

Nota van Uitgangspunten



Hagesteinstraat

Maart 2007

Nota van Uitgangspunten

Hagesteinstraat

Maart 2007

Colofon

Projectgroep

Nanna van der Zouw, DSO/ S&M
René Bouman, DSO/Wonen
Helen Verouden, DSO/Milieu
Egbert Kasper, DSO/Verkeer
Henk de Wit, OGU

Projectmanagement

Jeroen Rozema, Dimensie Advisering Management

Opdrachtgever:

Wim Beelen, DSO/APM

Grafische realisatie

DSO/ S&M/ CAD-unit

Versiedatum

12 maart 2007

Reproductiedatum

14 maart 2007

Inhoudsopgave

1 Inleiding	6	7 Financiën	25
1.1 Inleiding	6	8 Vervolgtraject	26
2 Regelgeving plangebied	8	8.1 Korte termijn	26
2.1 Bestemmingsplan	8	8.2 Middellange termijn	26
3 Situatie	10	8.3 Overige procedures omtrent de besluitvorming	26
3.1 Locatie	10	9 Bijlagen	27
3.2 Onstaansgeschiedenis	10	Bijlage 1: Beoogde doelgroepen voor deze locatie	27
3.3 Kadastrale situatie	10	Bijlage 2: Toewijzing parkeerplaatsen	28
3.4 Onstaansgeschiedenis	12		
3.5 Verkeer en parkeren	15		
3.6 Openbare ruimte	15		
4 Uitgangspunten	16		
4.1 Ruimtelijke opbouw	16		
4.2 Programmatische invulling	16		
4.3 Verkeer en parkeren	16		
4.4 Openbare ruimte	16		
5 Ruimtelijke onderbouwing	18		
5.1 Ruimtelijke opbouw	18		
5.2 Programmatische invulling	18		
5.3 Verkeer en parkeren	18		
5.4 Openbare ruimte	22		
6 Uitvoeringsaspecten	23		
6.1 Inleiding	23		
6.2 Akoestisch onderzoek	23		
6.3 Luchtkwaliteitsonderzoek	23		
6.4 Bodemonderzoek	23		
6.5 Flora en Fauna	23		
6.6 Duurzaam bouwen	23		
6.7 Bomenparagraaf	23		

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Het plangebied rond de Hagesteinstraat in de Utrechtse wijk Hoograven betreft een voormalige schoollocatie ten zuiden van de straat en twee bedrijfspanden aan de noordzijde. De school is inmiddels gesloopt, maar de op dit perceel nog aanwezige sportzaal wordt op dit moment als tijdelijke huisvestingslocatie gebruikt door de turnvereniging 'Kracht & Vlugheid'.

De locatie Hagesteinstraat is aangewezen als ontwikkellocatie en valt binnen het kader van het Wijk Ontwikkelingsplan Hoograven. De ontwikkellocatie wordt in tweeën gesplitst door de Hagesteinstraat. Op deze locatie is projectontwikkelaar AM Wonen voornemens een woningbouwplan te realiseren.

Het doel van deze nota van uitgangspunten is om aan te geven binnen welke randvoorwaarden en uitgangspunten de gemeente medewerking wil verlenen aan het ontwikkelen van het gebied.

Ligging Plangebied



Ligging plangebied,
gemarkeerd op een
luchtfoto



2 Regelgeving plangebied

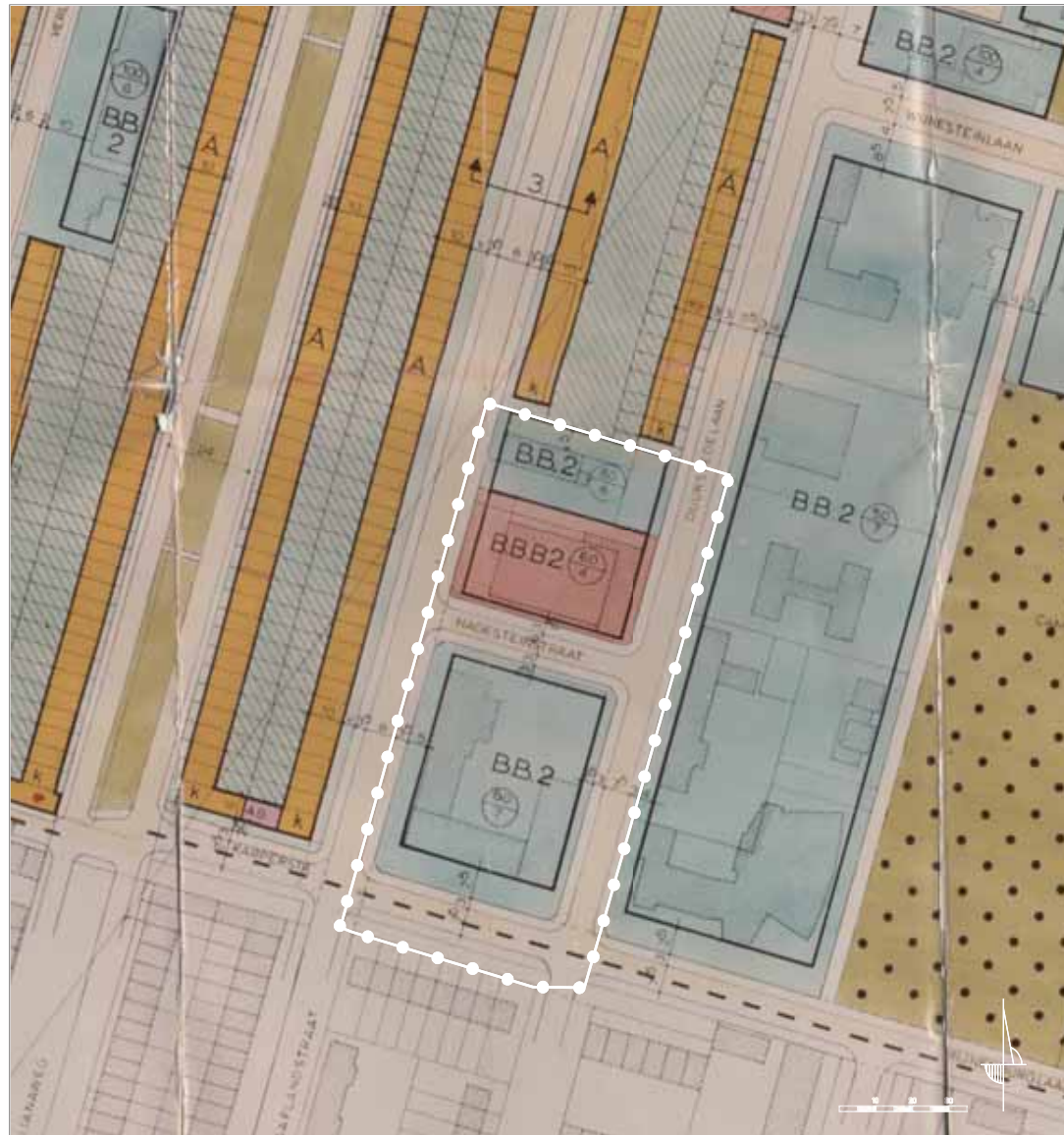
2.1 Bestemmingsplan

De gronden aan weerszijde van de Hagesteinstraat kennen op dit moment de volgende bestemmingen (zie volgende pagina):

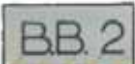
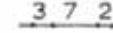
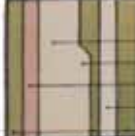
1. 'openbare en bijzondere gebouwen en bijbehorende terreinen 2' (BB 2). Het gaat hier om openbare wijkvoorzieningen, zoals scholen, kerken, wijkcentra, sporthallen, bibliotheken, medische consultatiebureaus en dergelijke.
2. 'bedrijfsbebouwing 2' (BBB 2). Dit betreft industriële, ambachtelijke, groothandels en vervoersbedrijven, waarop de hinderwet niet van toepassing is.

De bestemming wonen (A) die de projectontwikkelaar op deze locatie voor ogen heeft is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Om het bouwen van woningen mogelijk te maken op deze locatie dient een artikel 19 WRO procedure te worden gestart door de ontwikkelaar.

