



Concept Startdocument Kop ASW-Oude Daalstraat

Met omgevingsscan en uitwerking motie Daalsetunnel



Gemeente Utrecht

Concept, april 2022

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Projectgroep Kop ASW-Oude Daalstraat
Carla Mesman
Linda Kuik

Projectmanagement

Sandra van Mierlo / Jules Damoiseaux

Opdrachtgever

Leen de Wit, programmamanager Centrum

Versiedatum

April 2022

Bestuurlijke besluitvorming

PM

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4	4. Proces	38
Doel van het project	4	Utrecht Planproces	38
Voorgeschiedenis en modelkeuze	4	Betrokken partijen	38
Startdocument en omgevingsscan	6	Participatie	39
Het plangebied	4	<i>Initiatieffase</i>	
		<i>Vervolg</i>	
2. Huidige situatie	12	Projectomgeving	42
Historie	12	Planning en vervolgstappen	42
Huidige ruimtelijke situatie	14	Financiën	42
<i>Bebouwing</i>			
<i>Openbare ruimte en groen</i>			
<i>Wonen</i>			
Mobiliteit	18	Bijlage:	43
<i>Fiets</i>		Bijlage 1: Omgevingsscan	
<i>Openbaar vervoer</i>		Inleiding	44
<i>Auto</i>		Relevante visies en beleid	46
<i>Daalsetunnel</i>		Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving	50
Wettelijke milieuthema's	24	Effecten op het plangebied	60
Gezonde leefomgeving	24	Kansen en aanbevelingen	60
Klimaatadaptatie	26	Conclusie en advies vervolg	66
Archeologie	26		
3. Ontwikkelmodel: uitgangspunten en onderzoeksvragen	28	Bijlage 2: Uitwerking motie Daalsetunnel	
Voorkeursmodel: open bouwblok met buurttuin	28	<i>Deze uitwerking is een apart document en vooralsnog geen onderdeel van dit startdocument.</i>	
Stedenbouw	30		
Woonprogramma	32		
Mobiliteit	33		
Openbare ruimte en groen	34		
Duurzaamheid	36		
Geluid en luchtkwaliteit	36		
Financiën	37		
Archeologie	37		

1 Inleiding

Doel van het project

Het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is aangewezen als een ontwikkellocatie binnen het programma Stationsgebied.

Nu de singel is hersteld, is het mogelijk geworden deze plek aan de rand van de 1ste Daalsebuurt zorgvuldig te herstellen met woningen en (buurt)voorzieningen en groen. Zo kan de wijk beter verbonden worden met de binnenstad, en kunnen de openbare ruimte en groen meer betekenis krijgen voor de wijk. Hiermee draagt deze ontwikkeling bij aan de binnenstedelijke bouwopgave van de stad (RSU 2040).

Ook voor dit project geldt dat de bouwopgave gelijk op moet gaan met verbetering van groen om de leefbaarheid van dit deel van het centrum te vergroten. Hiervoor liggen kansen binnen en buiten het plangebied van de ontwikkeling Kop ASW.

Voorgeschiedenis en modelkeuze

Op 26 oktober 2017 heeft de gemeenteraad gevraagd om in kaart te brengen wat er mogelijk is op deze plek: Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat.

Daarbij golden drie belangrijke randvoorwaarden:

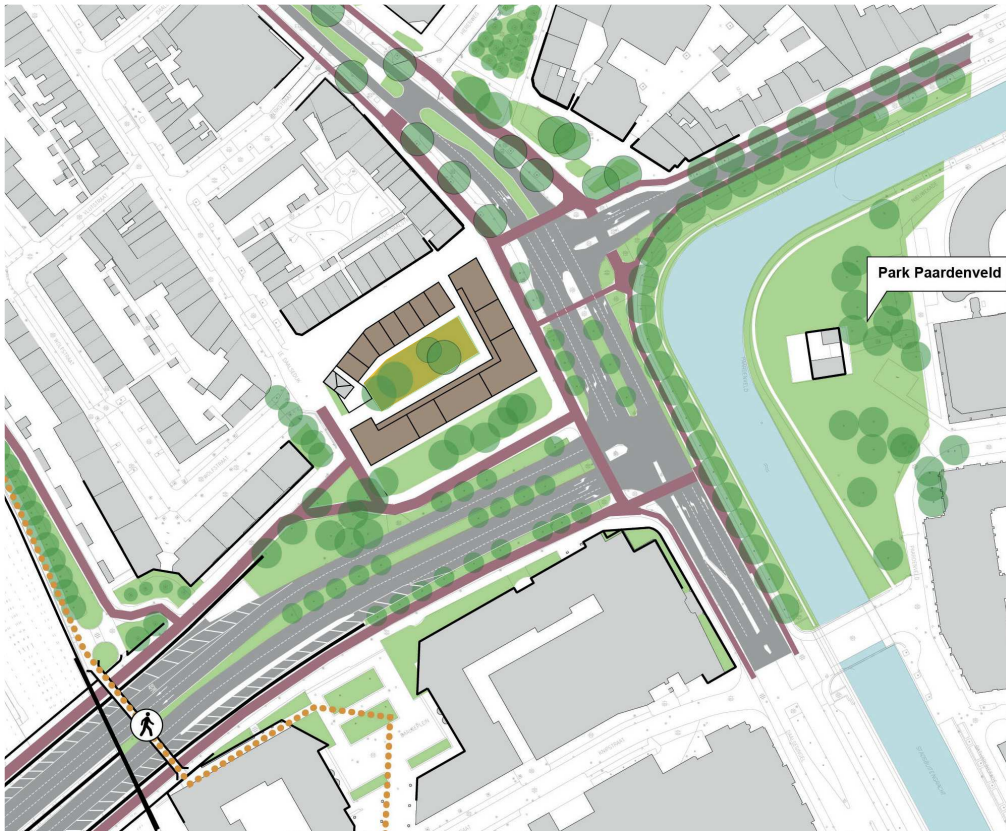
- a. Het moet ruimtelijk goed passen bij de bestaande omgeving.
- b. Het groen moet van goede kwaliteit zijn.
- c. Het moet financieel haalbaar zijn.

De gemeente heeft vervolgens een modellenstudie met zes verschillende modellen opgesteld. Deze studie toont aan dat ontwikkeling op basis van deze drie randvoorwaarden mogelijk is in twee van de geschetste modellen.

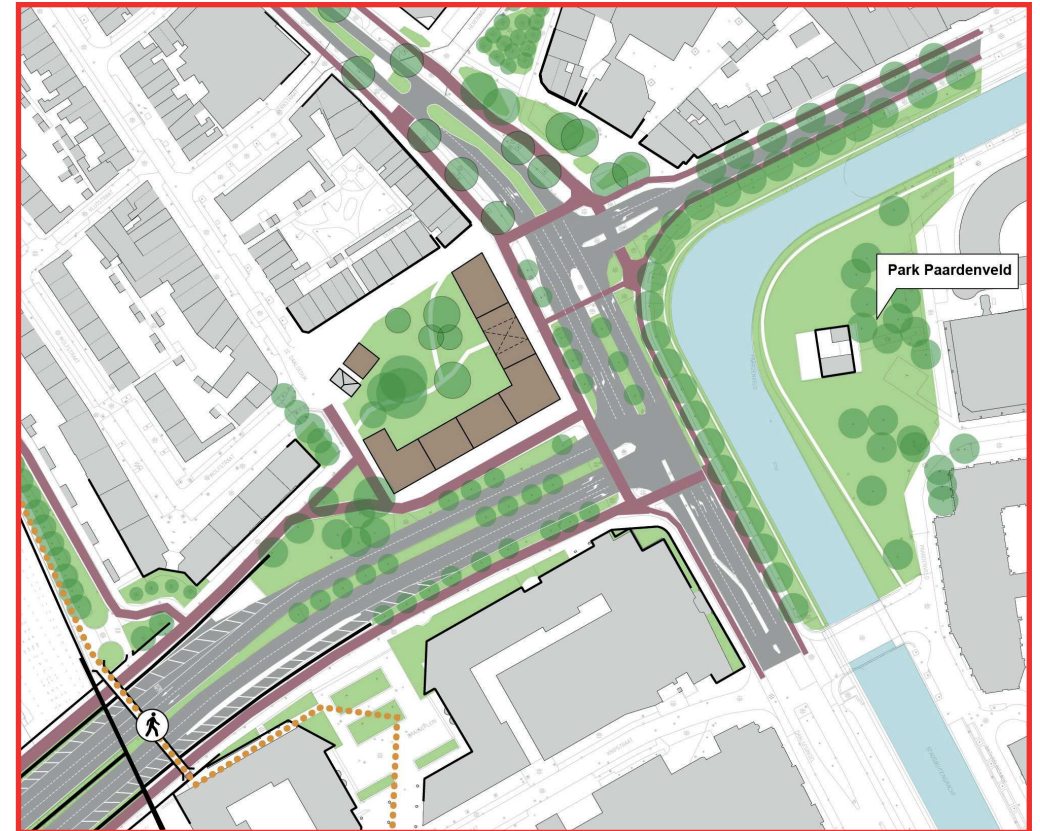
Op 9 mei 2019 heeft de gemeenteraad dit besproken en opdracht gegeven om een startdocument op te stellen voor een ontwikkeling van deze locatie die voldoet aan de drie randvoorwaarden. Ook gaf de raad aan dat omwonenden nauw betrokken moeten zijn bij het opstellen van het startdocument zodat een afgewogen keuze voor één van de modellen gemaakt kan worden. Daarnaast heeft de raad bepaald dat andere ontwikkelingen in de omgeving en de onderlinge verhouding inzichtelijk gemaakt moeten worden in een omgevingsscan. Ook heeft de raad met een motie gevraagd te onderzoeken wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied. De uitwerking van de motie is opgenomen in een apart document.

Modelkeuze

Na gesprekken met een betrokken groep omwonenden (hierna: participatiegroep) over verschillende thema's is het model E 'Open bouwblok met buurttuin' als voorkeursmodel aangewezen. In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op de gemaakte afwegingen.



Model D: gesloten bouwblok aan het groen.



Model E: open bouwblok met buurttuin (voorkeursmodel).
Dit model is gekozen als ontwikkelmodel.

Startdocument en omgevingsscan

In deze fase, de initiatieffase, is een startdocument en een omgevingsscan opgesteld. Ze zijn de basis voor de gebiedsopgave en de uitwerking van het project Kop ASW.

Startdocument

In de initiatieffase is het gebruikelijk dat een kort onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid. Ook worden onderzoeksvragen voor de vervolgfase geformuleerd. Het vertrekpunt voor het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is de eerder opgestelde modellenstudie die de haalbaarheid van de ontwikkeling van woningen aantoont. Deel van de opdracht van de raad is om omwonenden te betrekken bij het opstellen van het startdocument. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van vijf thematische bijeenkomst tussen november 2020 en juni 2021. Daarom is het belangrijk dat dit startdocument meer informatie bevat dan alleen de haalbaarheid en onderzoeksvragen.

Het startdocument is een richtinggevend document met globale uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie. Er worden uitgangspunten benoemd voor bebouwing, functies, parkeren en openbare ruimte. Tenslotte staan er onderzoeksvragen in het startdocument. Die vragen moeten beantwoord worden in de vervolgfase, bij het opstellen van de bouwvelop. De bouwvelop geeft preciezer aan hoe de woningen vorm krijgen en is de basis voor uitgifte van de grond en uitwerking door een ontwikkelaar en architect.



