebied en de gewenste koers bekendheid geven en zichtbaar maken. Mensen worden erdoor uitgenodigd om de nieuwe Cartesiusdriehoek mee op te bouwen. Bij tijdelijk valt ook te denken aan tijdelijke bouwprojecten op vrije kavels (zoals bijvoorbeeld wonen en werken in 'containers') en tijdelijk hergebruik van leegstaande loodsen. Vooral activiteiten die gericht zijn op het aantrekken van publiek dragen bij aan het creëren van binding en bezieling Belangrijk voor zo'n placemaking proces is in ieder geval dat de activiteiten bijdragen aan de uiteindelijke identiteit – de thema's (enclave, binnenstedelijk, ontmoeten en gezond) en de kernwaarden (verbindend, eigenwijs, levendig, ruimtelijk en inventief). Dat houdt in dat we bijvoorbeeld geen activiteiten faciliteren die veel autoverkeer trekken.

11.5 Transformatie van het CAB gebouw

Het CAB gebouw is een gemeentelijk monument en een baken langs het spoor en de Cartesiusweg. Het zal als herbestemmingsobject een bijzondere ontwikkeling zijn tussen alle nieuwbouwprojecten. NS als eigenaar wil hiervoor een apart traject in gang zetten. Na vaststelling van dit koersdocument wil NS een prijsvraag uitschrijven naar marktpartijen voor herontwikkeling. Doel ervan is om een haalbaar concept voor de inrichting en het gebruik van het pand te realiseren. Het gebouw kan uitgroeien tot een attractieve publieke ontmoetingsplek, die als het ware tegelijkertijd het icoon is van de oude en de nieuwe Cartesiusdriehoek. Voor de vorming van de nieuwe identiteit is het daarom belangrijk dat de transformatie van het CAB gebouw betrekkelijk aan het begin van de gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Vanzelfsprekend is een belangrijk selectiecriterium de vraag in hoeverre het ingediende plan invulling geeft aan de doelstellingen zoals in het koersdocument staan omschreven. Een aantal principes zullen daarbij gelden. Het concept moet uiteraard de identiteit van de gehele driehoek versterken, en verder een combinatie zijn van (crossover) activiteiten voor de buurt en voor de stad. Bovenal geldt dat hier een ontmoetingsplek wordt gecreëerd. De activiteiten zullen dus moeten bijdragen aan de ambities voor ontmoeten, verbinden, ontspannen en gezonde leefstijl. Thema's die passen zijn onder meer muziek, bewegen, sport, en gezond eten en drinken. Verder hebben lokale initiatiefnemers een grote voorkeur en is het belangrijk dat functies weinig tot geen autoverkeer genereren.

Het in te dienen concept dient gedragen te worden door een investeerder die waar mogelijk concrete huurders aan zich weet te binden. Een haalbaar business plan is een belangrijke voorwaarde. Net als bij de nieuwbouw ligt de uiteindelijke keuze voor een marktpartij bij NS als eigenaar, waarbij NS samen met de gemeente optrekt om de kwaliteit van de ingediende plannen te beoordelen.

11.6 Wie doet waar en wanneer mee

Het koersdocument is een coproductie van NS en de gemeente Utrecht. Beide partijen hebben belang bij een goede samenwerking om het gebied zo optimaal mogelijk te kunnen herontwikkelen. NS stuurt op het in gang zetten van een samenhangende transformatie van haar voormalige spoorwerkplaats, zodat het strategisch liggende gebied in zijn nieuwe hoedanigheid optimaal kan worden 'overgedragen' aan de stad. De gemeente stuurt op de ambities van een gezonde verstedelijking en ziet hier de mogelijkheid om de stad te verrijken met een uiterst ambitieus woon-, werk- en leefomgeving. Er is een groot enthousiasme ontstaan bij alle betrokkenen om de visie te gaan realiseren. Het bestuurlijk vaststellen van het koersdocument vormt echter nog maar het begin. Ook daarna zal volop worden samengewerkt om de ontwikkeling in goede banen te leiden. De hoge ambities moeten worden vertaald naar selectiecriteria voor marktpartijen en exploitanten, en condities voor het bouwen, het gebruik en het beheer.

Over de precieze contractvorm tussen NS en gemeente zullen nadere afspraken worden gemaakt. In ieder geval zullen er (één of meerdere) anterieure overeenkomsten worden gesloten teneinde de bestemming te wijzigen. Daar worden dan ook de afspraken gemaakt over programma en hoe de openbare ruimte en eventuele voorzieningen uiteindelijk aan de gemeente worden overgedragen. De overeenkomst zal worden gesloten met NS of de kopers van de deelgebieden.