Bestemmingsplan met
markering van het plan-
gebied



Bestemmingsplan legenda

-  Openbare en bijzondere gebouwen en bijbehorende terreinen 2
-  Bedrijfsbebouwing 2
-  maximaal bebouwingspercentage van de voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte
-  maximale goothoogte (voor zover gearceerd maximale goothoogte 3m.)
-  Bestaande bebouwing en kadastrale percelen
-  Bebouwingsgrens
-  Maatvoering in meters
-  Bladgrens
-  Wegen
 - rijweg
 - parkeerstrook
 - fietspad
 - voetpad
 - berm

3 Situatie

3.1 Locatie

Het plangebied is gelegen in het zuiden van de wijk Hoograven en wordt begrensd door de Hooft Graaflandstraat in het westen, de Karperstraat in het zuiden en de Duurstedelaan in het oosten. Aan de noordzijde wordt de locatie begrensd door woningenbouw aan de Hooft Graaflandstraat en de Duurstedelaan. Het plangebied wordt doorkruist door de Hagesteinstraat.

3.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied is gelegen in het vooroorlogse deel van de wijk Hoograven. De aldaar aanwezige woningen zijn in de jaren '20 en '30 gebouwd. De woningbouw vond geheel plaats binnen de middeleeuwse kavelstructuur, in de vorm van het volbouwen van twee lang-gerekte weilanden aan weerszijde van het inundatiekanaal. In 1936 werd het kanaal gedempt voor de aanleg van een groene middenberm in de Juliana-weg.

Na de tweede wereldoorlog is de wijk Hoograven verder uitgebreid ten oosten van de Duurstedelaan. De oude middeleeuwse kavelstructuur is hier losgelaten en vervangen door een stempelverkaveling. In dit gebied is een scholencluster, een plantsoen en woningbouw gerealiseerd.

3.3 Kadastale situatie

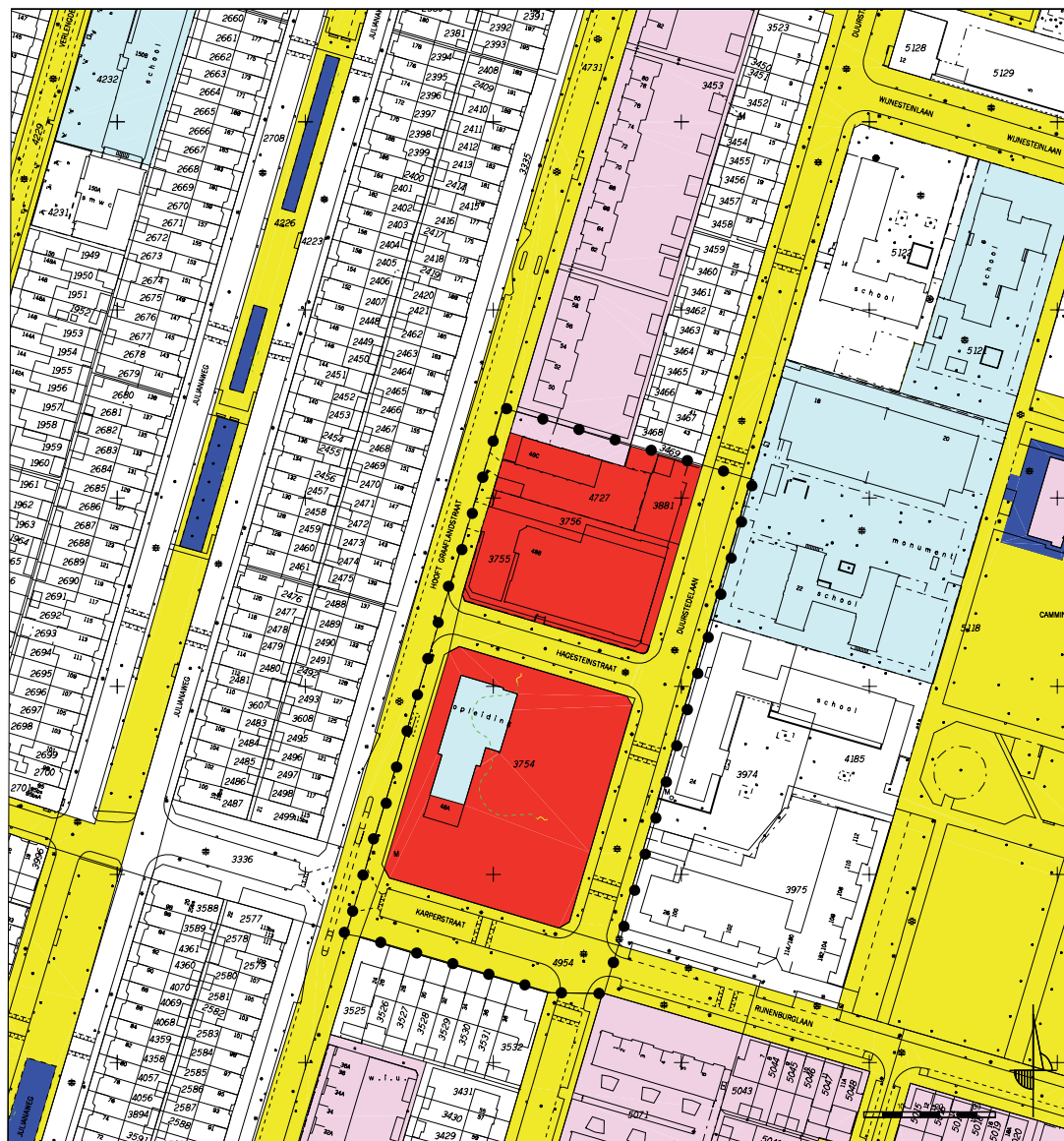
Hoewel de vroegere school inmiddels in gesloopt, staan op de locatie nog diverse panden. Hooft Graaflandstraat 48B is in bruikleen bij de Stichting Sophia. Hooft Graaflandstraat 48C is als werkplaats c.a. verhuurd aan de Stichting Baan. De huurcontracten van deze panden kunnen per direct worden opgezegd. De desbetreffende organisaties moeten de panden dan binnen drie maanden na het opzeggen van het contract verlaten hebben.

Aan de Hooft Graaflandstraat 48A resteert een gymnastieklokaal dat door de DMO in bruikleen is gegeven aan turnvereniging DOO/Kracht en Vlugheid.

De DMO is met het bestuur van deze vereniging overeengekomen dat zij verhuizen naar de Kiwihal in de wijk Terwijde.

De eigendomsverhoudingen zijn aangegeven in de eigendomskaart op pagina 11. De grond onder de gymzaal is in eigendom van de DMO (lichtblauw). De aangrenzende wegen zijn van de DSB (geel) en de andere gronden zijn in bezit van het OGU (rood). Het noordelijkste puntje van het plangebied (roze) is in handen van woningcorporatie Mitros Wonen.

Eigendomskaart



Eigendomskaart legenda

Eigenaren

	DMO
	DSB
	OGU
	Mitros wonen

3.4 Ruimtelijk-functionele opbouw

In Hoograven zuid is langs de Duurstedelaan een duidelijke scheidslijn zichtbaar tussen het vooroorlogse en naoorlogse deel, zowel in architectuur als in verkavelingstype.

De gesloten bouwblokken uit het vooroorlogse deel bestaan voornamelijk uit eengezinswoningen van twee lagen met een kap.