Omgevingsscan

Op verzoek van de gemeenteraad is een omgevingsscan opgesteld. Zie ook de kaart op pagina 9.

Doel van de omgevingsscan is om samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen te borgen en om duidelijkheid over de toekomstige verkeerssituatie rond het plangebied te verkrijgen. In de omgevingsscan zijn de ontwikkelingen in de omgeving van het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat beschreven. Er is in het bijzonder gekeken naar de verkeerssituatie in de omgeving en welke ambities en mogelijkheden er zijn voor de toekomst.

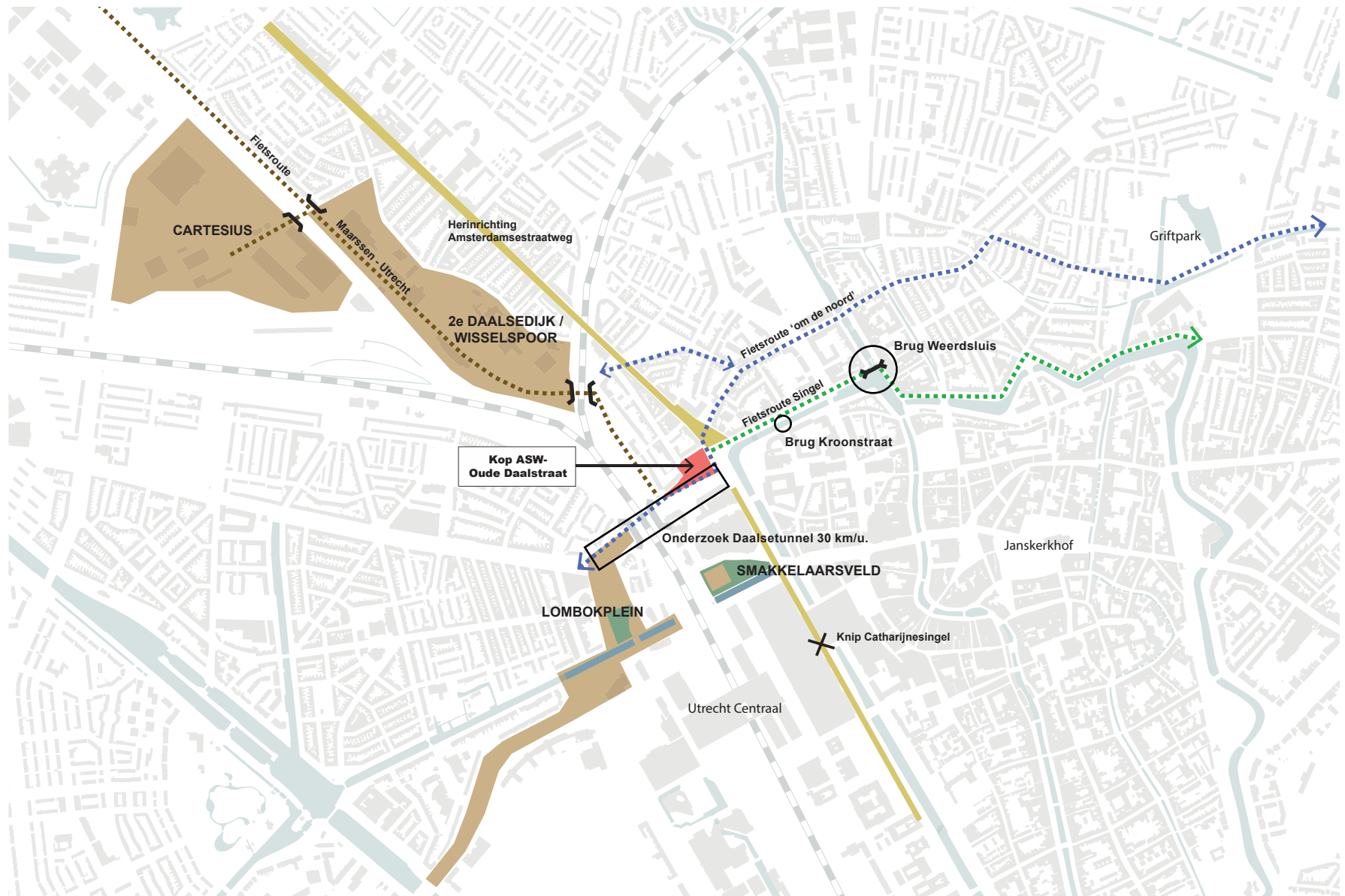
Motie 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel

De gemeenteraad heeft met de motie 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel het college opgedragen:

- 1 De intentie uit te spreken dat het hele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt;
- 2 dat parallel aan uitwerking van het VO Lombokplein uitgezocht wordt wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tussen een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark;
- 3 en de raad een voorstel te doen voor planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding.

De raad heeft gevraagd de uitwerking van de motie voor het deel Daalsetunnel mee te nemen bij het project kop ASW.

In een apart document een uitwerking van de motie opgenomen voor het deel Daalsetunnel. In het document worden drie mogelijke scenario's omschreven. Daarnaast wordt in het document beschreven wat de consequenties van de verschillende scenario's zijn voor het project kop ASW.



Ontwikkelingen in de omgeving van Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat (zie ook omgevingsscan).

Het plangebied

De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt op de grens van het stationsgebied en Utrecht Noordwest. Het plangebied is nu grotendeels een plantsoen met bomen. Er staan drie woningen en er zijn ruim dertig bestaande parkeerplaatsen in het plangebied. Direct langs het plangebied lopen drukke fietsroutes. Het plangebied is in eigendom van de gemeente Utrecht, met uitzondering van het huis Oude Daalstraat 12. In het gebied staat een Stedin-kast (grond in erfpacht).

Juridisch planologisch kader

Voor het plangebied gelden deels beheersverordening 'Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.' en beheersverordening 'Algemene regels actualiseren' en geldt deels bestemmingsplan 'Smakkelaarsveld' en bestemmingsplan 'Chw Algemene regels over bouwen en gebruik'.

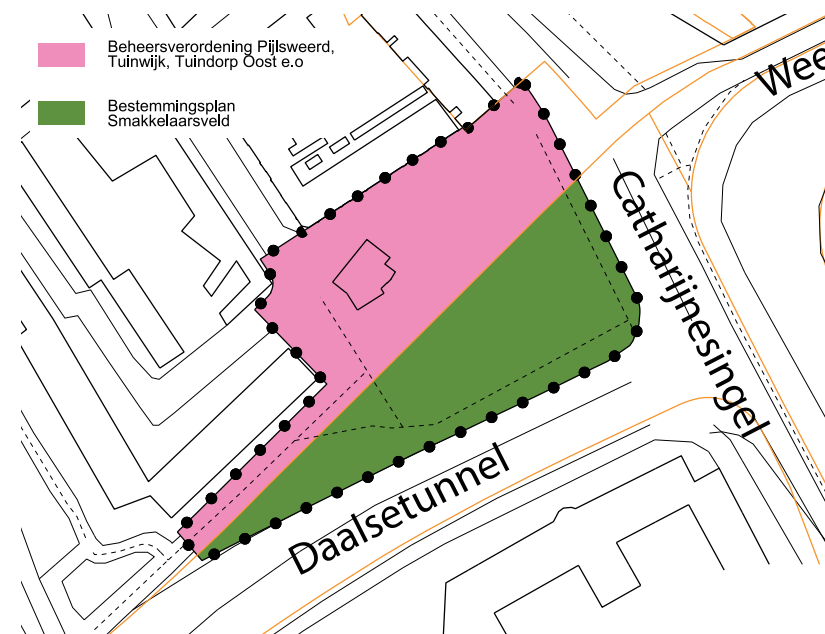
Het toevoegen van woningen en voorzieningen binnen het plangebied is in strijd met de geldende beheersverordeningen en bestemmingsplannen. Dit betekent dat voor de ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan nodig is. Dit heet onder de Omgevingswet een omgevingsplan.

Op grond van beheersverordening 'Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.' gelden voor de betreffende percelen besluitvlak 1, besluitsubvlakken 16, 19 en archeologie. Dit betekent dat gronden en bestaande bouwwerken mogen worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik (artikel 3 van de regels). Ter plaatse van het besluitsubvlak 'Archeologie' mag niet in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg worden gehandeld (artikel 6 van de regels).

Op basis van bestemmingsplan 'Smakkelaarsveld' heeft een deel van het plangebied de bestemming 'Wegverkeer A'. De gronden die bestemd zijn voor 'Wegverkeer A' mogen uitsluitend worden gebruikt voor rijbanen, fietspaden, parkeerruimte, voetpaden en bermen, alsmede voor kruisingen met het railverkeer en de tramweg en met watergangen en mogen uitsluitend worden bebouwd met de voor de bestemming noodzakelijke bouwwerken zoals kunstwerken, lichtmasten, verkeersgeleiders, richtingborden, protalen, bouwwerken t.b.v. verkeersregelapparatuur, alsmede met abri's en telefooncellen e.e.a. met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen



Luchtfoto van het plangebied.



Geldend juridisch kader.

2 Huidige situatie

Historie

Het gebied ten noordwesten van de oude binnenstad was lange tijd in gebruik door hoveniers en kwekers. De Daalsedijk (aangelegd rond 1200) verbond destijds het centrum van Utrecht met het ommeland en werd in de vijftiende eeuw de belangrijkste route naar Amsterdam. De route in de stad loopt vanaf het Smakkelaarsveld (een overslagplaats aan de Leidse Rijn) via Zuilen naar Oud Zuilen. In 1812 legde Napoleon de Amsterdamsestraatweg aan als directe verbinding tussen Amsterdam en Utrecht. De Daalsedijk verloor aan betekenis. In de 20e eeuw werd Pijlsweerd ontwikkeld tot een stadswijk met woningen en bedrijvigheid.

Vandaag de dag is de Amsterdamsestraatweg een belangrijke stadsstraat, route naar de binnenstad en verzamelplaats van winkels en voorzieningen. De Daalsedijk is nog herkenbaar in het stratenpatroon van de 1e en 2e Daalsebuurt en verderop in Zuilen. In noordelijke richting scheidt de spoorlijn Utrecht-Amersfoort de 1e en 2e Daalsedijk en richting Smakkelaarsveld zijn de Daalsetunnel en de busbaan bij Leidseveer onderbrekingen in de route. In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw zijn de Catharijnebaan, het verkeersplein Paardenveld en de Daalsetunnel aangelegd om het stadscentrum goed bereikbaar te maken voor auto's. Het verkeersplein kreeg een ruime opzet met brede groene bermen en bomen. Voor de wegen is toen een groot deel van de woningen van de 1e Daalsebuurt gesloopt.

Vanaf jaren '80 en '90 van de vorige eeuw heeft er vernieuwing plaatsgevonden in de 1e Daalsebuurt. Onder andere aan de Spijkerstraat en de Wolfstraat zijn kleine woningen gesloopt en appartementen teruggebouwd. Later zijn ook de woningen tussen Daalsetunnel en Smakkelaarsveld gesloopt en zijn hier kantoren gekomen.

Met de vernieuwing van het Stationsgebied koos de gemeente Utrecht vanaf 2006 voor minder doorgaand autoverkeer in het centrum. Onder het motto 'herstellen, verbinden en betekenis geven' is er gewerkt aan een hoogwaardige openbare ruimte met onder andere herstel van de singel rond de binnenstad.