Een transformatie als deze vergt een zeer brede samenwerking, en de commitment van alle betrokkenen. In de eerste plaats geldt dat de bewoners en de bedrijven in de aangrenzende buurt. Het koersdocument is tot stand gekomen in nauw overleg met de buurt via een actief participatietraject. Ook in het navolgende traject is samenwerking met de buurt uiterst belangrijk. Waar plannen worden gedetailleerd is een zelfde soort participatie gewenst. Over de uitvoering van de plannen en de bouw zal blijvend goed moeten worden gecommuniceerd.

In de tweede plaats zal een traject richting initiatiefnemers en potentiële huurders en kopers tot stand dienen te komen. Een placemaking traject is van groot belang om betrokkenheid en levendigheid te creëren. Het is verheugend hoeveel mensen zich al betrokken voelen bij de plannen, en er al diverse ideeën zijn geopperd. Na vaststelling van het koersdocument zal hiertoe door NS en de gemeente een traject worden uitgestippeld. Voor een deel zullen reeds aanwezige en andere lokale initiatiefnemers in beeld komen – denk aan de invulling van het CAB gebouw, maar ook aan het organiseren van gerichte evenementen en het opzetten van tijdelijke functies.

In de derde plaats zal samenwerking worden gezocht met professionele marktpartijen om de ontwikkelingen te realiseren. Na vaststelling van het koersdocument zullen NS en de gemeente de selectiecriteria opstellen voor de verschillende ontwikkelingen. NS als grondeigenaar en verkopende partij neemt hierin het voortouw en doet de uiteindelijke selectie. Vanzelfsprekend is een belangrijk criterium dat de ontwikkelende partijen bereid zijn om nauw te gaan samenwerken in de brede coalitie van betrokkenen.

Om de geschetste samenwerking tussen de verschillende partijen in goede banen te leiden dient een proces te worden geformuleerd waarin staat hoe NS, gemeente en de overige betrokkenen naar het eindbeeld gaan toewerken. NS heeft hierin het voortouw.

11.7 Ruimtelijk planologische aspecten

Om ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek planologisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Voor de eerste fase zal de ontwikkelaar het proces daarvoor direct na vaststelling van het koersdocument in gang zetten. Voor de overige fases zal verder zo snel mogelijk het bestemmingsplan worden gewijzigd.

Wanneer voor bijvoorbeeld het CAB gebouw of een ander bestaand gebouw (tijdelijk) een initiatief voor handen is die niet past binnen de huidige bestemming kan een omgevingsafwijkingsbesluit genomen worden of ontheffing worden aangevraagd. Op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, artikel 2.12) is het college of de raad bevoegd om onder voorwaarden maatwerk te leveren voor niet in het bestemmingsplan passende ontwikkelingen voor bijvoorbeeld het wijzigen van het gebruik van een perceel. Dit koersdocument wordt daarbij als toetsingskader gebruikt. Alleen wanneer wordt voldaan aan de ruimtelijke en programmatische criteria uit het koersdocument is planologisch juridische medewerking van de gemeente aan de orde.

Impressie Groene Lus

11.8 Financiële kaders

NS als grondeigenaar heeft als voorwaarde dat de herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek leidt tot een positieve grondexploitatie. De betrokkenheid van NS bij de stad is echter groot en NS wil graag haar verantwoordelijkheid nemen door in de planvorming ook volop in te zetten op de gemeentelijke ambities om een gezonde en duurzame verstedelijking te realiseren. Op hoofdlijnen heeft NS onderzoek gedaan naar de uitwerking van het beoogde programma en de kosten die gemaakt moeten worden. Dit leidt tot een voldoende positief resultaat. In de verdere uitwerking zal in het selectieproces per ontwikkelplan gestuurd worden op een positieve business case.

Uitgangspunt voor de gemeente is dat alle kosten die voortvloeien uit dit plan, verhaald worden op NS Vastgoed en op ontwikkelende partijen. Bij kosten valt te denken aan gemeentelijke plankosten, kosten voor infrastructurele aanpassingen en geluidsschermen. Over het ontwerp en de bekostiging van de onderdoorgangen loopt een afzonderlijk traject. Met de vaststelling van dit koersdocument worden de ambities gekaderd en kan preciezer bepaald worden wat en hoe hoog die kosten zullen zijn. Vervolgens zullen hierover in een anterieure overeenkomst concrete afspraken gemaakt worden. Pas als we daar overeenstemming over bereikt hebben, kan het koersdocument vertaald worden in één of meerdere bestemmingsplannen. Het aantonen van de financiële uitvoerbaarheid, is onderdeel van een haalbaar bestemmingsplan. Pas dan kan gestart worden met de feitelijke ontwikkeling.