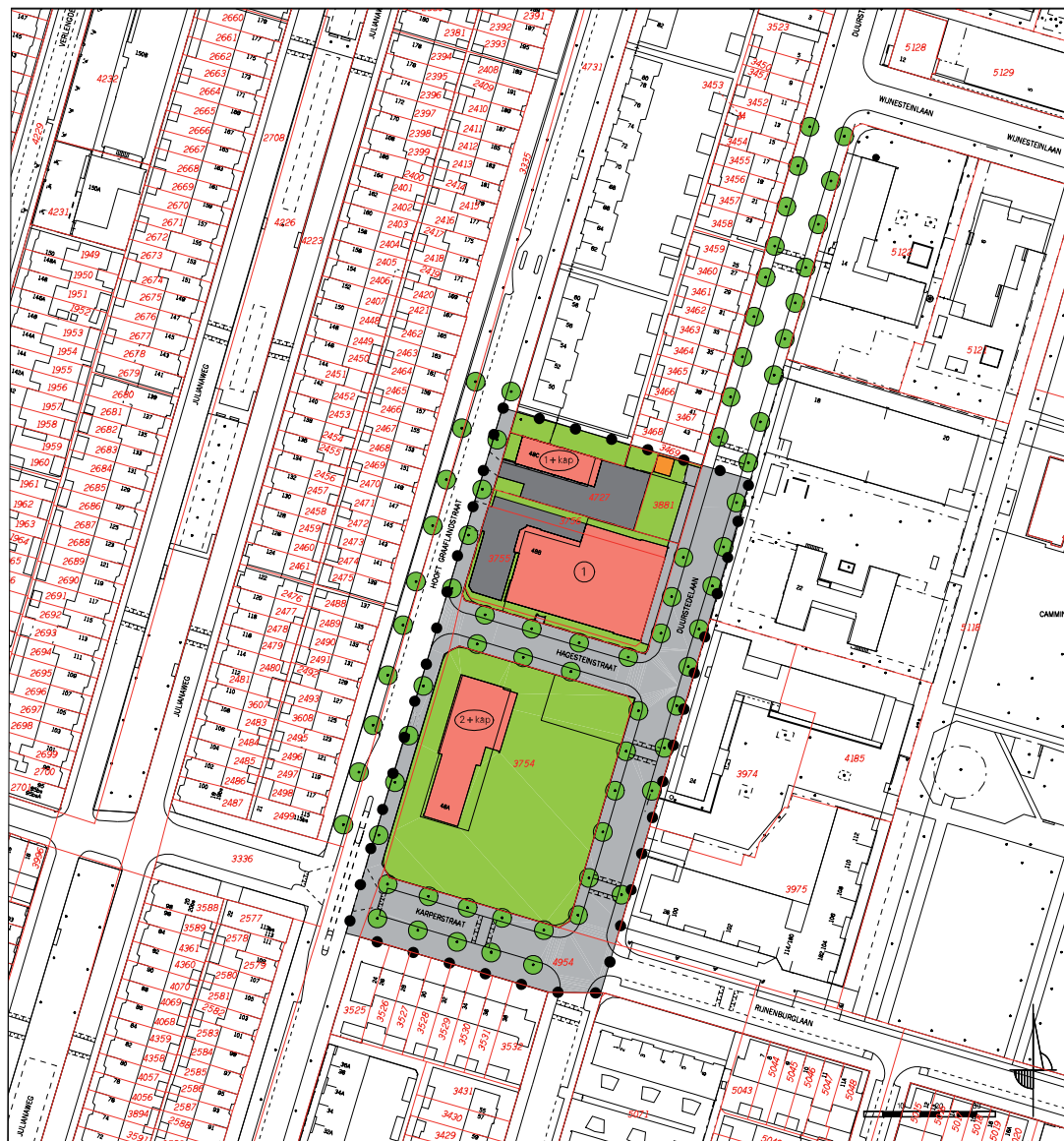
Deze hebben over het algemeen een horizontale gelaagdheid met daarin ritmische structuurelementen. Kenmerkend zijn de dakoverstekken, erkers, dakkapellen, rode daken, rode baksteen, bijzondere hoekbebouwing en accenten in de vorm van dwarsbeuken.

Links: Hoekaccenten Hooft Graaflandstraat.

Rechts: Dwarsbeuken Hooft Graaflandstraat.

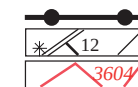


Huidige situatie



Huidige situatie legenda

Algemeen



plangrens
topografische gegevens
kadastrale gegevens

Functies



bebouwing
eigen terrein

Ruimtelijke opbouw



aantal lagen (plus kap)

Openbare ruimte



verkeer en verblijf
groen
bestaande bomen

Aan het eind van de structurerende lijnen door de wijk en aan de koppen van bouwblokken, heeft de bebouwing een accent. Langs de Hooft Graaflandstraat betreft dit hoekwoningen met een opgetilde kap van ongeveer een meter. Op de hoeken van de Julianaweg betreft dit hoekwoningen met een verdieping extra, dus 3 lagen met een kap. De kopse zijden van de bouwblokken aan de dwarsstraten zijn veelal voorzien van winkel- en bedrijfsruimten.

Links: Hoekwoning aan de Julianaweg



Rechts: Hoogteverschillen in een dwarsstraat.



3.5 Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt via de Hooft Graaflandstraat, een wijkonsluitingsweg waar 50 km/uur mag worden gereden, ontsloten op het Utrechtse hoofdwegennet. Stadslijn 6 rijdt haar route in twee richtingen via deze straat met twee haltes ter hoogte van de Karperstraat, waardoor de locatie goed is ontsloten door het openbaar vervoer.

Daarnaast wordt het plangebied op buurtniveau in noord-zuid richting ontsloten via de Duurstedelijn en in oost-west richting via het tracé Rijnenburglaan-Karperstraat. De Hagesteinstraat zelf betreft een zeer korte verbinding tussen de Hooft Graaflandstraat en de Duurstedelaan.

De parkeerdruk in het gebied is relatief hoog, maar varieert per straat. In de Hooft Graaflandstraat en Karperstraat is vooral 's avonds een hoge parkeerdruk. Langs de Duurstedelaan wordt overdag geparkeerd door leerkrachten van de daar aanwezige scholen, 's avonds wordt hier vrijwel niet geparkeerd.

3.6 Openbare ruimte

Doordat langs veel straten in het oude deel van Hoograven volwassen bomen staan maakt de buurt een groene indruk. Langs de Hooft Graaflandstraat zijn de bomen zeer bepalend voor het profiel en vooral de Julianaweg maakt door de aanwezige bomen en de groene middenberm een aantrekkelijke indruk. Waar de Julianaweg wordt doorsneden door dwarsstraten staan dubbele bomenrijen die de hoekpunten markeren. Langs de Duurstedelaan staan jonge bomen.

Daarnaast zijn er in de omgeving van de Hagesteinstraat twee plantsoenen aanwezig. Ten westen van de verlengde Hoogravenseweg bevindt zich het mr. J. M. M. Hammersplantsoen en ten oosten van het scholencluster aan de Duurstedelaan bevindt zich het Camminghaplantsoen.

4 Uitgangspunten

4.1 Ruimtelijke opbouw

- De nieuwe bebouwing sluit aan bij de structuur van oud Hoograven. Dit betekent in hoofdlijnen bebouwing in twee lagen met kap.
- De bebouwing sluit aan bij de structuur van het blok waar het deel van uitmaakt. Bestaande rooilijnen en bouwhoogten van aangrenzende bebouwing zijn het uitgangspunt.
- Aan de Hooft Graaflandstraat en Duurstedelaan is een goothoogte van maximaal 6,00 meter toegestaan.
- Aan de Hooft Graaflandstraat en Duurstedelaan zijn accenten mogelijk in samenhang met de bebouwing aan de overzijde van de Hooft Graaflandstraat.
- Aan de Karperstraat is een goothoogte van maximaal 8,20 meter toegestaan.
- Aan de Hooft Graaflandstraat dient de gevelwand gesloten te zijn.
- Aan de Duurstedelaan mogen maximaal 3 toegangen tot het achterliggende terrein worden gemaakt. Dit mogen maximaal 2 eenrichtingsontsluitingen of 1 tweerichtingsontsluiting voor het autoverkeer betreffen en een aparte voetgangersontsluiting.

4.2 Programmatische invulling

- Woningtypologie & aantallen: 41 grondgebonden woningen in het middeldure segment in combinatie met 12 appartementen voor starters in het goedkope segment.
- De appartementen dienen gesitueerd te worden langs de Karperstraat.
- De appartementen dienen bij voorkeur te worden ontsloten via een portiek. Een galerijontsluiting is niet wenselijk op deze locatie.
- De toegang van de appartementen is aanpasbaar: Er moet ruimte voor een traplift zijn.