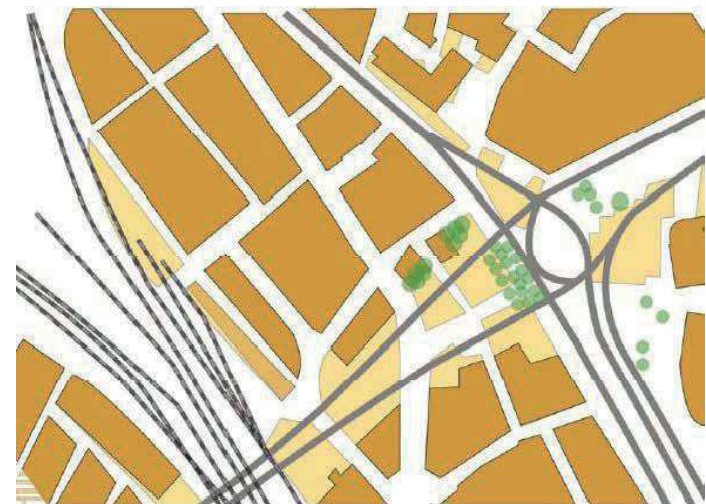
Het ommeland van Utrecht met tuinbouwgronden ten noordwesten van de binnenstad (omstreeks 1812). In geel de Daalsedijk.



Daalsedijkroute tussen Smakkelaarsveld en Oud Zuilen. Op veel plekken nog herkenbaar in het stratenpatroon, maar ook regelmatig onderbroken door wegen en sporen, zoals hier bij de Daalsetunnel.



Situatie 1937: Bebouwing Pijlsweerd en Daalsebuurt begeleidt het water, verbonden met singel en Smakkelaarsveld.



Situatie rond 1977: Singel gedempt en een deel van Pijlsweerd gesloopt voor aanleg van Daalsetunnel en verkeersplein.

Huidige ruimtelijke situatie

Bebouwing

De 1e Daalsebuurt bestaat vooral uit gesloten bouwblokken met grondgebonden woningen. De oudere bebouwing in de wijk heeft een hoogte van 1 en 2 bouwlagen met kap. De appartementen die later zijn gebouwd hebben een hoogte tot 5 bouwlagen.

Na de sloop van een deel van de 1e Daalsebuurt en aanleg van de Daalsetunnel is een deel van de oude bebouwing blijven staan. De gemeente heeft de panden aan de Oude Daalstraat 6, 8 en 10 gekocht. In 2014 is Oude Daalstraat 6 gesloopt. Nummer 12 is particulier eigendom. Op de zijgevel is in 2009 een muurschildering van de Daalsedijkroute en Noordwest aangebracht door kunstenaar Jos Peeters. Alle panden zijn bewoond.

Aan de overzijde van de Daalsetunnel is rond 1990 het kantoorcomplex Daalse Kwint gebouwd. Het complex is georiënteerd op de Daalsetunnel. De hoogte van de bebouwing is vijf tot zes bouwlagen. De ingangen liggen aan het teruggelegen Daalseplein en geven het gebouw aan de zijde van de Daalsetunnel een introvert karakter.

De appartementen aan de Wolfstraat zijn gebouwd rond 1990 en eigendom van woningcorporatie Mitros. De besloten achtertuinten aan de Daalsetunnel en het spoor geven de openbare ruimte daar een anonieme sfeer. In 2016 hebben de woningen nieuwe (geluids- en vuilwerende) balkonbeglazing en nieuwe schuttingen gekregen aan de kant van de Daalsetunnel.

Openbare ruimte en groen

De ruimte tussen de Oude Daalstraat en Daalsetunnel is door gemeente en bewoners de afgelopen jaren groen ingericht. Er is gras ingezaaid en een wandelpad gemaakt. Ook zijn er een zitbank, een zwervboekenkast en betonnen schaapjes gekomen. Het groen is voor weinig mensen een bestemming, maar meestal een doorgangsgebied. De bankjes worden af en toe gebruikt door passanten. De meeste bomen op deze plek zijn geplaatst bij de aanleg van de Daalsetunnel (1960-1975). De conditie van de meeste bomen is voldoende tot goed met een toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. Van een drietal bomen is bekend dat zij in slechtere conditie zijn. Naast de appartementen aan de Wolfstraat is een kleine (wat verouderde) speelplek.

Het plangebied is een groene plek binnen een hoog stedelijke omgeving en maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur van Utrecht. Het is daarmee beleidsmatig beschermd groengebied. Het groen op deze plek is extra belangrijk vanwege haar ligging in een (zeer) groenarme omgeving en is daarmee van grote waarde voor een gezonde stad en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. In de zomer van 2020 is een aantal bomen (rood omcirkeld) gekapt vanwege iepziekte.

De openbare ruimte van de 1e Daalsebuurt is typisch voor de oude stadswijken rondom de binnenstad: smalle straten, woningen direct aan de straat en een stenige openbare ruimte met veel geparkeerde auto's. Een paar bouwblokken hebben een gezamenlijk (groen) binnenterrein, zoals aan de Oude Daalstraat en bij Het Huis Utrecht. Centraal in de wijk aan de Spijkerstraat is een groot speelterrein (De Duizendpoot) met ontmoetingsruimte. Het terrein is een beheerde speeltuin en daarom niet altijd open en toegankelijk. De directe omgeving van de speeltuin is vrij stenig.



-  projectgrens
-  bomen gekapt in 2020

Natuurwaarden

De huidige waarde voor de biodiversiteit is relatief beperkt door dat er weinig voedsel, veiligheid, variatie en verbinding aanwezig is. De potentiële waarde voor de biodiversiteit is hoog. Naast het verhogen van de groene kwaliteit van de plek zelf door bijvoorbeeld natuurinclusief bouwen, willen we de verbindende functie voor mens en dier behouden en versterken.

Het plangebied is een groene plek in een hoog stedelijke omgeving. Het maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur en is daarmee beleidsmatig beschermd. Het groen bestaat uit gras en hoge bomen en is extra belangrijk vanwege de ligging in een (zeer) groenarme omgeving. Het is daarmee van grote waarde voor een gezonde stad en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.

De vrij geïsoleerde ligging tussen het spoor, de Daalsetunnel en de Daalsesingel is eveneens van invloed op de kwaliteit van het groen en het gebruik door dieren. Uit de quick scan ecologie komt naar voren dat het gebied (mogelijk) betekenis heeft voor Utrechtse soorten als merel en tiftjaf, wettelijk beschermde vleermuizen en algemene broedvogels.

De ligging tussen de ontwikkelingen Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en Smakkelaarsveld en de ontwikkeling van Lombokplein en Lombokpark maakt de plek als schakel in de stedelijke groenstructuur van groot belang.

Wonen

Woningvoorraad in de omgeving

De projectlocatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt in de buurt Pijlsweerd van de wijk Noordwest in Utrecht. Deze grenst aan het centrum en de wijk West. Het aandeel sociale huur en middenhuur in de wijk Noordwest is hoger dan het stedelijk gemiddelde. Goedkope koop en betaalbare koop is er relatief veel in de buurt. Het aandeel dure koop is in Pijlsweerd klein (16%) vergeleken met de stad als geheel (29%). In de Woonvisie staat dat het aandeel sociale huur voor de wijk Noordwest gelijk mag blijven en dat het middenhuursegment sterk mag toenemen.

Afspraken Stadsakkoord

Het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is een gemeentelijke ontwikkellocatie. De gemeente Utrecht probeert op haar eigen locaties meer betaalbare woningen (sociale huur en middensegment) te realiseren. In 2019 is in de Voorjaarsnota onder voorbehoud van besluitvorming door de raad, geregeld dat er geld beschikbaar komt voor betaalbaar wonen (motie 191). De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is één van de projecten die in dit kader genoemd is.



Een groene plek maar door de geïsoleerde ligging beperkte waarde voor biodiversiteit.

Woningvoorraad naar eigendom en prijssegmenten	Ondiep, 2e Daalsebuurt	Pijlsweerd	Binnenstad woongebied	Binnenstad city- en winkelgebied	Utrecht
Sociale huur	40%	34%	26%	21%	35%
Middenhuur	16%	16%	19%	31%	12%
Dure huur	3%	4%	9%	15%	5%
Goedkope koop	4%	4%	2%	1%	4%
Betaalbare koop	20%	11%	6%	3%	11%
Dure koop	14%	16%	32%	22%	29%
Onbekend	2%	14%	7%	7%	5%

Fig 2.2.a Woningverdeling per buurt in Noordwest en Binnenstad afgezet tegen het gemiddelde van Utrecht 2020.

Bron: Utrecht Monitor

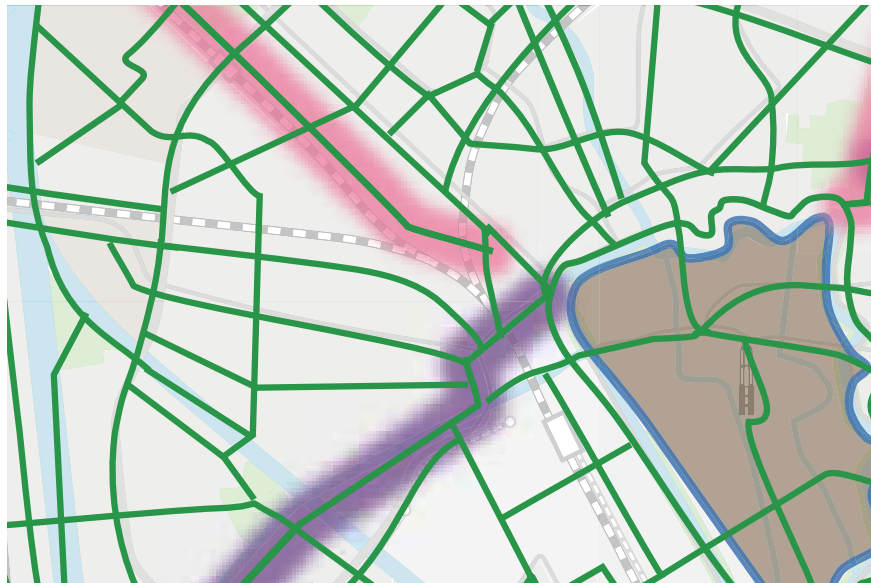
Mobiliteit

Fiets

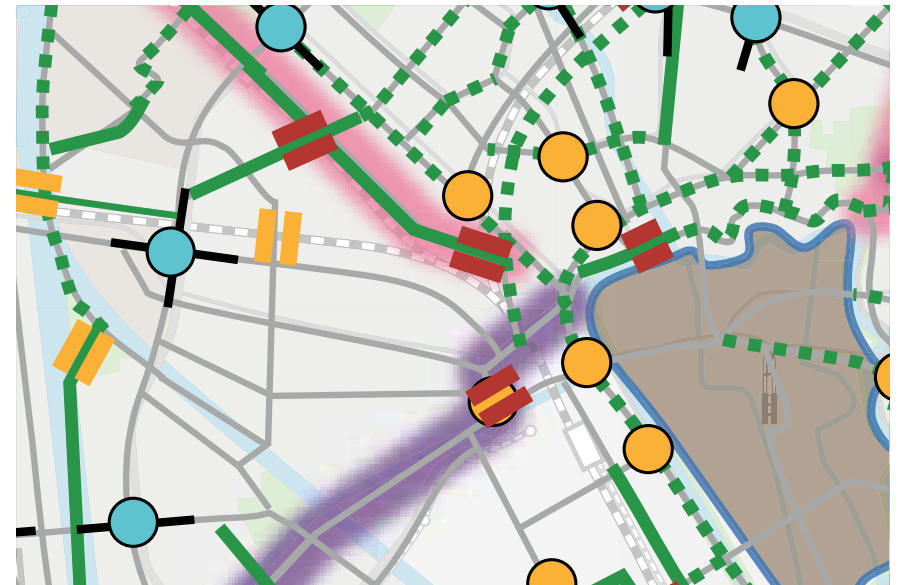
Het fietsgebruik in de stad de afgelopen jaren fors gestegen. Ook zijn er steeds meer verschillende, grotere maten fietsen, zoals vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen. De routes Amsterdamsestraatweg-Daalsesingel en Daalsetunnel-Herenweg zijn drukke fietsroutes die direct langs het plangebied lopen. De fietsroutes zijn in de spits erg druk, bijvoorbeeld met circa 18.000 fietsers per etmaal op de Amsterdamsestraatweg. De Amsterdamsestraatweg is op drukke momenten vaak te smal voor de grote stromen fietsers. Bij de verkeerslichten op de kruisingen bij de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel kunnen de wachtrijen in de spits snel groeien. De verkeerslichten zijn zo ingesteld dat fietsers per 'cyclus' twee keer groen krijgen. In de omgevingsscan wordt toegelicht welke ontwikkelingen in het fietsnetwerk spelen en wat de effecten op het plangebied zijn.