Van belang voor de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is de motie over de aanleg van twee fietsonderdoorgangen. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de visie voor de Tweede Daalsedijk, de aanleg van deze tunnels als voorwaarde gesteld. Over het ontwerp en de bekostiging van deze onderdoorgangen loopt een afzonderlijk traject. Op dit moment wordt gestudeerd op de precieze vormgeving van de onderdoorgangen, de kosten en de mogelijke dekking van de kosten. Hiervoor zijn meerdere dekkingsbronnen in beeld, waaronder NS, RSS en provincie. Een gemeentelijke bijdrage (cofinanciering) zal onderdeel zijn van de totale dekking.

Dekking van de onderdoorgangen is afhankelijk van meerdere actoren en geldstromen. De enginering van de onderdoorgangen loopt achter op de woningplanontwikkeling. Daarom kon pas recent een start gemaakt met het organiseren van en het lobbyen voor de dekking. Teneinde op zo kort mogelijke termijn te kunnen starten met de woningbouw en substantieel bij te dragen aan de gemeentelijke verdichtingsopgave, moet de planvoorbereiding en de daarmee gemoeid zijnde plankosten, doorgang vinden. Dit financiële risico voor de plankosten wordt gedragen door de NS. De dekking van de onderdoorgangen, maatschappelijke voorzieningen en beheerkosten openbaar gebied wordt betrokken bij de jaarlijkse voorjaarsnota in het licht van de groei van de stad.

Daarnaast zijn er investeringen in maatschappelijke voorzieningen (o.a. Onderwijs en Sport). Gemeente en NS maken afspraken over locatie (bestemmingsplan)en grondprijs (anterieure overeenkomst) conform de richtlijnen die we hanteren voor maatschappelijk vastgoed. Tenslotte speelt bij oplevering nog de overdracht van het openbaar gebied en de daarbij behorende structurele beheerkosten. Jaarlijks wordt in het kader van de areaalmutaties, stadsbreed de balans opgemaakt van onttrekkingen en toevoegingen van openbaar gebied.

11.9 Bewaken van de ruimtelijke kwaliteit

Het koersdocument zet in op een hoge ruimtelijke kwaliteit. Na vaststelling van het document zullen NS en gemeente gezamenlijk blijven optrekken om deze kwaliteit gerealiseerd te krijgen. NS en gemeente zullen een supervisorteam aanstellen. De supervisoren bewaken de integrale kwaliteit en de onderlinge samenhang van de ontwikkelplannen in de Cartesiusdriehoek. Dit geldt eveneens voor de openbare ruimte. In het koersdocument is een groot deel van het plangebied gereserveerd voor openbaar groen en infrastructuur. NS streeft ernaar het eigendom en het beheer van de openbare ruimte in handen te leggen van de gemeente. Omwonenden en nieuwe bewoners zullen wederom actief worden betrokken, zoals bij de uitwerking van de openbare ruimte.

Zuilen
Ontwikkelvelden

12. Vervolg

12.1 Planuitwerking en nadere onderzoeken

De eerste stap naar de daadwerkelijke herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is het bestuurlijk vaststellen van dit koersdocument. De definitieve vaststelling gebeurt door de gemeenteraad. Vaststelling van dit document betekent het omarmen van de ambities en de ontwikkelrichting die hier zijn beschreven. Het impliceert dat ingezet wordt op een ambitieuze transformatie naar een stedelijk woonwerkgebied in een samenhangend ruimtelijk concept.

Na het vaststellen van dit document volgt de verdere planuitwerking. NS Stations zal niet zelf het gebied gaan ontwikkelen. Hiertoe zullen marktpartijen geselecteerd worden. Het principe dat gevolgd wordt is dat in het selectieproces marktpartijen gevraagd worden om ontwikkelplannen in te dienen. De selectie wordt door NS Stations gedaan in samenspraak met de gemeente.

Zoals bekend heeft NS Stations de eerste ontwikkelfase al verkocht aan een projectontwikkelaar. Deze ontwikkelaar heeft binnen de contouren van dit koersdocument al een ontwikkelplan opgesteld voor 300 tot 325 woningen. Na vaststelling hiervan zal het ontwikkelplan de basis vormen voor het bestemmingsplan van het eerste deelgebied.

De eerstvolgende ontwikkelfase gaat zeer relevant zijn voor de planuitwerking omdat hierin de basisprincipes voor de inrichting van de openbare ruimte van het totaalgebied worden bepaald. Een samenhangend ontwerp voor de infrastructuur en de openbare buitenruimte vormt een belangrijke drager van de gewenste identiteit. In dit koersdocument zijn bepalende richtlijnen opgenomen voor de openbare ruimte, maar de verdere uitwerking naar een concreet ontwerp en een inrichtingsplan zal plaatsvinden in combinatie met de eerstvolgende ontwikkelfase. Het betekent dat marktpartijen gevraagd worden om een ontwikkelplan op te stellen voor een deelgebied inclusief een uitwerking van de visie op de inrichting voor de openbare ruimte van het geheel. Om misverstanden te voorkomen: het gaat hierbij nochtans om een visie op de inrichting. Een definitief inrichtingsplan ten behoeve van de feitelijke aanleg van de openbare ruimte vindt plaats in combinatie met de ontwikkelplannen voor de vervolgfasen.