4.3 Verkeer en parkeren

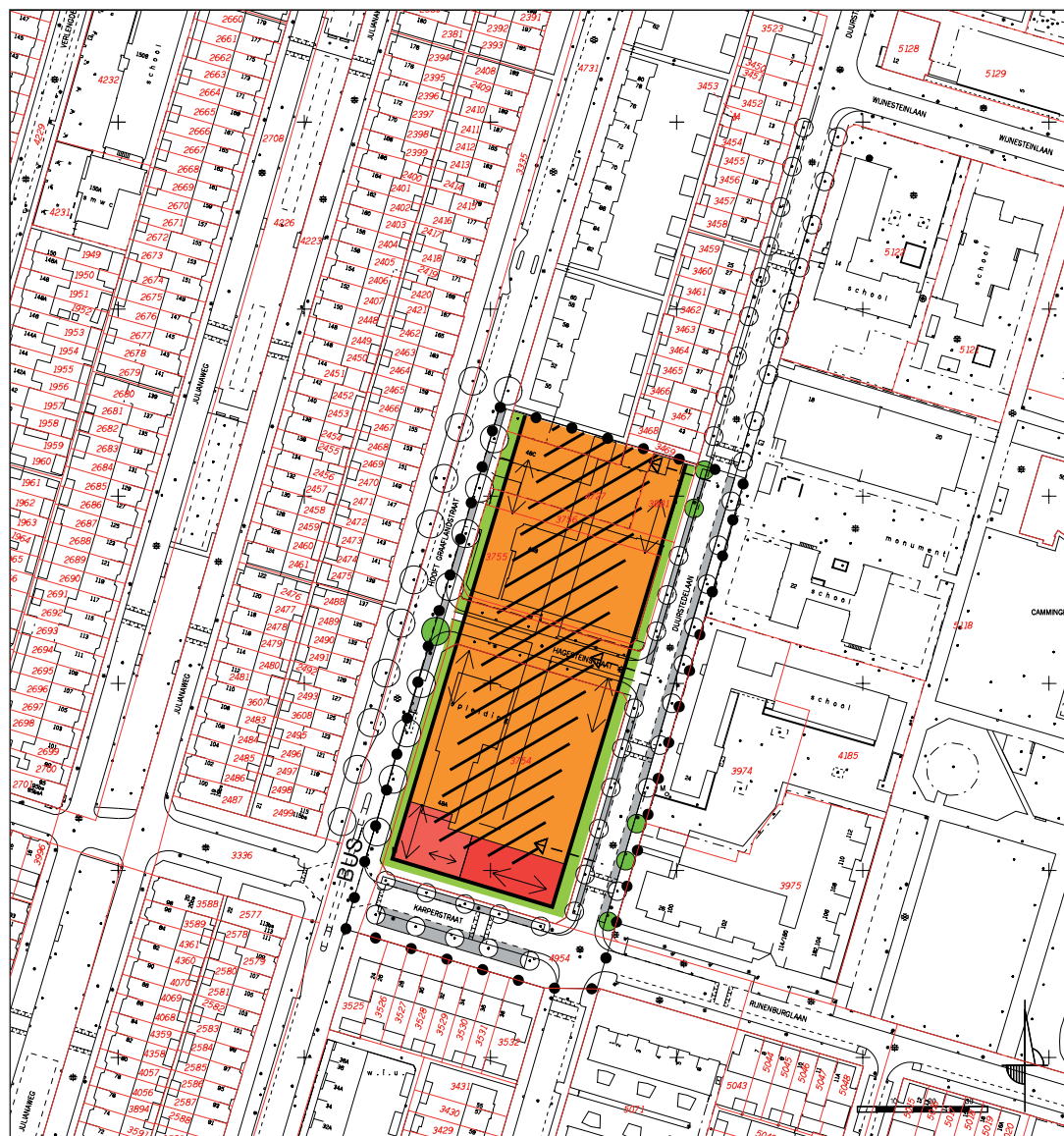
- Door de nieuwe ruimtelijke opbouw kan de Hagesteinstraat komen te vervallen.
- Bij voorkeur dient het parkeren voor bewoners “voor de deur” plaats te kunnen vinden.

- Uitgaande van het in 4.2 beschreven woningbouwprogramma dienen, aanvullend op 38 parkeerplaatsen op eigen terrein, in de openbare ruimte in totaal 51 parkeerplaatsen te worden aangelegd of aangewezen ten behoeve van dit project.
- Gezien de beperkte ruimte voor parkeren aan de Hooft Graaflandstraat dient het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen hier gemaximaliseerd te worden.
- De bushalte aan de oostzijde van de Hooft Graaflandstraat dient te worden verplaatst naar het zuiden om ruimte te maken voor extra parkeerplaatsen.
- Gezien de hoge parkeerdruk in de Karperstraat dienen hier aan de zuidkant minimaal 6 extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, door de langs parkeerplaatsen ter plekke te vervangen door haaks parkeerplaatsen. In totaal dienen in de Karperstraat ter hoogte van de ontwikkelingslocatie minimaal 20 parkeerplaatsen aanwezig te zijn.
- De kosten voor het (kunnen) aanleggen van de benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn voor rekening van de grondexploitatie.
- De parkeerplaatsen op eigen terrein van de grondgebonden woningen mogen niet anders worden ingericht (als bijv. fietsenshuur of extra tuin) om te voorkomen dat deze parkeerplaatsen verdwijnen. Dit dient juridisch te worden vastgelegd.

4.4 Openbare ruimte

- Bij het verkeerstechnisch ontwerp betreffende de inrichting van de aangrenzende straten dient uitgegaan te worden van de in paragraaf 5.4 beschreven maten.
- De kosten voor herinrichting van de openbare ruimte grenzend aan het plangebied zijn voor rekening van de grondexploitatie. Eventuele herinrichtingskosten daarbuiten zijn voor rekening van de gemeente Utrecht.

Uitgangspuntenkaart



Uitgangspuntenkaart legenda

Algemeen

- plangrens
- topografische gegevens
- kadastrale gegevens

Functies

- bebouwing, goothoogte maximaal 6,4 meter
- bebouwing, goothoogte tussen 6 en 8 meter
- bebouwing, goothoogte maximaal 8.2 meter
- voortuinen/erkers/incidenteel bebouwing
- parkeren

Ruimtelijke opbouw

- rooilijn
- tuinen/parkeren
- mogelijke ontsluiting
- bestaande bomen
- nieuwe bomen

5 Onderbouwning

5.1 Ruimtelijke opbouw

Het beeldkwaliteitplan uit 1997 geeft aan dat Oud Hoograven aan te merken is als een gebied waar consolidatie voorop staat. Mochten zich veranderingen voordoen dan dienen die in het licht gezien te worden van de reeds aanwezige kwaliteiten, met respect voor gesloten bouwblokken, rooilijnen en bouwhoogte van twee lagen met kap met bijzondere koppen aan de dwarsstraten. Het inpassen van een bouwplan in deze situatie zal dan ook met de nodige zorgvuldigheid moeten gebeuren.

Op de kop van de Karperstraat is ruimte om naast de appartementen ook eengezinswoningen te realiseren. Wellicht zijn er daarmee mogelijkheden om een variatie in de goothoogte van dit blok aan te brengen. Deze variatie in goothoogten komt ook voor in andere dwarsstraten in Oud Hoograven en zou goed aansluiten bij het bestaande sfeerbeeld. Er moet daarom nader onderzocht worden of het markttechnisch mogelijk is om een variatie in de goothoogte op deze kop aan te brengen.

In de tekening op bladzijde 17 zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke opbouw door de afdeling stedenbouw verbeeld. De afbeelding op pagina 19 is een mogelijke invulling van deze opzet door de projectontwikkelaar.

5.2 Programmatische invulling

In het jaar 2000 is de stedelijke visie Wonen naar Wens: wonen in Utrecht in de 21e eeuw vastgesteld. Uitgangspunt is het scenario Vitale Stad. Dit beleid komt neer op het optimaliseren van de samenstelling van de woningvoorraad.