Openbaar vervoer

Utrecht Centraal ligt op ongeveer 8 minuten lopen (ongeveer 600 meter). Hier zijn alle vervoersmogelijkheden aanwezig (trein, tram, bus, taxi en ov-fiets). De dichtstbijzijnde bushalte is halte Herenweg (150 meter en 2 minuut lopen). Hier stoppen om de tien minuten meerdere bussen. Het plangebied is hierdoor zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.



Fietsnetwerk 2040.



Maatregelen fietsnetwerk 2040.

Auto

Het autonetwerk langs het plangebied zit in de spits zo goed als vol. Op de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel rijden er circa 11.000 voertuigen per etmaal en in de Daalsetunnel 21.500 voertuigen per etmaal. In de spits kunnen er lange wachtrijen ontstaan op de kruisingen Daalsetunnel – Daalsesingel – Weerdsingel Westzijde. Dit heeft impact op de leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Tot nu toe zijn er diverse middelen toegepast om doorgaand autoverkeer te verminderen, zoals:

- inzet van verkeersmanagement (beïnvloeding van reizigers die al onderweg zijn en de daarmee gemoeide verkeersstromen, bv de knijp Monicabrug);
- het aanpassen van verkeerslichten;
- mobiliteitsmanagement (beïnvloeding van reisgedrag van reizigers die op dat moment nog niet onderweg zijn, bijv. autodelen).

Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen en zet daarbij ook in op meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Om daar ruimte voor te maken laten we in het centrum (de A-zone) alleen nog bestemmingsverkeer toe. Het plangebied is per auto vanaf de Amsterdamsestraatweg bereikbaar via de 1e Daalsedijk en Oude Daalstraat. Dit zijn woonstraten waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt

Op de weg Daalsetunnel geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. Verschillende wegen in de omgeving zijn 30 km/uur of worden dat binnenkort (aanpassing Westplein).

Parkeren

In de Oude Daalstraat bevinden zich langspaarkeerplaatsen. Aan de Oude Daalstraat grenzend aan het groen is ook een klein parkeerterrein te vinden (Korte Vosstraat). In het groen ligt nog een apart parkeerterrein. Deze wordt met name gebruikt door bezoekers aan de binnenstad.

In 2016 heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Uit deze meting blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving hoog is. Op de 1e Daalsedijk is die het hoogst met een bezettingsgraad tussen de 90% en 100% in de avonduren. Er is dus weinig ruimte voor extra auto's in de openbare ruimte. Uit de parkeerdrukmeting kwam ook naar voren dat de parkeerdruk in de Oude Daalstraat duidelijk het laagst was met een bezettingsgraad tussen 0% en 60% in de avonduren. Deze parkeerplekken liggen aan de rand van de wijk en in een doodlopende straat waardoor het mogelijk minder interessant is voor omwonenden om hier te parkeren. Parkeergarage Paardenveld is de dichtstbijzijnde grote openbare parkeergarage.

Het plangebied ligt in een A gebied, dat is hoogstedelijk gebied met betaald parkeren. Utrecht zet in dit gebied in op deelmobiliteit, extra fietsvoorzieningen en parkeren op afstand. In 2021 is een nieuwe Parkeervisie aangenomen met modules voor de aanpak van betaald parkeren en parkeernormen. Op basis van dit beleid is het uitgangspunt om geen parkeerplaatsen toe te voegen op eigen terrein bij ontwikkelingen in de A-zone. Deelmobiliteit, fietsen, MAAS (Mobility as a service) en parkeren op afstand (in bestaande parkeergarages, mobiliteitshubs of P+R-locaties aan de rand van de stad) worden de norm.

Huidige situatie

(zonder tijdelijk 30 in het Stationsgebied (vanwege werkzaamheden))



Toekomstige situatie

met besluit 30 Lombokplein en ASW



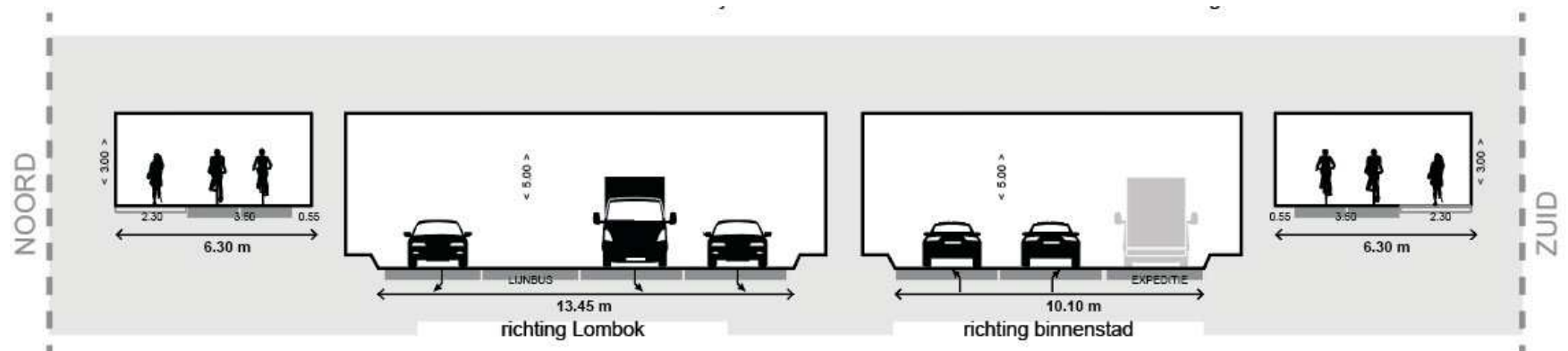
De vergrote A-zone (binnenstad en omgeving), met in rood projectgebied Kop ASW-Oude Daalstraat.

Daalsetunnel

Daalsetunnel is de naam van de weg tussen de Daalsesingel en de Vleutenseweg. De Daalsetunnel is een brede autoweg van ongeveer 400 meter lang met twee tot vier rijstroken per richting. Oversteken is mogelijk bij de kruispunten met de Vleutenseweg en Daalsesingel en ook via de wandel-/fietsbrug bij het spoor. De weg ligt voor het grootste deel verdiept. Aan beide kanten van het spoor ligt de weg in een bak met keermuren die grond en water tegenhouden.

De Daalsetunnel heeft een belangrijke functie als verbindingsweg voor autoverkeer naar het centrum en wijken rondom het centrum. Tot op heden wordt de Daalsetunnel ook gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer. We verwachten dat door de verschillende verkeersmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 het autoverkeer via de Daalsetunnel in de toekomst afneemt van 21.500 tot 18.500 motorvoertuigen per etmaal.

Meer informatie over de huidige situatie en de ruimtelijke mogelijkheden van de Daalsetunnel is vinden in de bijlage van dit document en in de beantwoording van de motie Daalsetunnel.



Wettelijke milieuthema's

Luchtkwaliteit

De Daalsetunnel is een drukke binnenstedelijke weg waar 21.500 motorvoertuigen per etmaal rijden. Vanwege de verkeerslichten wordt hier veel geremd, stilgestaan en opgetrokken. Dit heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit voldoet aan de Europese richtlijn. Daarnaast hebben wij als stad de ambitie om de strengere advieswaarden van de World Health Organization (hierna: WHO) uit 2005 te halen. Voor stikstofdioxide en fijnstof met een grootte tot 10 micrometer lukt dat ook. Voor fijnstof met een grootte tot 2,5 micrometer lukt dat niet. Vanaf 2030 lukt dat ook voor fijnstof met een grootte tot 2,5 micrometer. Vanuit het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' worden verschillende maatregelen getroffen waarmee wordt gestreefd het behalen van de WHO-adviesnormen te behalen zoals milieuzones, het terugdringen van houtstook en een verbod op de meest vervuilende mobiele (bouw)werktuigen. Ook op landelijk en Europees niveau wordt gewerkt aan maatregelen, zoals het verschonen van zee- en binnenvaart en aan emissie-eisen voor wegverkeer en industrie en landbouw.

Geluid

Door de hoeveelheid autoverkeer en treinverkeer op het spoor is deze locatie aan geluidsbelasting van drie zijden onderhevig. Wat dit betekent voor de mogelijke blokvorming, bouwhoogtes en indeling moet in een volgende fase onderzocht worden.

Ecologie

Uit de quick scan ecologie komt naar voren dat het gebied (mogelijk) betekenis heeft voor Utrechtse soorten als merel en tijtjaf, wettelijk beschermde vleermuizen en algemene broedvogels.

Gezonde leefomgeving

Het bepalen van de kwaliteit van de leefomgeving gebeurt op basis van een aantal criteria:

- Gezondheidsbescherming: onder andere de wettelijke milieuthema's, maar hierbij wordt dan ook gekeken hoe deze milieuthema's van invloed zijn op de toekomstige bewoners.
- Gezondheidsbevordering: thema's als sporten, spelen, bewegen en ontmoeten.
- Prettig voelen: sociale veiligheid, groen en of je je thuis voelt op een bepaalde plek.

Het plangebied ligt langs een drukke, binnenstedelijke weg. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee vanwege de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. In Utrecht houden we daar 10.000 motorvoertuigen per etmaal voor aan. We volgen in de Nota Volksgezondheid (gezondheid voor iedereen) daarin de GGD-richtlijn om zo gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting te minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit. Dit kan door verschillende maatregelen, bijvoorbeeld door afstand van een drukke weg, de hoeveelheid autoverkeer omlaag te brengen, of maatregelen aan het gebouw te nemen.

Bij het plangebied komen veel vervoersstromen samen. Gezonde mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer) wordt bevorderd door voorzieningen op loopafstand, de vele fietsverbindingen en de ligging bij het centraal station. De singel is een fijne wandel- en hardlooprouten die aan het plangebied grenst. Hierdoor is wandelen en fietsen vanuit het plangebied gemakkelijk en aantrekkelijk.