Voor het CAB gebouw en het genoemde huisvestingsconcept in de sociale huursector zal hetzelfde principe gelden waarbij marktpartijen op basis van een ontwikkelplan geselecteerd worden. Ook hierbij geldt dat de selectie door NS Stations wordt gedaan in samenspraak met de gemeente.

Na het vaststellen van het koersdocument zal een bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Voor het bestemmingsplan is aanvullend onderzoek nodig naar onder meer geluid en bodem.

12.2 Branding Cartesiusdriehoek

Een goede brandingstrategie is van groot belang om de nieuwe identiteit ook goed te positioneren en als zodanig ook te laten ontstaan. Bij 'branding' gaat het om het consequent naar buiten brengen van het juiste verhaal, en tegelijkertijd laten zien dat het verhaal ook één op één de werkelijkheid wordt. Relevant is daarbij dat de branding een gezamenlijke strategie wordt van NS, gemeente, betrokken marktpartijen en belanghebbende ondernemers.

Het begint met het uitdragen van een helder en reproduceerbaar verhaal dat goed de gewenste identiteit weergeeft (zie ook hoofdstuk 4 Identiteit). Zo'n helder verhaal versnelt ook het proces doordat het partijen verbindt en daarmee draagvlak creëert. Voor het succes van de nieuwe Cartesiusdriehoek is het belangrijk dat het gebied vertelkracht heeft. Mensen willen zich graag verbinden met locaties die authenticiteit en cultuurhistorie uitstralen. Binnen onze huidige belevingscultuur bestaat een groot bewustzijn van de waarde van een plek. Plekken met vertelkracht dragen bij aan de eigenwaarde van mensen en organisaties. Tenslotte is het heel belangrijk dat het verhaal wel moet kloppen. Het gaat niet alleen om een goede communicatiestory, maar uiteindelijk om de daadwerkelijke beleving van de nieuwe identiteit. Tijdelijk programma, met een gericht placemaking proces in lijn met de gewenste identiteit, kan daar bijvoorbeeld aan bijdragen

Het verhaal van de Cartesiusdriehoek draait om de bijzondere gedaantewisseling van het relatief onbekende 'gebied tussen de sporen' naar de levendige binnenstedelijke enclave waar wordt gewoond, gewerkt en geleefd in het groen. In de brandingstrategie zal een keuze moeten worden gemaakt voor een positioneringconcept. Het positioneren van een gebied betekent het innemen van een positie ten opzichte van andere gebieden. Het is belangrijk te beseffen dat de positionering van de Cartesiusdriehoek een bewuste keuze inhoudt. De keuze hangt af van de mate waarin de ontwikkelingen relevant zijn (voor de doelgroepen), onderscheidend is (ten opzichte van andere locaties in de stad) en geloofwaardig is (passend bij de uitgedragen identiteit). Na vaststelling van dit koersdocument zal de brandingstrategie van de Cartesiusdriehoek verder worden uitgewerkt. Het gaat hierbij onder meer om marktbenadering, communicatiewijze en het inzetten van placemaking.

12.3 Communicatie en participatie

Buurtbewoners en ondernemers zijn actief betrokken bij de totstandkoming van dit koersdocument. De opmerkingen en suggesties zijn heel waardevol geweest (zie ook bijlage 1). Na het vaststellen van het koersdocument start een nieuw proces waarin concrete ontwikkelplannen worden gemaakt, een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld, tijdelijke activiteiten zullen plaatsvinden en definitieve ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden. Gedurende het gehele proces blijft het communiceren met en het participeren van bewoners en huidige gebruikers belangrijk. NS zal in samenspraak met de gemeente en marktpartijen voor de komende fasen een communicatie- en participatiestrategie opstellen. Een mogelijkheid is om de georganiseerde inspiratiesessies met vertegenwoordigers van de omliggende buurten en bedrijven voort te zetten waarbij de groep een klankbordgroep wordt. Vanzelfsprekend zullen nieuwe bewoners en ondernemers daar te zijner tijd bij betrokken worden.

BIJLAGE IV

Collage's gemaakt tijdens participatiebijeenkomst

Participatie

Het participatietraject

De expliciete wens van NS en gemeente Utrecht was om bij de uitwerking van de plannen nauw samen te werken met belanghebbenden. Gekozen is voor een participatietraject in het 3e niveau van de Utrechtse Participatiestandaard. Belanghebbenden zijn actief gevraagd hun meningen, verwachtingen en ideeën in te brengen die zoveel mogelijk ook zijn meegenomen in de uiteindelijke visie.