Het project is tevens opgenomen in het Wijkontwikkelingsplan (WOP) Hoograven-Tolsteeg. Hierin wordt uitgegaan van de bouw van eengezinswoningen. Naar aanleiding van de inspraak over Hart van Hoograven, waar gesignaleerd is dat er een gebrek is aan starterswoningen, bestaat voor de Hagesteinstraat de voorkeur voor een variant met eengezinswoningen en starterswoningen, zowel huur als koop.

De woningvoorraad in het naoorlogse deel van Hoograven zuid kenmerkt zich door veel woningen in de sociale huursector. De eenzijdigheid van de woningvoorraad leidt ook tot een eenzijdige bevolkingssamenstelling. Om de wijk aantrekkelijker te maken voor een breder publiek, zal er meer differentiatie in de woningvoorraad gerealiseerd moeten worden. De ontwikkeling aan de Hagesteinstraat biedt hiervoor kansen.

Sterke punten voor Hoograven zijn de ligging op fietsafstand van het centrum, de goede bereikbaarheid en de ruime hoeveelheid openbaar groen. Deze factoren maken de Hagesteinstraat een aantrekkelijke locatie voor hoogopgeleide starters en jonge gezinnen met kinderen. Gezinnen kunnen worden aangetrokken met grondgebonden woningen in het middeldure segment. Om starters aan Hoograven te binden moeten appartementen in de huursector of goedkope koopsector gebouwd worden. In bijlage 1 is een meer specifieke beschrijving van deze twee doelgroepen en bijbehorende woningtypologieën opgenomen.

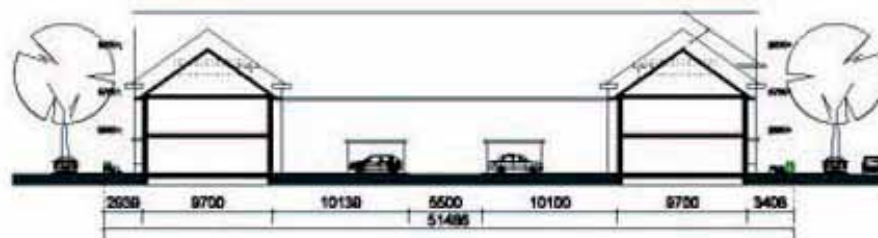
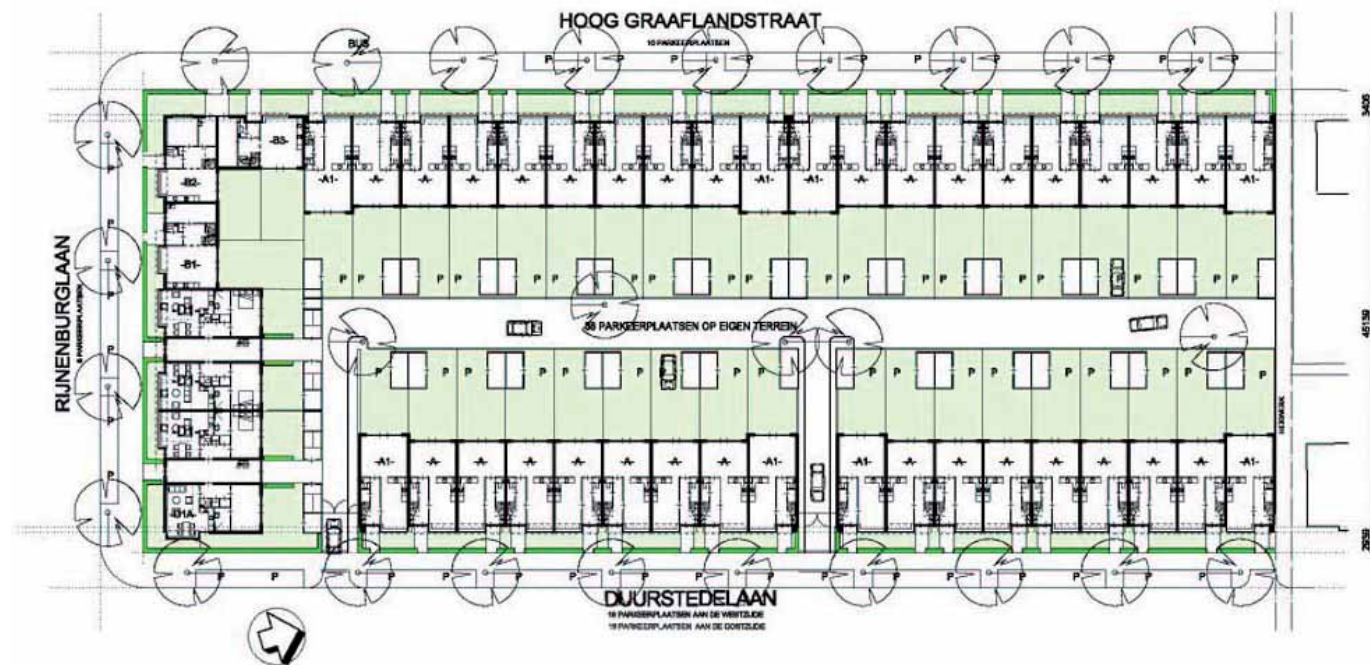
Als gevolg van de krappe woningmarkt en daarmee samenhangend hoge huizenprijzen is het voor starters in Utrecht moeilijk om betaalbare zelfstandige woonruimte te vinden. Daarom heeft de gemeente de starterslening ontwikkeld. Met dit instrument kan de verkoop van starterswoningen in het plan gestimuleerd worden.

5.3 Verkeer en parkeren

Verkeerstechnisch gezien heeft de Hagesteinstraat geen belangrijke functie. Voor de verkeerscirculatie heeft het dan ook geen noemenswaardige gevolgen indien deze straat zou worden opgeheven. Zonder deze straat ontstaan er bovendien meer mogelijkheden om de gewenste woonblokken te realiseren. Wel dient uiteraard gecontroleerd te worden of er kabels en/ of riolering aanwezig zijn.

Aangezien de Hooft Graaflandstraat een wijkontsluitingsweg is en de Karperstraat tot aan de Duurstedelaan erg kort is, dient de ontsluiting van de parkeerplaatsen op eigen terrein te gebeuren op de Duurstedelaan. Een deel van de huidige Hagesteinstraat kan daardoor omgezet worden in een parkeerstraat.

Mogelijke invulling door
de projectontwikkelaar.



Verder verdient het aanbeveling om de bushalte langs de Hooft Graaflandstraat zo dicht mogelijk tegen de Karperstraat te situeren. Hierdoor ontstaan extra mogelijkheden om te parkeren in de openbare ruimte langs de Hooft Graaflandstraat.

Het actuele parkeerbeleid van de gemeente Utrecht is vastgesteld in de nota "Parkeren, een kwestie van kiezen" (2003); hierin zijn de kaders van het nieuwe parkeernormenbeleid vastgelegd. "Parkeernormen 2004" geeft een concrete uitwerking hiervan. Het uitgangspunt is dat, rekening houdend met de kenmerken van de locatie, functie en woningtypologie, het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein opgelost dient te worden. Dit moet voorkomen dat parkeerproblemen worden afgewenteld op de openbare ruimte.

De parkeernormen zijn niet exact vastgelegd, maar gedefinieerd binnen een bandbreedte, teneinde optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij het realiseren van bouwplannen. De normen zijn gegroepeerd naar locatie en functie waarbij de locaties zijn ingedeeld in Binnenstad, Schil en Rest bebouwde kom. De Hagesteinstraat en omgeving vallen onder Rest bebouwde kom waarbij in dit project de enige functie wonen is. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van 41 middeldure grondgebonden woningen en 12 goedkope appartementen. In bijlage II is een verantwoording voor de berekening uit tabel 2 opgenomen.