	Stikstof- dioxide	Fijnstof (PM10)	Fijnstof (PM2.5)
Europese richtlijn	40	40	25
WHO-norm	40	20	10
Zijde Daalsetunnel 2020	24.7	18.9	10.3
Zijde Daalsesingel 2020	21.5	18.2	10.5
Zijde Daalsetunnel 2030	12.8	15.8	8.7
Zijde Daalsesingel 2030	13.5	16.1	8.6

Bron: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)



Daalsesingel (singelpark noord): nog veel ruimte voor autoverkeer en weinig voor groen en verblijf.



Daalsesingel/Daalsetunnel: veel verkeer zorgt voor ongezonde omgeving.

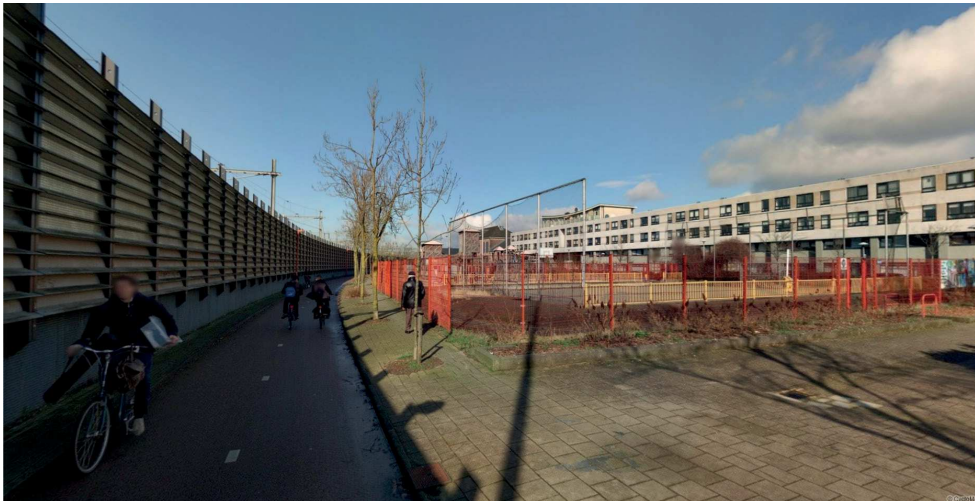
Aan het begin van de 1e Daalsedijk, grenzend aan het plangebied is een kleine speelplek. De speelplek is klein en verouderd en heeft daarom weinig speelwaarde. In de buurt langs het spoor is een grote beheerde speeltuin te vinden, maar deze is niet altijd open. Het huidige groen voelt voor bewoners als prettige plek, daarom is het stuk groen ook door bewoners omgedoopt tot Daalsepark. Een aandachtspunt dat door de participatiegroep is benoemd is de sociale veiligheid in de omgeving.

Klimaatadaptatie

Het huidige groen heeft in de relatief versteende omgeving een belangrijke verkoelende functie. Bij de verdere uitwerking wordt onderzocht hoe de huidige, verkoelende functie behouden kan worden. In het plangebied dient ook rekening gehouden te worden met wateroverlast. In de huidige situatie is de Daalsetunnel een kwetsbaar punt. Bij de planontwikkeling moet de Daalsetunnel als kwetsbaar punt zoveel mogelijk ontzien worden. Dat kan door voldoende infiltratiecapaciteit voor regenwater te realiseren, en door afstroming over het maaiveld weg van de tunnel te geleiden. Dit wordt uitgewerkt in de volgende fase.

Archeologie

Het plangebied kent drie verschillende archeologische Het plangebied kent drie verschillende archeologische verwachtingszones: een met een hoge archeologische waarde, deels een hoge archeologische verwachting en deels een archeologische verwachting. Behoud in situ van archeologische waarden is het uitgangspunt. Nadere uitwerking van de eisen aan het onderzoek worden in de bouwenvelop beschreven.



De 1e Daalsebuurt is een relatief 'versteende' wijk. Er zijn kansrijke plekken met meer ruimte voor groen en een klimaatadaptieve openbare ruimte.

3 Ontwikkelmodel: uitgangspunten en onderzoeksvragen

Voorkeursmodel: open bouwblok met buurttuin

Vanuit een integrale benadering en naar aanleiding van verschillende bijeenkomsten met de participatiegroep heeft model E de voorkeur: een open bouwblok met een buurttuin aan de kant van de Oude Daalstraat. Dit model heeft de meeste mogelijkheden om in brede zin iets toe te voegen aan de buurt.

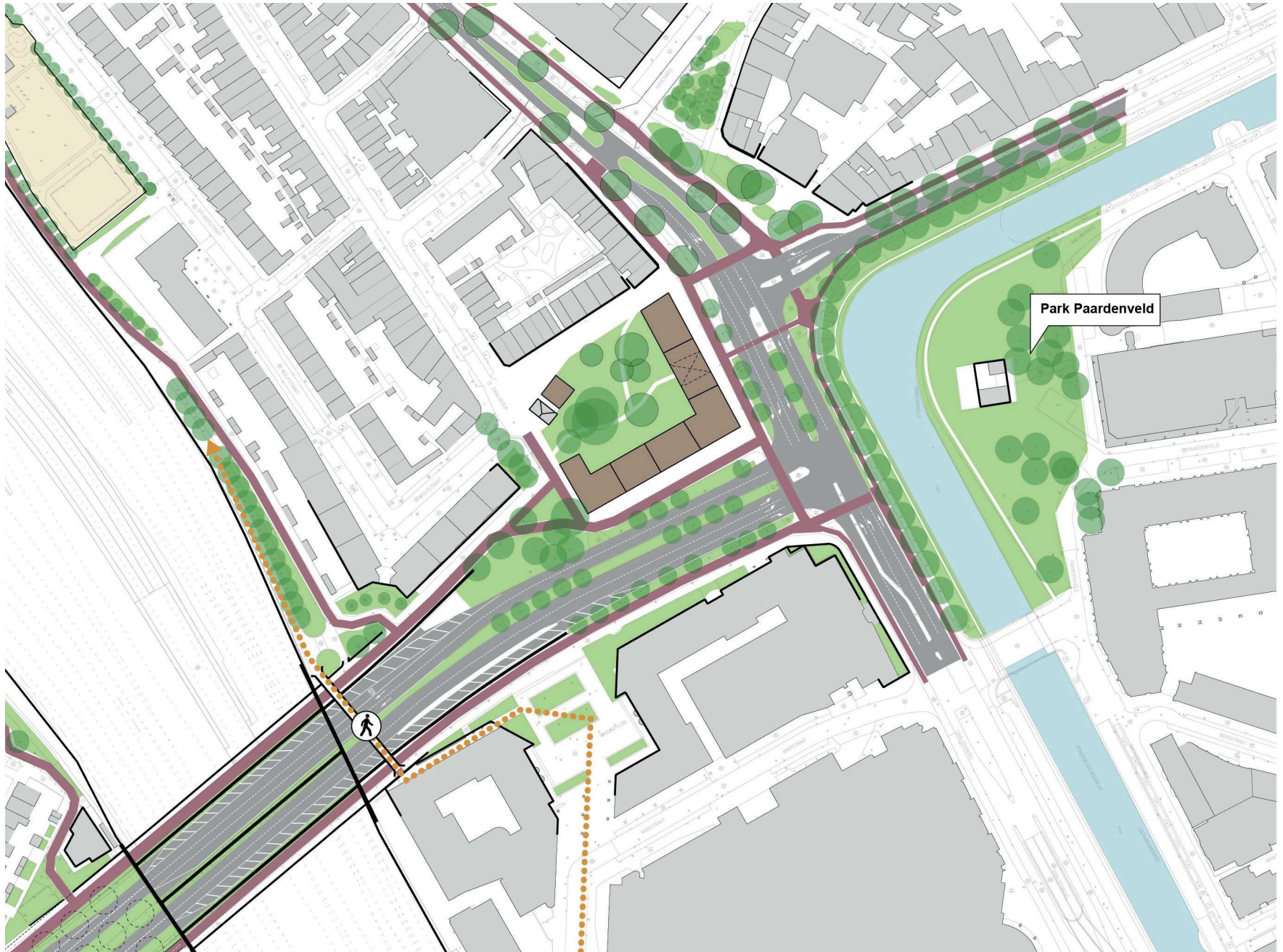
Het open bouwblok geeft aan de ene kant de 1e Daalsebuurt een 'gezicht' naar de binnenstad en Singel. Aan de andere kant ontstaat een beschut buurtpark aan de Oude Daalstraat. De bouwhoogte sluit aan de kant van de Oude Daalstraat aan op de gemiddelde hoogte van de bestaande wijk en past daarmee in het bestaande stedelijk weefsel. Richting de Daalsesingel en Daalsetunnel kan deze hoger zijn: hier is meer ruimte en de tegenoverliggende bebouwing (Daalse Kwint) is hoger.

Door de beschutte ligging van het binnengebied aan de kant van de Daalsesingel opent het groen zich naar de buurt en kan het een lokale functie gaan vervullen. Hier is straks ruimte voor prettig verblijven en spelen in een (relatief) rustige groene omgeving. Ook kan eventuele lichte horeca of een kleinschalige buurtfunctie de betekenis van de het binnengebied versterken.

In de volgende paragraaf staan de uitgangspunten en onderzoeksvragen voor verdere uitwerking van het voorkeursmodel.



Voorkeursmodel (E): 3d-schets open bouwblok met buurttuin.



Voorkeursmodel (E): open bouwblok met buurttuin.

Stedenbouw

De ontwikkeling van de Kop ASW is belangrijk voor het verbinden van de wijk Noordwest met de binnenstad. De locatie is een scharnierpunt waar Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel en singel bij elkaar komen. We zetten in op een kwalitatieve invulling met wonen, voorzieningen en groen die aansluit bij de kleinschaligheid van de 1e Daalsebuurt. Daarmee draagt deze ontwikkeling bij aan versterking van de 1e Daalsebuurt, de Amsterdamsestraatweg en het (toekomstige) singelpark. Ook is het de aanzet tot de mogelijke transformatie van de Daalsetunnel van 'snelweg in de stad' naar groene stadsstraat.

Uitgangspunten

Functies

- Wonen in verschillende categorieën en verschillende gemengde voorzieningen op de begane grond;
- De functies op de begane grond moeten bijdragen aan de gewenste functiemix langs de Amsterdamsestraatweg en de aansluiting op de historische binnenstad versterken.