Concreet zijn gedurende het traject drie workshops (inspiratiesessies) georganiseerd met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties (Cartesiusweg, Seringstraat en Schepenbuurt), de wijkraad, de bedrijvenkring en gemeenteraadsleden. De eerste sessie op 12 april 2016 stond in het teken van de zoektocht naar een nieuwe gebiedsidentiteit. De tweede sessie op 22 juni 2016 was een actieve workshop over de ruimtelijke en programmatische inrichting van het gebied. In de derde sessie op 12 oktober 2016 stond het concept koersdocument centraal. Na een presentatie van de onderwerpen uit het koersdocument werd vooral ingezoomd op wat er is gedaan met alle ingebrachte ideeën en geuite zorgen tijdens het participatietraject.

Naast deze actieve consultatie is een openbare bewonersavond georganiseerd waar alle buurtbewoners zijn geïnformeerd over de plannen en de effecten daarvan. Deze bewonersavond vond plaats op 7 juli toen de plannen in concept gereed waren. Voorts is een aantal van de gevestigde bedrijven geïnterviewd waarbij is ingezoomd op de huidige bedrijfssituatie en de wisselwerking met de ontwikkelplannen in hun directe omgeving.

De opbrengst uit het participatietraject

Zowel de inspiratiesessies als de bewonersavond zijn goed bezocht. De betrokkenheid van buurtbewoners en andere belanghebbenden bij de toekomst van de Cartesiusdriehoek blijkt zeer groot. De avonden verliepen ook uiterst positief, waarbij het verheugend is vast te stellen dat de meerderheid van de belanghebbenden de nieuwe identiteit en de uitwerkingen naar ruimte en programma ziet als aanwinst voor dit deel van de stad. Veel enthousiasme is er voor het groene en autovrije karakter, de open ruimte, de focus op ontmoetingen en levendigheid, en het inzetten van het erfgoed (CAB gebouw) als ontmoetingsplek voor de buurt.

Vanzelfsprekend zijn er ook zorgen geuit. Die gaan met name over de verkeersintensiteit op de Cartesiusweg, de impact van hoogbouw en het intensieve programma, de vraag hoe wordt omgegaan met de geluidshinder van het spoor, en de ongerustheid dat de authentieke ruigheid en het alternatieve karakter zal verdwijnen.

Hierna wordt zowel ingegaan op de kansen als de bedreigingen die naar voren zijn gekomen in het participatietraject. Er wordt ook aangegeven hoe in het koersdocument daarmee is omgegaan.

Ingebrachte ideeën

De participatie heeft opvallend veel geëngageerde ideeën opgeleverd. Veel van de ingebrachte ideeën zijn ook daadwerkelijk in de visie terecht gekomen. Sommige suggesties voor de inrichting of het programma zijn zeer concreet en passen meer bij de ontwikkelplannen in een latere fase. Die kunnen uiteraard in een later stadium weer van pas komen. In de tabel zijn ideeën, wensen en suggesties gegroepeerd naar onderwerp.

Geuite zorgen

Tijdens de participatiemomenten zijn ook zorgen over de planontwikkeling uitgesproken. Die gaan deels over de ontwikkelingen zelf, en deels over de effecten ervan op de omgeving. Deze zorgen zijn zeer waardevol geweest om de visie op diverse punten te verbeteren. In de tabel zijn de zorgen naar thema gegroepeerd en is aangegeven hoe daarmee is omgegaan in het koersdocument.

De zorgen die geuit zijn gaan met name over de verkeersintensiteit op de Cartesiusweg, de impact van hoogbouw en het intensieve programma, de vraag hoe wordt omgegaan met de geluidshinder van het spoor, en de ongerustheid dat de authentieke ruigheid en het alternatieve karakter zal verdwijnen.