Tabel 1: Parkeernormen (inclusief bezoekers-parkeren) voor het plan Hagesteinstraat

Tabel 1				
Woningtypologie	minimaal	maximaal	minimaal	minimaal
(Particulier sector)	bewoners	bewoners	bezoekers	Totaal
Goedkoop (< 90m2 NVO)	1.3	1.5	0.3	1.6
middelduur (> 90m2 NVO)	1.4	1.7	0.3	1.7

In totaal dienen er minimaal 89 parkeerplaatsen te worden aangelegd. In het voorgestelde model kunnen via een achterstraat 38 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In tabel 2 (op volgende pagina) is per straat aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn en hoeveel er aanwezig zijn.

Bij het aanleggen van private parkeervoorzieningen dient er vastgelegd te worden (bijv. in het bestemmingsplan) dat deze parkeerplaatsen woninggebonden zijn. Dit houdt in dat een woning wordt verkocht inclusief een parkeerplaats. Juridisch dient geregeld te worden dat de parkeerplaatsen op eigen terrein geen andere functie mogen krijgen waardoor deze verloren gaan. Hiermee wordt voorkomen dat bewoners na verloop van tijd toch gaan parkeren in de omgeving, waardoor de parkeerdruk flink zal toenemen.

Voor de overige 51 parkeerplaatsen mag gekeken worden of deze in de openbare ruimte te realiseren zijn. Het gaat hierbij om het aanleggen van extra parkeerplaatsen en/of het toewijzen van bestaande vrije parkeerplaatsen die op dit moment niet aan een bepaalde functie zijn toe te wijzen.

Tevens dienen de extra parkeerplaatsen zo dichtbij mogelijk bij de nieuwe woningen te liggen zodat de nieuwe bewoners niet de parkeerplaatsen van de huidige omwonenden innemen waardoor ter plaatse alsnog een te hoge parkeerdruk ontstaat. Indien dit niet goed geregeld is zal dit zeker leiden tot bezwaar van de huidige bewoners tijdens de inspraak rondes.

Op basis van een inventarisatie van de bezetting van de huidige parkeerplaatsen en de beschikbare ruimte die gebruikt kan worden voor het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen kan tot een volgend voorlopig plan voor het parkeren in de openbare ruimte worden gekomen (zie ook bijlage II):

- Hooft Graaflandstraat (oostzijde) : 10 nieuwe parkeerplaatsen toevoegen
- Karperstraat : 6 nieuwe parkeerplaatsen toevoegen
- Duurstedelaan (westzijde) : 16 parkeerplaatsen inrichten/aangeven
- Duurstedelaan (oostzijde) : 19 parkeerplaatsen inrichten/aangeven

Tabel 2: Overzicht
theoretische toewijzing
parkeerplaatsen plan
Hagesteinstraat

Overzicht theoretische toewijzing parkeerplaatsen plan Hagesteinstraat							
Straat	aantal woningen	parkeren	totaal	eigen terrein	openbaar nodig	openbaar aanwezig	tekort
Hoofd Graafland - straat	21	bewoners	29	20	9	9	-
		bezoekers	6	-	6	1	5
		subtotaal	35	20	15	10	5
Karperstraat	14	bewoners	19	-	19	6	13
		bezoekers	4	-	4	-	4
		subtotaal	23	-	23	6	17
Duurstedelaan	18	bewoners	25	18	7	16	-9
		bezoekers	6	-	6	19	-13
		subtotaal	31	18	13	35	-22
Totaal	53		89	38	51	51	0

5.4 Openbare Ruimte

Bij het inrichten van het straatprofiel en de parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met de onderstaande eisen. Verder dient voldaan te worden aan de minimale inrichtingseisen zoals genoemd in het ASVV 2004.

In verband met de aanwezigheid van drie scholen, een kinderdagverblijf, een aula en een moskee verdient het aanbeveling om het trottoir langs de gehele oostzijde van de Duurstedelaan minimaal 2,20 en maximaal 2,90 meter breed te maken.

Bij de inrichting van de parkeerplaatsen dienen de bestaande bomen zo veel mogelijk te worden behouden. In het gebied rond de Hagesteinstraat staan veel volgroeide bomen die een belangrijke stempel drukken op de visuele kwaliteit van de openbare ruimte. De buurt maakt hierdoor een zeer groene indruk en dit dient zo veel mogelijk gerespecteerd te worden.

Tabel 3: Inrichtingseisen straatprofielen

Inrichtingseisen straatprofielen						
	Breedte vak langs parkeren	Lengte vak langs parkeren	Breedte vak haaks parkeren	Lengte vak haaks parkeren	Breedte rijbaan	Breedte trottoir
Min (m)	2.00	6.00	2.25	5.00	5,00	1,20
Max (m)	-	7,00	-	-	-	-

6 Uitvoeringsaspecten

6.1 Inleiding

In het kader van de voorgenomen functiewijziging naar wonen dienen de milieugerelateerde hinder- en risicofactoren ter plaatse in beeld te worden gebracht. De wetgever schrijft bij een artikel 19 WRO procedure in elk geval een luchtkwaliteitonderzoek, een akoestisch onderzoek en een Quickscan Flora en Fauna voor. Daarnaast dienen de richtlijnen voor duurzaam bouwen in de gemeente Utrecht in het ontwerp verwerkt te worden. Omdat er in de omgeving geen routes voor gevaarlijke stoffen lopen en geen gevaarlijke bedrijvigheid aanwezig is, hoeft er geen onderzoek plaats te vinden naar externe veiligheidsrisico's.

6.2 Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek is nodig om de exacte geluidbelasting op de woningen te bepalen. In het plan moet worden aangetoond, dat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden. Tevens moet worden aangetoond dat woningen met een hogere grenswaarde een geluidsluwe gevel bezitten. Omdat de woningen op zo'n 600 meter van de rijksweg 12 zijn gelegen en de Hoofd Graaflandstraat een 50 km/uur weg is, wordt naar verwachting de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar blijft de geluidbelasting onder de maximale ontheffingswaarde. Dit houdt in dat er in het kader van artikel 19 WRO een hogere grenswaarde procedure moet worden gevoerd.

6.3 Luchtkwaliteitsonderzoek

Het bouwplan moet voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Het luchtkwaliteitonderzoek moet inzicht geven in de blootstellingconcentraties in het plangebied en de omgeving. Daarnaast moet worden nagegaan in hoeverre het plan invloed heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. De onderzoeksresultaten moeten inzicht geven in de huidige situatie en de jaren 2010 en 2015. Bij overschrijding van de normen moet in het rapport worden aangegeven welke maatregelen zullen worden getroffen om aan de normen te voldoen, welke partijen deze maatregelen zullen nemen en op welke termijn.

6.4 Bodemonderzoek

Er is in de zomer van 2006 een verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De bodem in het plangebied is geschikt voor woningen met een tuin. Bij ontgraven van de grond dient er wel rekening mee gehouden te worden dat de grond niet geschikt is voor onbeperkt hergebruik.

6.5 Flora en Fauna

Het slopen, bouwen en herinrichten in het plangebied betekent mogelijk een verstoring het leefmilieu van beschermde planten en diersoorten. De Quickscan Flora en Fauna kan hierover uitsluitsel geven. Indien blijkt dat de planontwikkeling nadelige gevolgen heeft voor beschermde flora en fauna moet in een projectomschrijving worden beschreven welke natuurschade verwacht wordt en hoe deze voorkómen of hersteld zal worden. Op basis van dit plan van aanpak kan vervolgens, indien noodzakelijk, een ontheffing bij het ministerie van LNV worden aangevraagd.

6.6 Duurzaam Bouwen

De gemeente ziet graag dat initiatiefnemers duurzaamheid integraal meenemen in de projectontwikkeling. Daarom moet in een visiedocument Duurzaam Bouwen worden aangegeven hoe toekomstwaarde, duurzaamheid en leefbaarheid ingevuld worden. Ook de doelstellingen voor het materiaalgebruik bij de nieuwbouw zullen moeten worden geformuleerd.

6.7 Bomenparagraaf

In deze bomenparagraaf wordt de consequentie van het project op de bestaande bomen gegeven. De technische waarden zijn geïnventariseerd door Stadswerken. Deze zijn beschreven in de bomeninventarisatie.

In het plangebied zijn 51 bomen geïnventariseerd. Grotendeels staan de bomen in de verharding; het zijn straatbomen. 21 bestaande bomen zijn verplantbaar.