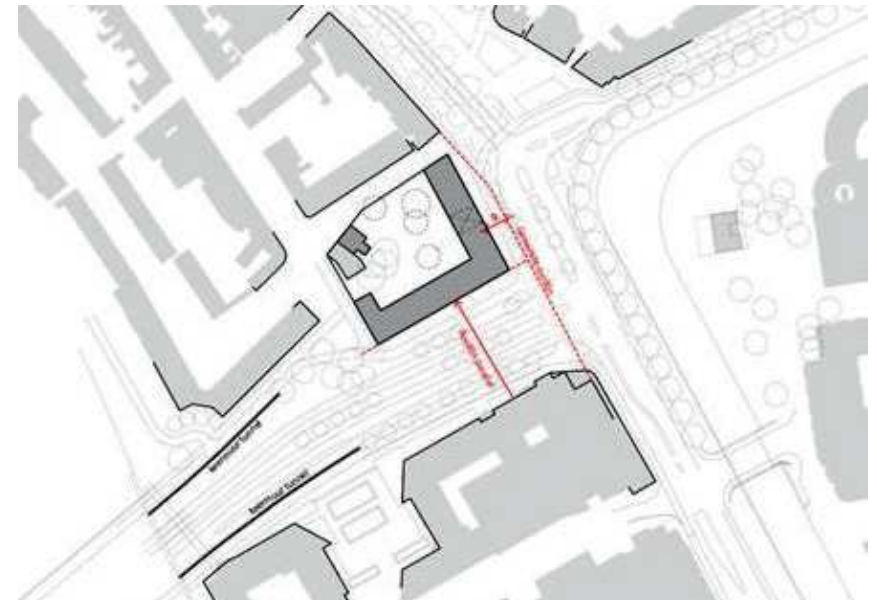
Bebouwing

- De rooilijn van de nieuwe bebouwing aan de Daalsetunnelzijde is parallel aan die van de Daalse Kwint. De rooilijn aan de singelzijde ligt zo veel mogelijk in het verlengde van die van de Daalse Kwint ter begeleiding van de singel.
- De nieuwe bebouwing moet in maat en schaal aansluiten bij die van de 1e Daalsebuurt en bestaat daarom uit meerdere eenheden met variatie in grootte en architectuur.
- De bouwhoogte varieert, van drie bouwlagen aan de Oude Daalstraat tot maximaal zes bouwlagen aan de Daalsetunnel/Daalsesingel.

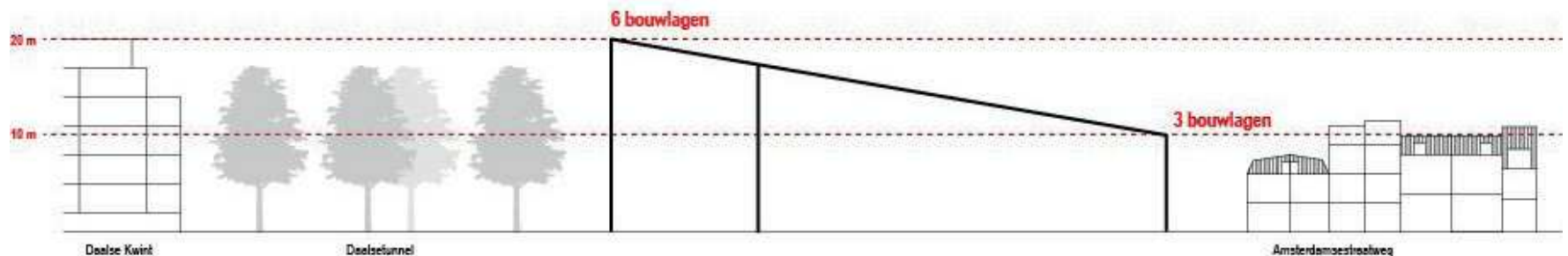
- Woningen op begane grond hebben een kleine gebouwgebonden buitenruimte aan het groene hof, wat bijdraagt aan levendigheid en sociale veiligheid.
- Woningen en andere functies op de begane grond krijgen aan de straat een strook privé-buitenruimte (intermediaire zone) waar ruimte is voor bankjes, geveltuintjes, groen in potten, terrastafeltjes en dergelijke.
- De panden Oude Daalstraat 8 en 10 worden vanwege de slechte bouwkundige staat gesloopt. Behoud van de gevels moet worden onderzocht;
- De nieuwe bebouwing krijgt op de begane grond een functie die betekenis geeft aan de groene hof/buurttuin.
- Een ruime doorgang in de bebouwing aan de kant van de Daalsesingel zodat een groene route ontstaat voor voetgangers en dieren tussen het groene binnenhof en de singel.
- Het groene hof is eigendom van het collectief van bewoners en ondernemers van het blok, maar gedurende de dag openbaar toegankelijk.
- Er wordt zoveel mogelijk diervriendelijk en natuurinclusief gebouwd met minimaal één geïntegreerde verblijfplaats per huishouden voor vogels en vleermuizen (huismus, gierzwaluw en/of gewone dwergvleermuis) en gevels die zijn voorzien van klimplanten (zowel aan de straatzijde als aan de groene hof).
- Minimaal de helft van de daken wordt natuurdak, met toepassing van een voldoende leeflaag voor kruiden en dood hout.

Onderzoeksvragen

- Hoe houden we rekening houden met mogelijke toekomstige aanpassingen van het wegprofiel van de Daalsetunnel en Daalsesingel, en wat betekent dit voor de rooilijnen/positie van de bebouwing? Zie ook beantwoording motie Daalsetunnel.
- Wat is de passende maat en schaal van de bebouwing en welke uitstraling wordt aan de bebouwing gegeven zodat deze een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de 1e Daalsebuurt?
- Op welke manier kan er een zo goed mogelijk bezonnings- en windklimaat worden gecreëerd?
- Hoe kan een ruimtelijk goede overgang worden gemaakt tussen de drukke openbare ruimte en de privé-sfeer in de woningen?
- Hoe kunnen we duurzaam en diervriendelijk bouwen binnen deze ontwikkeling?
- Welke voorzieningen kunnen op de begane grond komen? Welke specifieke voorzieningen voor de buurt kunnen hier een plek krijgen?
- Op welke wijze kunnen we het groen op daken, gevels en op maaiveld fungeren als leefgebied voor de doelsoorten: egel, huismus, zangvogels, vlinders en vleermuizen?
- Hoe kunnen de functies in het gebouw en de groene gevels een kwalitatieve uitstraling krijgen?



Historische begeleiding van de singel herstellen: de rooilijn aan de Daalsetunnelzijde is parallel aan die van de Daalse Kwint. Die aan de singel parallel aan het water en zo veel mogelijk in het verlengde van die van de Daalse Kwint.



De bouwhoogte sluit aan op de kleinschaligheid van de 1e Daalsebuurt en mag aan de Daalsetunnel wat hoger zijn.

Woonprogramma

Aangezien de gemeente Utrecht in het Stadsakkoord duidelijk haar ambitie heeft verwoord om meer betaalbare woningen te realiseren, met name op gemeentelijke grond, willen we voor de locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat kiezen voor een woonprogramma met hoofdzakelijk betaalbare woningen. Hierbij is dan niet stringent gekeken naar de verdeling van woningen per wijk; de stedelijke vraag naar meer betaalbare woningen is van groter belang.

Uitgangspunten

- Het programma bestaat uit circa 50 tot 60 woningen;
- We zetten in op verschillende doelgroepen. Uitgangspunt voor het sociale programma en het middensegment zijn de prijs en kwaliteitseisen die passen binnen de Woonvisie Utrecht Beter in balans (2019);
- Het programma gaat uit van een groot aandeel betaalbare woningen in het sociale en middensegment;
- In het sociale segment komen zowel woningen onder als boven de eerste en tweede aftoppingsgrens in de verhouding 70/30%;
- Binnen de sociale huur geldt dat de oppervlakte van de woning aansluit bij de behoefte en streven we ernaar dat de woningen gemiddeld 60m² (GBO) groot zijn (waarbij huisvesting van bijzondere doelgroepen niet meetelt voor het gemiddelde);
- De middenhuurwoningen zijn minimaal tussen de 40 en de 60m² gebruiksoppervlakte groot en voldoen aan het in 2022 geactualiseerde actieplan middenhuur van de gemeente Utrecht;
- Voor de toewijzing van de sociale en middenhuurwoningen geldt de Huisvestingsverordening Regio Utrecht, het gemeentelijke lokale beleid en de nadere regels;
- De woningen zijn rolstoeltoegankelijk en zoveel mogelijk rolstoelbewoonbaar;
- De openbare ruimte is goed toegankelijk zodat (oudere) bewoners makkelijk naar buiten kunnen.

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor een woonprogramma met een groot aandeel betaalbare woningen, ook in relatie tot grootte van de woningen en het aandeel sociale huurwoningen tot aan de eerste en/of tweede aftoppingsgrens?
- Voor welke doelgroepen willen we in dit plangebied woningen realiseren?
- Hoe maken en houden we de woningen beschikbaar voor de doelgroepen voor wie we willen bouwen?

Mobiliteit

Door de ligging nabij het centrum en Utrecht Centraal is een specifiek mobiliteitsconcept wenselijk, gericht op lopen, fietsen en deelmobiliteit. Toegang tot goede fietsenstallingen, nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot deelauto's en (privéauto's) parkeren op afstand horen daarbij. Door de mobiliteitsgroei hiermee op te vangen dragen we bij aan gezond verkeer dat zo min mogelijk ruimte inneemt en zo weinig mogelijk hinder geeft. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en een groene en klimaatbestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is.

Uitgangspunten

- Een verkeersveilige en een autoluwe inrichting van de openbare ruimte.
- De openbare ruimte is goed toegankelijk voor iedereen, conform de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.
- Uitgangspunt is dat het project Kop ASW goed en logisch aansluit op het fietsnetwerk en dat waar mogelijk versterkt.
- Het fietsparkeren voor bewoners wordt in pandig, gemakkelijk en toegankelijk opgelost op een logische plek in het gebouw.
- Het plan moet voldoen aan de nieuwe Parkeervisie 2021. Het gebied valt onder een regime voor betaald parkeren (stationsgebied).
- Om de parkeerdruk in de woonstraten niet te verhogen komen de toekomstige bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
- De parkeerplaatsen in het groen ten behoeve van centumparkeren worden verwijderd.

Onderzoeksvragen

- Kan het aantal parkeerplaatsen in de Oude Daalstraat en Korte Vosstraat worden verminderd en/of efficiënter worden ingepast zodat hier meer ruimte ontstaat voor onder meer verblijven, lopen, fietsen en groen?
- Op welke manier kan 'parkeren op afstand' worden georganiseerd en welke kansen zijn er voor deelmobiliteit binnen het project en op wijkniveau?
- Hoeveel (deel)auto- en fietsparkeerplaatsen zijn er nodig op basis van de geldende parkeernormen in de nieuwe parkeervisie 'Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht 2021'?
- Hoe wordt de bevoorrading van voorzieningen op de begane grond geregeld zonder nadelige effecten voor verblijfs- en woonkwaliteit?
- Hoe wordt fietsverkeer goed aangesloten op functies aan de binnenkant van het blok?
- Hoe draagt de ontwikkeling bij aan de doelstelling om fietsverkeer te spreiden en fietsroutes om de binnenstad heen aantrekkelijker te maken?
- Hoe wordt de verbinding tussen Daalsetunnel en de Fietsroute om de Noord voor de fiets vormgegeven?

Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte en het groen dat binnen deze ontwikkeling wordt gerealiseerd moet bijdragen aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De inrichting moet toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot verblijf, ontmoeting en bewegen. De combinatie van groen, woningen en voorzieningen moet bijdragen aan een sociaal veilige omgeving. Gebruikswaarde voor voetgangers en fietsers is leidend voor de openbare ruimte. Het groen dat wordt aangelegd is gericht op aangenaam verblijf en krijgt betekenis voor de buurt.

Omdat het plangebied onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur is het uitgangspunt om het groen binnen het project te verbinden met groen in de omgeving. Dit is nodig om het groen gezond, aantrekkelijk, klimaatrobuust en biodivers te kunnen maken. Groen dat verdwijnt, wordt gecompenseerd. Het groen moet van een zo goed mogelijke kwaliteit zijn. Concreet betekent dit het verbeteren of toevoegen van waarde aan het groen: voor verblijf, gebruik en/of de natuur zelf (ecologische waarde). Deze compensatie moet zo veel mogelijk in hetzelfde plan gebeuren, maar als dit niet mogelijk is, dan in de omgeving.