Ingebracht idee	Uitwerking in koersdocument
Groene, gezonde, autovrije karakter • groen ook echt dominant laten zijn; • groen in connectie brengen met erfgoed; • behouden van bestaande hoge bomen; • grote speelruimte, ook voor omliggende wijk; • sporten in de buitenruimte; • groot grasveld voor ontmoetingen; • buitenpodium; • groen /eco terug laten komen in gebouwen; • daktuinen; • eco-groentetuin / eetbaar park; • oogst gebruiken in horeca; • groene gevels; • hemelwater opvangen en inpassen in het groen;	Een belangrijk thema binnen de nieuwe identiteit is groen, gezond en autovrij. Mede door de participatie zijn de 1e schetsen voor de ruimtelijke inrichting aangepast. De groene ruimte is daarmee groter, wijder en meer dominant geworden. Met name rondom het CAB gebouw is daardoor veel duidelijker de connectie met groen gekomen. De gesuggereerde functies voor het openbare groen passen allemaal binnen de visie. Ze liggen daarmee echter nog niet vast. Na vaststelling van het koersdocument volgt een uitwerking en een ontwerp voor de openbare ruimte.
Ontmoetingen en levendigheid • inzet CAB gebouw als ontmoetingsplek voor publiek; • diverse horeca (café, restaurant, podium) • connectie functies met gezond en eco-sfeer (denk aan bio-super, bio-versmarkt, fietswinkel, sport en spel) • foodhal, diverse vormen van horeca en food; • multifunctionele ruimte in CAB gebouw; • debatpodium; • amfitheater in combi met muziekstudio's; • dakterras CAB gebouw voor publiek; • lokale initiatiefnemers (geen 'ketens'); • bij de identiteit passend festival (genoemd: mooie woorden festival, biermakersfestival, vegan music festival); • cocreatie inrichting + beheer openbare ruimte; • gebruik plinten nieuwbouw voor voorzieningen; • ook welzijn- en zorgvoorzieningen inpassen;	Een ander belangrijk thema binnen de nieuwe identiteit is ontmoetingen. Dit thema is door de inbreng van de participatie verder uitgediept. In het koersdocument is vastgelegd dat het CAB gebouw een ontmoetingsplek wordt voor publiek met een diversiteit aan voorzieningen. Idealiter krijgt het CAB gebouw functies die naadloos passen bij de overall identiteit van de Cartesiusdriehoek. Daarbij passen functies m.b.t. gezonde voeding, horeca, cultuur, muziek, fietsen e.d. Lokale ondernemers als exploitant hebben de voorkeur. De precieze invulling daarvoor is echter nog niet bepaald. NS zal een prijsvraag uitschrijven voor de herontwikkeling van het CAB gebouw. Het doel is om het daarbij te verkopen. Voorts is in de visie ook de wens om levendige plinten (buurtvoorzieningen, werkruimtes) opgenomen. Het betreft dan de gebouwen aan de frontzijde van het gebied (bezien vanaf de Cartesiusweg).
Behouden spoorerfgoed • CAB gebouw als identiteitsdrager; • maak gebruik van wat er al is; • laat verleden herleven door bussen of treinstellen in te zetten voor (tijdelijk) gebruik; • haal verhalen op uit de omgeving en geef die een plek in de identiteit;	In tegenstelling tot de 2e Daalsedijk is in de Cartesiusdriehoek weinig meer zichtbaar van het spoorverleden. Feitelijk is alleen het CAB gebouw bewaard gebleven. Deze wordt door velen gezien als een icoon, en krijgt in de plannen ook een prominente rol. Het koersdocument zet in op transformatie naar stedelijk wonen met hoge dichtheden. Dit houdt ook in dat de overige laagwaardige bedrijfsgebouwen zullen plaatsmaken voor nieuwbouw. Een uitzondering is het VolkerRail gebouw. Dit pand is relatief nieuw en mogelijk te hergebruiken - in het koersdocument wordt de mogelijkheid hiervoor opengehouden. De overige suggesties (bus en treinstellen, verhalen) zijn mogelijk bruikbaar tijdens het voorgenomen traject voor placemaking.