Afhankelijk van het gewenste straatprofiel van de Duurstedelaan, de Karperstraat en de Hooft Graaflandstraat kunnen de bestaande straatbomen gehandhaafd worden of moeten er velvergunningen aangevraagd worden. Een gedeelte van de straatbomen is verplantbaar. In de navolgende tekst worden per straat de consequenties van het project op de bestaande bomen beschreven.

Alle straatbomen in de Duurstedelaan (west- en oostkant) zijn verplantbaar, het zijn jonge inboetbomen. In de verdere ontwerpfasen moet uitgewerkt worden hoe het straatprofiel vormgegeven wordt. Afhankelijk daarvan is of de bestaande straatbomen gehandhaafd kunnen worden of een velvergunning aangevraagd moet worden.

De meeste van bomen aan de noordkant van de Karperstraat zijn verplantbaar. In de verdere ontwerpfasen moet uitgewerkt worden hoe het straatprofiel vormgegeven wordt. Afhankelijk daarvan is of de bestaande bomen gehandhaafd kunnen worden of een velvergunning aangevraagd moet worden.

De bestaande straatbomen langs de oostkant van de Hooft Graaflandstraat zijn niet verplantbaar. Afhankelijk van de verdere uitwerking van het straatprofiel kunnen deze bomen gehandhaafd worden of moet er een velvergunning aangevraagd worden.

De gewenste ontwikkeling van de woningbouwlocatie betekent dat voor de overige bestaande bomen (ca.15 stuks) een velvergunning aangevraagd moet worden.

7 Financiën

Op basis van het stedenbouwkundige model en de invulling van dit model door AM Wonen heeft het OGU een inschatting gemaakt van de financiële haalbaarheid. Het resultaat voldoet aan de financiële randvoorwaarden die voor dit project gelden. Hiermee is de financieel-economische uitvoerbaarheid van dit project gegarandeerd.

Voor de inschatting van de financiële haalbaarheid zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een woningbouwprogramma met 41 eengezinswoningen met een V.O.N.-prijs tussen de € 210.000,- tot € 280.000,- en 12 appartementen met een V.O.N.-prijs van ca € 140.000,-;
- zorgvuldig omgaan met de herinrichting van de openbare ruimte, waarbij alleen de openbare ruimte direct grenzend aan de nieuwbouw wordt aangepakt en dan alleen wanneer dit noodzakelijk is voor een goede inpassing van het parkeren en de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte;
- tijdige oplevering (vrij van gebruik) van de aanwezige opstallen (twee bedrijfspanden en een gymzaal).

Een aanpassing van de uitgangspunten zal gevolgen hebben voor het financiële resultaat. Op dit moment zijn de volgende risico's te benoemen:

- de aanwezigheid van kabels en leidingen, met name in de op te heffen Hagesteinstraat;
- een aanpassing van het woningbouwprogramma, bijvoorbeeld wanneer het niet lukt om het perceel van Mitros in dit gebied in eigendom te krijgen;
- de aanwezigheid van meer bodemverontreiniging dan waarmee rekening is gehouden;
- het niet tijdig vrijkomen van de gymzaal;
- uitstel van de planontwikkeling waardoor de boekwaarde van eerder aangekochte panden verder toeneemt.

De financieel-economische uitvoerbaarheid van het project kan alleen worden gegarandeerd als de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de financiële doorrekening als taakstellend kader voor de verdere planuitwerking worden aangehouden. Dit betekent ook dat de hierboven beschreven risico's in voldoende mate beheerst moeten worden.

8 Vervolgtraject

8.1 Korte termijn

De concept Nota van Uitgangspunten is in het najaar van 2006 aan het college van B & W voorgelegd en vrijgegeven voor consultatie met de buurt. Als onderdeel van deze consultatieronde is er op 16 januari 2007 een informatieavond gehouden, waarbij de ontwikkelaar en de gemeente hun plannen hebben toelicht en bewoners in de gelegenheid zijn gesteld om hun ideeën omtrent de plannen kenbaar te maken. Tevens heeft de wijkraad schriftelijk gereageerd op de nota. De aanbevelingen van de buurtbewoners en de wijkraad zijn verwerkt. In april 2007 kan de Nota van uitgangspunten definitief worden vastgesteld door het college van B & W.

Als de nota is goedgekeurd door het college zal de raadscommissie stedelijke ontwikkeling daarover geïnformeerd worden. De door het OGU aangeleverde grondexploitatie, die een vertrouwelijk karakter heeft, kan vervolgens worden vastgesteld door de gemeenteraad, waarbij gestreefd wordt om dit in mei 2007 te laten gebeuren.

8.2 Middellange termijn

Na het vaststellen van de definitieve Nota van Uitgangspunten kan de artikel 19 WRO procedure worden opgestart. De artikel 19 aanvraag dient vergezeld te worden door de volgende documenten:

- een algemene motivering van het project en de locatiekeuze;
- een voorlopig ontwerp van de woningen en appartementen;
- een inrichtingsplan
- een akoestisch onderzoek;
- een luchtkwaliteitsonderzoek;
- een bodemonderzoek;
- een quickscan Flora en Fauna.

Deze documenten zal de gemeente, tezamen met de Nota van Uitgangspunten, gebruiken als basis voor het schrijven van de ruimtelijke onderbouwing. Na aanleiding van een nader overleg tussen de bouwinspecteur en ontwikkelaar kunnen aan bovenstaande lijst nog stukken worden toegevoegd.

De artikel 19 WRO procedure zal omstreeks medio 2007 starten en zal ongeveer een jaar in beslag nemen, mits er geen bezwaarprocedures tegen de plannen worden gestart. De bouwvergunning kan dan omstreeks medio 2008 worden afgegeven en zal een maand later onherroepelijk zijn. De bouw kan medio 2008 starten en de start van de oplevering van de woningen zal in de loop van 2009 plaatsvinden.

8.3 Overige procedures omtrent de besluitvorming

Met het bestuur van de turnvereniging is door DMO S&R schriftelijk overeengekomen dat zij het gymnastieklokaal aan de Hooft Graaflandstraat 48 A verlaten. Inmiddels is dit gebeurd en is DOO/K&V verhuisd. Het gebruik van de panden Hooft Graaflandstraat 48 B en C en het perceel aansluitende aan de Duurstedelaan 43 zijn door het OGU opgezegd. Met het verzoek deze panden respectievelijk het perceel per 1 juni 2007 te ontruimen en vrij van gebruik op te leveren aan het Ontwikkelingsbedrijf.

Wanneer de nota in april 2007 definitief door het college is vastgesteld, zal tussen de gemeente en de ontwikkelaar een ontwikkelovereenkomst worden opgesteld, waarin de randvoorwaarden voor de ontwikkeling, zoals het programma en de grondprijs, worden vastgelegd. Deze ontwikkelovereenkomst zal als basis dienen voor de later op te stellen uitgifteovereenkomst.

Daarnaast zullen nog diverse andere procedures moeten worden gevolgd; o.a. voor het vellen van de bomen in de Hagesteinstraat en voor het opheffen van deze straat.

Bijlage I Beoogde doelgroepen voor deze locatie

Sterke punten voor Hoograven zijn de ligging op fietsafstand van het centrum, de goede bereikbaarheid en de ruime hoeveelheid openbaar groen. Deze factoren maken de Hagesteinstraat een aantrekkelijke locatie voor de volgende doelgroepen:

1. Starters: alleenstaand of samenwonend. Het gaat hier vaak om jonge mensen, studierend of net werkend, relatief hoog opgeleid. Binnen de woonbelevingsgroepen passen starters binnen de groep actieve individualisten: georiënteerd op de vermaakmogelijkheden van de binnenstad en voorkeur voor het wonen in een bijzondere of vernieuwende omgeving. Bijbehorend woningtype is een appartement met een woonoppervlak variërend tussen de 60 en 85 m2 (huur of koop). Omdat ze vaak nog een laag inkomen hebben, zoeken ze een huurwoning, maar ze hebben zeker potentie om (op termijn) een woning te kopen. Wat de prijsklasse betreft gaat het vooral om woningen in het goedkope segment (zie tabel).