Uitgangspunten

- 'Groen, tenzij': alleen verharding aanleggen waar dat echt noodzakelijk is.
- Bestaande bomen worden zoveel mogelijk ingepast in het plan. Bomen waarbij dat niet kan, worden verplaatst of gecompenseerd in de omgeving, bij voorkeur in de 1e Daalsebuurt.
- De groene openbare ruimte heeft een open en toegankelijk karakter met voldoende ecologische waarde. Dat betekent dat het geschikt leefgebied is voor de doelsoorten egel, huismus, zangvogels, vlinders en vleermuizen.
- Er moet sprake zijn van een goede balans tussen gebruikswaarde van het groen voor mensen en de ecologische waarde voor dieren.

- Het groen in het plan is zoveel mogelijk verbonden met elkaar en met het groen in de omgeving (bijvoorbeeld de groene verbinding vanaf de Daalsetunnel via de binnentuin naar de singel).
- Binnen het plan dienen ecologisch rustige zones te komen voor de egel, huismus en zangvogels.
- De nieuwe beplanting is aantrekkelijk voor mens en dier. Het zijn vooral planten die van nature voorkomen in Nederland, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst. De beplanting is divers in soort en hoogte voor een goede biodiversiteit.
- Het groen in het plangebied wordt zo ingezet dat ze de maatregelen voor diervriendelijk bouwen versterken
- Fysieke scheidingen tussen buitenruimtes aan de groene hof worden groen vormgegeven met hagen of klimplanten;
- Toevoegen van groen op en aan de bebouwing (gevelgroen, groene daken). Dit groen is zo veel mogelijk verbonden met het groen in de openbare ruimte.
- Het afwegingskader uit het groenstructuurplan is van toepassing bij deze ontwikkeling en deze afweging vindt plaats in de definitiefase (opstellen bouwenvelop).
- Openbare ruimte en groen in het plangebied draagt bij aan ontmoeten en wandelroutes zijn logisch aangesloten op langere rondjes en routes vanuit het plangebied,
- De groene hof is sociaal veilig met een 'ogen op straat' principe.

Onderzoeksvragen

- Hoe kunnen de routes voor voetgangers langs en door het plangebied zo aantrekkelijk en veilig mogelijk worden?
- Welke mate van openbaarheid van de binnentuin is mogelijk? Wat is een goede balans tussen openbaar en privé en wat betekent dat voor de inrichting?
- Hoe grenst de nieuwe bebouwing straks aan de omgeving zodat een sociaal veilige en levendige openbare ruimte ontstaat?
- Kan de ruimte voor parkeren in de Oude Daalstraat en Korte Vosstraat worden verminderd of anders worden ingepast zodat meer ruimte ontstaat voor verblijf en groen?
- Welke barrières voor ecologie in de omgeving moeten opgelost worden om de gewenste ecologische diversiteit te garanderen?
- Op welke manier kan het groen in het plangebied bijdragen aan ontmoeting tussen mensen en welke inrichting is nodig zodat omwonenden en buurtbewoners er gebruik van kunnen maken?
- Hoe kan het groen in het plangebied bijdragen aan de stedelijke biodiversiteit?
- Wanneer is er sprake van een goede balans tussen gebruikruimte voor mensen en ecologische waarde?
- Hoe kan het groen binnen het project bijdragen aan de ontwikkeling van de stedelijke groenstructuur, verbinding van de wijk Noordwest met de singel en biodiversiteit?
- Hoe kunnen groene gevels en groene daken goed verbonden worden met het groen in de omgeving?
- Hoe verbinden we het groen in het plangebied met aangrenzende groene gebieden zodat dit kavel bijdraagt aan het groene netwerk voor flora en fauna?
- Hoe en waar vindt de compensatie van het groen plaats?
- Is het mogelijk elders in de 1e Daalsebuurt groen en verblijfskwaliteit te versterken/toe te voegen in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW?
- Welke bestaande bomen kunnen behouden blijven bij ontwikkeling van de locatie en welke niet?
- Welke ontwerpmethoden zijn nodig voor een goede sociale veiligheid in en rondom het plangebied?
- Hoe kan 'spelen' in het project een plek krijgen en kan de bestaande speelplek hierbij betrokken worden?
- Waar liggen kabels en leidingen en wat betekent dit voor de ontwikkeling van de locatie?
- Hoe kan de openbare ruimte en de binnentuin klimaatbestendig worden ingericht tegen hitte, droogte en wateroverlast?

Duurzaamheid

De nieuwe situatie moet voldoen aan het gemeentelijk beleid voor energie (Transitievisie Warmte 2017 en Transitievisie Warmte deel 2 (2021)), circulaire economie (Actieprogramma Circulair 2020-2023) en klimaatadaptatie (Visie Klimaatadaptatie, Visie Water en Riolering).

Uitgangspunten

- Het gebied wordt energieneutraal ontwikkeld, volgens het Utrechtse Energie Protocol;
- Bij de sloop van de bestaande bebouwing wordt zoveel mogelijk materiaal hoogwaardig hergebruikt, bij voorkeur direct in de nieuwbouw;
- Bij de nieuwbouw worden duurzame materialen toegepast. De gemeente streeft hierbij naar een MPG (MilieuPrestatie Gebouwen) score van maximaal 0,70;
- Het gebied wordt klimaatadaptief ingericht (rekening houdend met o.a. waterberging, hittestress), met nadruk op het voorkomen van extra belasting van de Daalsetunnel bij hevige regenbuien;
- Daken worden volledig ingezet voor energie en groen.

Onderzoeksvragen

- Welke mogelijkheden bieden plangebied en omgeving om energieneutrale nieuwbouw te realiseren?
- Is het mogelijk om een (collectieve) warmtekoude-opslag (hierna te noemen WKO) aan te leggen, of bij een andere ontwikkeling in de omgeving aan te sluiten?
- Welke materialen komen vrij bij de (gedeeltelijke) sloop van de bestaande bebouwing en hoe kunnen deze hoogwaardig worden hergebruikt?
- Welke maatregelen zijn nodig om het plan klimaatadaptief (rekening houdend met o.a. waterberging, hittestress) te maken en hoe verhoudt dat zich tot de bewoners van het omringende gebied?

Geluid en luchtkwaliteit

Het plangebied ligt bij een drukke verkeersroute en het spoor. Er zijn maatregelen en specifieke uitgangspunten nodig om de locatie zo gezond mogelijk te maken.

Uitgangspunten

- De ontwikkeling moet voldoen aan de normen van de Geluidnota 2014-2018, aangevuld met de nota Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023. Concreet betekent dit: dat een maximale geluidsbelasting van 63 dB op de gevel toegestaan is;
- Elke woning dient een geluidluwe gevel te hebben. Dit betekent een gevel met een geluidbelasting gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer;
- In het plangebied wordt de Europese richtlijn op het gebied van luchtkwaliteit gehaald. Daarnaast streeft de gemeente naar het behalen van de WHO-adviesnormen voor luchtkwaliteit. De WHO adviseert voor de kleinere fijn stofdeeltjes (PM 2,5) een advieswaarde van 10 µg/m³. PM10. De norm voor fijn stof (PM 10) is vanuit de WHO 20 µg/m³.

Onderzoeksvragen

- Hoe kunnen er op deze locatie zo gezond mogelijk woningen worden toegevoegd kijkend naar luchtkwaliteit en geluidsbelasting?
- Welke maatregelen zijn mogelijk om de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe bebouwing binnen de voorkeursgrenswaarde van 53 dB te houden?
- Welke maatregelen zijn mogelijk om het binnenmilieu van een goede kwaliteit te laten zijn?
- Hoe kan de opzet van de woningen in het plangebied bijdragen aan het uitgangspunt van de nota 'gezondheid voor iedereen' om kwetsbare groepen niet te dicht bij drukke binnenstedelijke wegen te huisvesten?

Financiën

Uitgangspunt

Een financieel haalbaar plan passend bij de doelstellingen uit de grondexploitatie Stationsgebied.

Onderzoeksvragen

- Is het plan economisch uitvoerbaar (c.q. is er een markt voor wat er planologisch mogelijk wordt gemaakt)?
- Is het plan financieel haalbaar binnen de grondexploitatie Stationsgebied?
- Is er bij de bestemmingswijziging mogelijk sprake van planschade?

Archeologie

Uitgangspunten

Behoud in situ van archeologische waarden is het uitgangspunt. Om vast te stellen of archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn moet de archeologische verwachting in het plangebied worden getoetst. Eventuele archeologische waarden die niet in situ kunnen worden behouden, moeten door middel van archeologisch onderzoek (ex situ behoud) worden onderzocht. Nadere uitwerking van de eisen aan het onderzoek worden in de bouwenvelop beschreven.

Onderzoeksvragen

- Wat is de archeologische verwachting in het plangebied?
- Welke eisen moeten aan het archeologisch onderzoek gesteld worden?

4 Proces

Utrecht Planproces

Het planproces van het project Kop Amsterdamsestraatweg- Oude Daalstraat verloopt volgens het Utrechts planproces met een paar uitzonderingen.

Het Utrechts planproces kent zes fases:

- Initiatiefase
- Definitiefase
- Ontwerpfase
- Voorbereidingsfase
- Realisatiefase
- Beheerfase

Op dit moment bevindt de planvorming van het project zich in de initiatiefase. In de initiatiefase is het gebruikelijk dat er een kort onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid van het project. Ook worden de onderzoeksvragen voor de vervolgfase worden gedefinieerd.

Het project Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat heeft echter een voorsprong. Met de modellenstudie van 2019 is de haalbaarheid van de locatieontwikkeling al aangetoond. Daarom is ervoor gekozen om een startdocument op te stellen. Het startdocument is een richtinggevend document. Hierin staan al uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie. Ook is de voorkeursvariant van de ontwikkeling al omschreven. Wel bevat het startdocument, net als het gebruikelijke intentiedocument, onderzoeksvragen. Deze vragen worden bij het opstellen van de bouwenvelop beantwoord.

Daarnaast is in de initiatiefase nog een document opgesteld, de omgevingsscan. In de omgevingsscan wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de omgeving van het project Kop

Amsterdamsestraatweg Oude Daalstraat om te zorgen voor samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen in de omgeving. Ook verkrijgen we zo duidelijkheid over de toekomstige verkeerssituatie rondom het plangebied.

Tenslotte gaat het startdocument ter besluitvorming naar de gemeenteraad, terwijl een intentiedocument uitsluitend naar het college van B&W gaat ter besluitvorming.

Betrokken partijen

De gemeente Utrecht is eigenaar van de grond en verantwoordelijk voor de herontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat. De omwonenden en ondernemers rondom de projectlocatie worden nauw betrokken bij de herontwikkeling:

- Participatiegroep Kop ASW-Oude Daalstraat.
- Buurtgroep Pijlsweerd.
- Bewonersgroep “het DaalsePark”.
- Wijkplatform (vanaf 1 januari 2020 zijn er wijkplatforms in plaats van wijkraden. Inwoners, ondernemers en anderen zijn welkom om hieraan mee te doen).
- Wijkbureau Noordwest.
- Woningcorporatie Mitros, die veel woningbezit in Pijlsweerd heeft.
- Geïnteresseerden in een nieuwe woning.
- Ontwikkelaars die interesse hebben om deze locatie te ontwikkelen.