Ingebracht idee	Uitwerking in koersdocument
Goede verbindingen • samenhang creëren met omliggende buurten door goede fietsverbindingen en onderdoorgangen; • fietstunnel of brug naar Majellapark; • hardloop en skate route; • trek groene lijnen door naar Merwedekanaal en Julianapark / langs spoordijk; • zichtlijnen in het groen; • rooftop parkroute (park doorlopen over dak CAB);	In het koersdocument wordt veel aandacht besteed aan goede verbindingen voor fietsers en voetgangers. Deze zijn uiterst belangrijk om het autogebruik drastisch te kunnen verlagen. Binnen het plangebied wordt de auto zoveel mogelijk geweerd en hebben fietsers en voetgangers ruim baan. Verder wordt aangesloten op het fietsnetwerk van de stad. De doorgaande fietsroute naar de binnenstad (via de geplande onderdoorgang naar de 2e Daalsedijk) heeft een prominente plek in het ruimtelijk concept. Een passage naar Majellapark is niet in het koersdocument opgenomen. Ruimtelijk is zo'n passage overigens inpasbaar wanneer in de toekomst deze alsnog in beeld zou komen. De suggestie voor een rooftop park past bij een eventuele uitwerking voor het CAB gebouw.
Behouden ruige, alternatieve sfeer • behouden van dB's en Oproer; • geef ruimte aan (tijdelijke) bottom-up initiatieven; • geef kunstenaars een podium; • zet gebied niet op slot / niet alles plannen; • op termijn hergebruik VolkerRail gebouw / kavel; • hostel voor backpackers en/of muzikanten;	Het koersdocument zet in op transformatie naar stedelijk wonen met hoge dichtheden. Het bestaande bedrijventerrein maakt gefaseerd plaats voor een nieuw samenhangend gebied met wooncomplexen. Daarmee ontstaat onvermijdelijk ook een nieuw karakter. De nieuwe Cartesiusdriehoek zal dus geheel anders worden dan bijvoorbeeld het Werkspoorkwartier waar de creatieve industrie deels de sfeer bepaalt. Het CAB gebouw (en later mogelijk het VolkerRail gebouw) blijft behouden, maar zal wel een herontwikkeling ondergaan. DB's en Oproer passen binnen de visie om van het CAB gebouw een attractieve en levendige ontmoetingsplek te maken. NS zal dit echter niet zelf gaan uitvoeren maar uitzetten in een prijsvraag. Het is aan de uiteindelijke investeerder om een haalbaar concept met exploitanten uit te werken.
Diversiteit • creëer een mix van bewoners – ook sociale huur; • gezinnen komen als er ook voorzieningen zijn (basisschool, kinderopvang, bso, speeltuin); • niet alleen commerciële maar ook maatschappelijke voorzieningen (huisarts, apotheek, buurtcentrum)	Diversiteit is eveneens een belangrijk thema in het koersdocument. In hoofdstuk 6 wordt het programmatische concept uitgewerkt. Gestreefd wordt naar een mix van stedelijke doelgroepen en veel diversiteit in woontypologieën. 25% wordt in de sociale huur gerealiseerd. Bijpassende voorzieningen worden eveneens in het programma genoemd.
Duurzame energie • zoveel mogelijk zonne-energie; • smart grid (intelligent energienet), Lomboxnet;	De gemeente Utrecht heeft hoge ambities om de stad in 2030 volledig klimaatneutraal te laten zijn. Veel winst valt te behalen bij nieuwbouw. In hoofdstuk 9 (Gezonde verstedelijking) wordt invulling gegeven aan de hoge ambities. De Cartesiusdriehoek zal 100% gasloos worden en voor de nieuwbouw gaan de nieuwe normen voor 'bijna energieneutrale gebouwen' gelden. Om te kiezen voor het meest optimale energieconcept moet nog verder onderzoek plaatsvinden.

Geuite zorgen

Verkeersintensiteit

- ontwikkelingen leiden tot extra overlast van autoverkeer op de Cartesiusweg;
- mogelijk problemen van ontsluiting Cartesiusdriehoek en omliggende buurten;
- het autoluwe karakter leidt mogelijk tot overlast van geparkeerde auto's in de omliggende buurten;
- niet gerust op dat de onderdoorgang naar de 2e Daalsedijk wel echt doorgaat;
- fietspad tussen Seringstraat en spoordijk;

Uitwerking in koersdocument

Mobiliteit is een uiterst belangrijk thema in het koersdocument. De zorgen van bewoners zijn daarin serieus genomen. Veel aandacht gaat uit naar het drastisch verlagen van het autoverkeer (zie o.m. hoofdstuk 8). De gemeente werkt al aan intensieve maatregelen om de Cartesiusweg fors te ontlasten. Het betekent onder meer een betere doorstroming en het ontlasten van de ontsluitingspunten.
Dit gaat in nauwe samenhang met de plannen voor de Cartesiusdriehoek. Vanzelfsprekend leiden nieuwe ontwikkelingen hier tot een mobiliteitsvraag. De mobiliteitsmaatregelen in dit koersdocument zijn echter dusdanig ingrijpend dat de plannen voor de Cartesiusdriehoek de ambities voor de Cartesiusweg niet in de weg staan. Het parkeren is een belangrijk onderdeel van de visie. De Cartesiusdriehoek krijgt fors lage parkeernormen waardoor autogebruik aanzienlijk wordt beperkt. Om overlast van parkeren in de omliggende buurten te voorkomen is ook daar nodig om vergunningen en betaald parkeren in te voeren.
De visie zet verder sterk in op fietsen en OV. Verbindingen met de omgeving zijn daarin uiterst belangrijk. De onderdoorgang is een afzonderlijk project. In dit koersdocument wordt de onderdoorgang als een gegeven beschouwd.