2. Gezinnen met kinderen: binnen de woonbelevingsgroepen past deze doelgroep bij de tolerante socialisers. Ze zijn veelal tussen de 24 en 44 jaar oud, hebben vaak een hogere opleiding en zijn relatief welgesteld. Ze zijn breed geïnteresseerd in andere culturen en levensvormen, milieubewust en voelen zich betrokken bij de buurt. Ze zoeken een woning, bij voorkeur grondgebonden, met een woonoppervlak tussen de 85 en 115 m2. Deze groep wil vooral woningen in het middeldure segment (zie tabel hieronder).

Prijspeilingen van Koopwoningen in Utrecht, 2005

K0	extra goedkope koop	< € 136.00
K1	goedkope koop	€ 136.00 - € 173.000
K2	middeldure koop	€ 173.000 - € 260.000

K3	dure koop	> € 260.000
-----------	-----------	-------------

Gezien bovenstaande doelgroepen, gaat het advies van de afdeling Wonen uit naar het realiseren van starterswoningen in het goedkope segment (ten minste 60 m2 woonoppervlak) in combinatie met grondgebonden woningen in het middeldure segment (woonoppervlak tussen de 85 en 115 m2). Een beperkte afwijking van het bruto vloeroppervlak en de V.O.N.-prijs is daarbij mogelijk.

Bijlage II Toewijzing parkeerplaatsen

In deze bijlage is per straat berekend hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige situatie beschikbaar zijn en hoeveel er in de nieuwe situatie beschikbaar zouden moeten zijn. Tevens is een inventarisatie gemaakt van waar de diverse extra parkeerplaatsen gerealiseerd en/of toegewezen kunnen worden. Deze inventarisatie is een richtlijn gemaakt door de afdeling Verkeer van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling. De projectontwikkelaar is niet verplicht om zich aan deze richtlijn te houden, zolang hij zich maar houdt aan de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 4.3.

Hooft Graaflandstraat

Aan de oostkant van de Hooft Graaflandstraat staan zowel overdag als 's avonds vrijwel geen auto's geparkeerd. Hoewel nergens aan de oostkant van de Hooft Graaflandstraat mag worden geparkeerd wordt dit ten noorden en ten zuiden van dit terrein wel gedaan op het trottoir tussen de bomen. Door de hoge parkeerdruk wordt dit gedoogd. Omdat er binnen dit project ook hier nu woningen zullen komen, zullen er ook parkeerplaatsen voor de deur moeten worden aangelegd voor de bewoners en bezoekers. Door de aanwezige bomen en de bushalte is het aantal parkeerplaatsen dat hier gerealiseerd kan worden relatief laag. Door het zover mogelijk verplaatsen van de bushalte richting de Karperstraat (over een afstand van ongeveer 25 meter) kunnen er nog enkele parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden.

Aan de Hooft Graaflandstraat zijn 21 woningen geprojecteerd. Volgens de parkeernormen moeten hiervoor 35 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Indien als uitgangspunt wordt genomen dat alleen het parkeren voor de bewoners "voor de deur" opgelost zou moeten worden, komt dit op $1,7 - 0,3$ (bezoeker-sparkeren) $= 1,4 * 20 = 29$ parkeerplaatsen uit. Minus de 20 op eigen terrein betekent dit dat er minimaal 9 plekken aan de Hooft Graaflandstraat moeten worden aangelegd. In principe is hier ruimte voor ongeveer 10 parkeerplaatsen. Bezoekers kunnen overdag ook gebruik maken van deze plekken of zij dienen te parkeren in de directe omgeving (Duurstedelaan).

Karperstraat

In de Karperstraat zijn 14 parkeerplaatsen aanwezig waarvan overdag minder dan de helft bezet zijn (4-5). 's Avonds zijn vrijwel alle plekken bezet en wordt er soms op de stoep dubbel geparkeerd. De parkeerdruk is hier dan ook hoog.

Aangezien de appartementen en de twee eengezinswoningen geen parkeerplaats op eigen terrein hebben, moeten alle parkeerplaatsen in de Karperstraat en om de hoek in de Duurstedelaan worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om 23 parkeerplaatsen inclusief bezoekersparkeren. Wordt er wederom van uitgegaan dat alleen de parkeerplaatsen voor bewoners "voor de deur" gerealiseerd moeten worden dan komen we uit op 19 parkeerplaatsen voor de bewoners.

Feitelijk zijn er in de huidige situatie al geen vrije parkeerplaatsen meer in de Karperstraat waardoor hier extra parkeercapaciteit moet worden aangelegd. Het trottoir aan de zuidzijde van de Karperstraat is erg breed waardoor hier het parkeren ook haaks gerealiseerd zou kunnen worden. Hier zouden in principe 14 parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden (waarbij al rekening is gehouden met de aanwezige bomen). Samen met de 6 parkeerplaatsen van de noordzijde levert dit in totaal 20 parkeerplaatsen op. De 6 extra plaatsen kunnen toegewezen worden aan dit project. De overige 13 parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners aan de Karperstraat noord kunnen toegewezen worden aan de Duurstedelaan.

Duurstedelaan

Waarnemingen op straat laten zien dat er verdeeld over beiden kanten van de weg in de Duurstedelaan overdag in gedeelte grenzend aan het project-gebied slechts 10 auto's geparkeerd staan. Dit zijn hoofdzakelijk auto's van leerkrachten van de scholen aan de oostkant van de Duurstedelaan. 's Avonds (vanaf 16.00uur) staan hier vrijwel geen auto's meer geparkeerd. Dit gedeelte van de Duurstedelaan kan dan ook geheel voor parkeren ten behoeve van dit project worden toegewezen.

Volgens berekeningen van de afdeling Verkeer is het mogelijk om hier 35 parkeerplaatsen te realiseren. Aan de Duurstedelaan zijn 18 woningen geprojecteerd. Volgens de parkeernormen moeten hiervoor in totaal 31 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Minus de 18 op eigen terrein betekent dit dat er minimaal 13 plekken aan de Duurstedelaan beschikbaar moeten zijn. Er blijven dan nog 22 parkeerplaatsen over om het tekort aan parkeerplaatsen langs de andere straten (5 voor de Hooft Graaflandstraat en 17 voor de Karperstraat) op te vullen.

Aangezien overdag ongeveer de helft van de parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners niet gebruikt zullen worden, kunnen deze dan gebruikt worden door de leerkrachten van de aanwezige scholen.

Randvoorwaarden

In de Duurstedelaan is parkeren aan twee zijden mogelijk als het profiel wordt aangepast. Dit zou in dat geval wel over de gehele lengte van de Duurstedelaan moeten gebeuren. Ook bij de bestaande bebouwing langs de Duurstedelaan wordt immers aan twee zijden geparkeerd, waar het profiel eigenlijk te smal voor is. In de Hooft Graaflandstraat kan een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gesitueerd door de aanwezigheid van de bushalte. Het verschuiven van de bushalte biedt enige ruimte. In de Hooft Graaflandstraat en de Karperstraat zijn de parkeerplaatsen aan één zijde van de straat toegerekend aan dit project. In de Duurstedelaan zijn de plaatsen aan twee zijden toegerekend aan dit project, aangezien parkeren t.b.v. de aanwezige scholen voornamelijk overdag zal plaatsvinden.

Overzicht theoretische toewijzing parkeerplaatsen plan Hagesteinstraat							
Straat	aantal woningen	parkeren	Totaal nodig	eigen terrein	openbaar nodig	openbaar aanwezig	tekort
Hoofd Graafland - straat	21	bewoners	29	20	9	9	-
		bezoekers	6	-	6	1	5
		subtotaal	35	20	15	10	5
Karperstraat	14	bewoners	19	-	19	6	13
		bezoekers	4	-	4	-	4
		subtotaal	23	-	23	6	17
Duurstedelaan	18	bewoners	25	18	7	16	-9
		bezoekers	6	-	6	19	-13
		subtotaal	31	18	13	35	-22
Totaal	53		89	38	51	51	0