Geuite zorgen

Hoogte en volume van de gebouwen

- (te) hoge gebouwen leiden mogelijk tot effecten op gezichtsveld en privacy bewoners Cartesiusweg en Seringstraat;
- (te) hoge gebouwen leiden mogelijk tot ongewenste schaduweffecten;
- om gewenste stedelijkheid te creëren is mogelijk echte hoogbouw nodig (bijv. gebouw van 60-80 m);
- fietspad tussen bouwblokken naar de onderdoorgang mogelijk onprettig;
- dichtheid van gebouwen en bouwblokken leidt mogelijk tot Bijlmer-gevoel;

Uitwerking in koersdocument

De gemeente Utrecht heeft de ambitie om de sterke groei van de stad op te vangen met inbreiding en verdichting op bestaande plekken. De Cartesiusdriehoek biedt veel potentie om stedelijkheid te ontwikkelen met o.m. een hoge woningdichtheid. Het koersdocument kiest voor een ruimtelijke opzet en een bebouwingstypologie die juist gericht is om veel ruimtelijkheid te ervaren en ontmoetingen te stimuleren. Die typologie is heel anders dan het Bijlmer-concept. De gebouwen krijgen meerdere lagen, maar zullen wel variëren. In het beeldkwaliteitplan (hoofdstuk 10) wordt dit nader uitgewerkt. Er is rekening gehouden met het gezichtsveld vanaf de Cartesiusweg en de 1e verdieping van de Seringstraat. Hoogte en ligging van gebouwen zijn na participatie aangepast. De maat van het fietspad naar de onderdoorgang is na de participatie aangepast zodat er een prettige ontvangst ontstaat vanaf de 2e Daalsedijk. Naast de geuite zorg of gebouwen niet te hoog zullen worden, bestaat bij anderen juist de zorg of gebouwen niet te laag zullen worden. Die laatste zorg hangt samen met de wens om hier een baken in het stedelijke landschap te creëren. Het stedenbouwkundige concept focust op het creëren van samenhang in de stedelijkheid en een begrensde variatie in de bebouwingslagen. Vanwege die samenhang is niet gekozen voor bijvoorbeeld een eenmalige uitzondering naar een gebouw van bijv. 80 meter hoogte.

Geluidsoverlast

- treingeluid is mogelijk beletsel om echt een aangename omgeving te kunnen creëren;
- hoge gebouwen weerkaatsen mogelijk het treingeluid;

De geluidbelasting van het railverkeer en het wegverkeer is in 2015 in kaart gebracht. In het koersdocument is deze kennis als uitgangspunt genomen om maatregelen te nemen. De ruimtelijke opzet is specifiek erop gericht om te fungeren als afscherming zodat de woningen, de voorzieningen en het groene middengebied geen geluidsoverlast ervaren. De bouwzijde richting de sporen vereisen in het verdere ontwerp van gebouwen bijzondere afschermende maatregelen. Het voorkomen van weerkaatsing is eveneens een ontwerpopgave.

Negatief effect bestaande ontwikkelingen

- inpassing Sligro en VL-post ProRail;
- planontwikkeling van de projectontwikkelaar die de eerste gaat ontwikkelen leidt mogelijk tot beperking van de flexibiliteit en de gewenste samenhang;

Bij de start van het koersdocument waren de nieuwbouw van Sligro en ProRail net opgeleverd. Deze gronden zijn door NS ook aan betrokkenen verkocht en vallen derhalve buiten de plangrenzen. Vanzelfsprekend is bekeken hoe de nieuwe ontwikkelingen het beste kunnen aansluiten op de bestaande situatie. Beide fungeren als stand alone functies die weliswaar positief staan tegenover de transformatie maar geen specifieke betekenis hebben voor de nieuwe Cartesiusdriehoek en de gewenste samenhang van de nieuwe woonomgeving. Met de ontsluiting van beide functies is vanzelfsprekend rekening gehouden.
Bij de start van het koersdocument was een deel van het plangebied al verkocht aan een projectontwikkelaar. Het door deze ontwikkelaar gemaakte ruimtelijke ontwerp voor starterswoningen werd aanvankelijk als uitgangspunt genomen. Gaandeweg het traject bleek echter dat de gewenste samenhang voor de gehele Cartesiusdriehoek niet goed correspondeerde met dat aanvankelijke ontwerp. De zorgen hieromtrent werden ook tijdens de participatie geuit. Dit heeft geleid tot volledige inpassing van de plannen van de projectntwikkelaar binnen het totaal. In het koersdocument is derhalve de gewenste samenhang tot stand gebracht.

Colofon

Dit Koersdocument Cartesiusdriehoek is een coproductie
van Urban Xchange en BGSV in opdracht van NS Stations.

Het projectteam voor dit koersdocument bestaat uit de
volgende personen:

NS Stations
Chantal Snelling Berg
Jasper van Emstede

Gemeente Utrecht
Wim Greijn
Joris van Haaften

BGSV bureau voor stedenbouw en landschap
Judith de Koster
Sandra van Dijk

Urban Xchange
Huub Kloosterman

Utrecht, januari 2017

Impressie Cartesiusweg

UrbanXchange

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap

Gemeente Utrecht