Participatie

Participatie bij de gemeente Utrecht betekent dat de gemeente samen de stad maakt met bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen, zodat meer Utrechters zich betrokken voelen en invloed kunnen uitoefenen op ontwikkelingen in de stad. Tijdens elke fase in het Utrechts planproces levert de gemeente één of meerdere producten op. Over deze stukken is vervolgens politieke besluitvorming. Bij een aantal van deze producten hoort een participatietraject waarbij bewoners kunnen meedenken over de inhoud.

Initiatieffase

De gemeente heeft bewoners betrokken bij de initiatieffase en het maken van dit startdocument. In oktober 2020 heeft de gemeente in de omgeving van het plangebied een wijkbericht verspreid met het verzoek aan bewoners om zich aan te melden voor de participatiegroep Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat. Tussen november 2020 en juni 2021 hebben er vijf bijeenkomsten plaatsgevonden. In totaal hebben 27 omwonenden hieraan deelgenomen. Op basis van twee modellen uit de modellenstudie uit 2019 hebben zij meegedacht over de ontwikkeling.

Tijdens de eerste bijeenkomst bleek dat de omwonenden met name zorgen hebben over de bebouwing, groen en verkeer. In eerste instantie zouden er drie bijeenkomsten plaatsvinden, maar naar aanleiding van deze zorgen zijn er extra bijeenkomsten toegevoegd om hier meer aandacht aan te kunnen besteden.

Er zijn bij de bewoners zorgen dat een deel van het groen verdwijnt, maar er worden ook kansen gezien om het groen te verbeteren en een meerwaarde voor de buurt te geven. Bewoners spraken een voorkeur uit voor groen met een ecologische waarde gericht op gebruik door de buurt.

Een open opzet met een beschutte ligging van het groen heeft de voorkeur. De bebouwing moet vooral niet te hoog worden, maar passen bij de kleinschaligheid van de buurt. Een aantal deelnemers ziet liever geen van de besproken modellen op deze plek, omdat er bedenkingen zijn bij woningbouw op deze locatie.

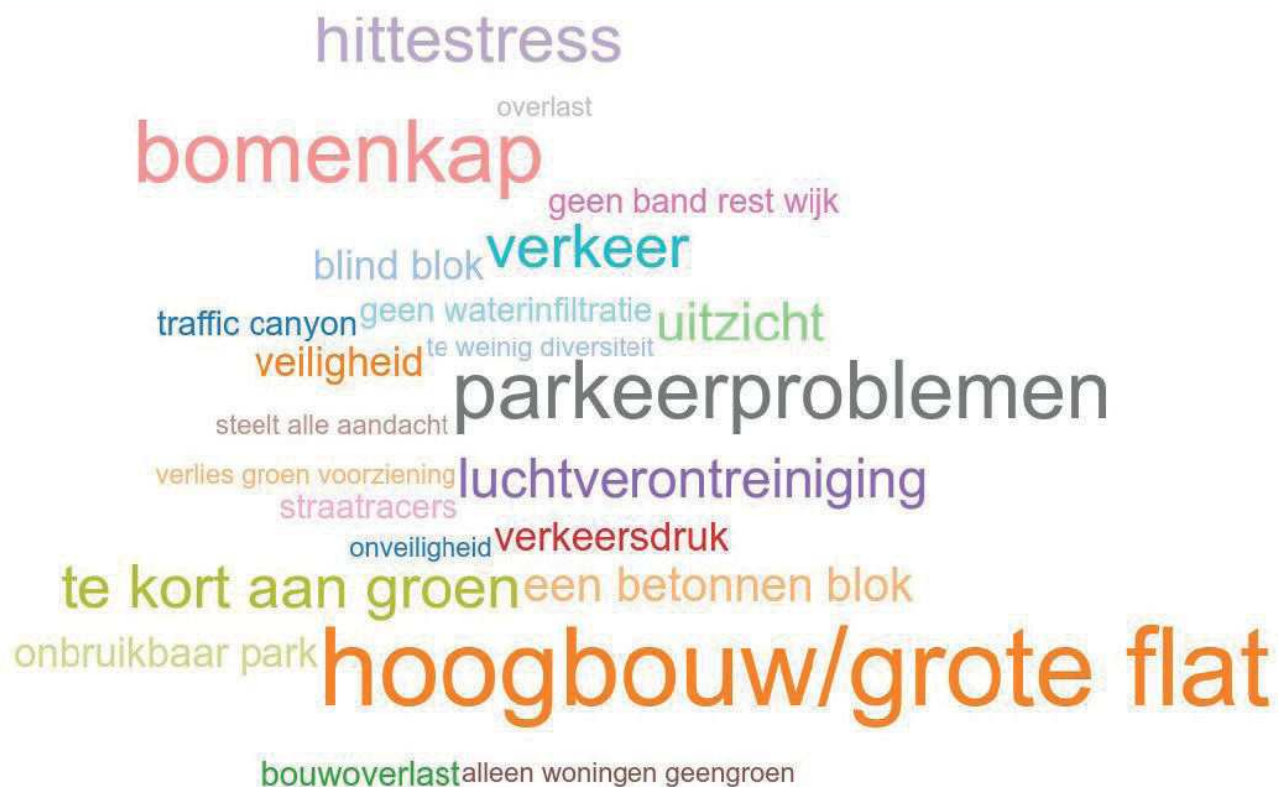
De resultaten van de bijeenkomsten zijn verwerkt in het startdocument. De concept uitgangspunten en onderzoeksvragen zijn met de participatiegroep besproken. Tijdens een laatste bijeenkomst komen de uitgangspunten en onderzoeksvragen aan bod. Alle deelnemers mogen op dit concept reageren en de gemeente laat zien op welke manieren de opmerkingen van de participatiegroep in het startdocument zijn verwerkt en welke afwegingen de gemeente hierbij heeft gemaakt. Vervolgens gaat het startdocument naar de gemeenteraad ter besluitvorming.

Vervolg

Na besluitvorming door de raad kunnen de deelnemers van de participatiegroep aangeven of ze in de volgende fase betrokken willen blijven: de definitiefase. In die fase stelt de gemeente een bouwenvelop op.



Welke bedreigingen zie jij voor dit gebied?



15

gebruikers in sessie

93

woorden toegevoegd

KOPASWMEETING1
SESSIE 18 NOV



Welke kansen zie jij voor dit gebied?



19

gebruikers in sessie

89

woorden toegevoegd

KOPASWMEETING1
SESSIE 18 NOV

Projectomgeving

Voor het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat zijn de ontwikkelingen in de omgeving in meerdere of mindere mate van invloed. Daarom is er een aparte omgevingsscan met adviezen opgesteld die als bijlage bij het startdocument is gevoegd.

Planning en vervolgstappen

In de volgende fase wordt een bouwenvelop opgesteld. Dit is de basis voor de aanbesteding van het project. Wanneer een ontwikkelaar is gekozen voor de uitvoering van het project start de ontwerpfase. Naast de ontwerpen van de bebouwing en de openbare ruimte, wordt op dat moment ook het omgevingsplan opgesteld. Na goedkeuring van de ontwerpen, vraagt de ontwikkelaar een omgevingsvergunning aan voor de realisatie.

Financiën

De ontwikkeling kop ASW is een project van de gebiedsopgave Stationsgebied. In 2019 is een modellenstudie aan de gemeenteraad voorgelegd, waar uit naar voren kwam dat enkele modellen financieel haalbaar te maken zijn. De gemeenteraad heeft aangegeven door te willen met de modellen die voldoen aan de drie genoemde randvoorwaarden (zie paragraaf 1.2).

In dit voorliggende Startdocument is gekozen om richting uitwerking van de bouwenvelop met een voorkeursmodel te werken dat voldoet aan de drie genoemde randvoorwaarden:

- (1) goede ruimtelijke inpassing.
- (2) groen van goede kwaliteit.
- (3) financiële haalbaarheid.

In de komende planfase worden de uitgangspunten nader uitgewerkt. Daar zijn keuzes voor nodig, bijvoorbeeld over parkeren, doelgroepen, functies, bouwvolumes, groenambitie, milieu etc. De te hanteren uitgangspunten hebben invloed op het financieel resultaat van het project. In de verdere uitwerking van het plan zal moeten blijken of het plan financieel haalbaar is, dan wel financieel haalbaar gemaakt kan worden.

De uitkomst van de verkenning wordt verwerkt in een bouwenvelop met een bijbehorend financieel kader. Bij vaststelling van de bouwenvelop en het nieuwe financieel kader door de gemeenteraad, wordt dit verwerkt in de grondexploitatie Stationsgebied.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Omgevingsscan

Inleiding

Voorliggende omgevingsscan behoort bij het project Ontwikkeling Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (afgekort: Kop ASW) en is opgesteld in opdracht van de Raad.

In deze omgevingsscan wordt ingegaan op de relevante ontwikkelingen in de omgeving, om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling Kop ASW goed aansluit op de omgeving en om inzicht te krijgen in welke kansen hierbij benut kunnen worden en welke opgaven daarbij horen.

Bij de raadsbehandeling Modellenstudie Kop ASW Oude Daalstraat (9 mei 2019) zijn vragen gesteld over de samenhang van de ontwikkeling Kop ASW met de ontwikkelingen die in de omgeving spelen. Met name de studie naar de verkeerscirculatie van Utrecht NoordWest en het onderzoek naar het versmallen van het aantal rijbanen van de Daalsetunnel waren hiervoor de aanleiding. Om de samenhang te borgen is parallel aan het opstellen van het startdocument Kop ASW voorliggende omgevingsscan opgesteld.

In tussentijd is bij de vaststelling van het PvE/FO Lombokplein de motie M54/2021: 30km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel aangenomen (25 maart 2021). De uitwerking van deze motie is opgenomen als **bijlage 2** van het startdocument, in deze omgevingsscan wordt hiernaar verwezen.

Ligging van het plangebied

Het plangebied Kop ASW is aangewezen als een ontwikkellocatie voor woningbouw binnen het programma Stationsgebied en maakt onderdeel uit van de grondexploitatie Stationsgebied. De locatie Kop ASW ligt in Utrecht NoordWest, deelgebied Pijlsweerd-Zuid. Op onderstaande kaart is in rood het plangebied aangegeven en oranje geeft het onderzoeksgebied voor de versmalling van de Daalsetunnel weer. Hierbij wordt ook het kruispunt Daalsetunnel-Daalsesingel-Weerdsingel betrokken vanwege de opgave inpassing fietsroutes.





Ontwikkelingen in de omgeving van Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat.

Relevante visies en beleid

Visie Groen / stedelijke groenstructuur

De ambitie van het groenstructuurplan is om door combinatie van de opgaven een groenraamwerk met meerwaarde te creëren. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. De open eindten in de groenstructuur zijn op die manier te beschouwen als ruimtelijke reserveringen voor de realisatie van toekomstig, stedelijk groen.

Het groen binnen de projecten in de stedelijke groenstructuur moet in balans zijn met het bouwen van stedelijk programma en wordt aangesloten op het omliggende netwerk. De projecten aan het netwerk worden beschouwd als nieuwe leefgebieden voor mens én dier. Dit door vergroening van deze projecten kwalitatief in te vullen als leefgebied voor soorten van de Utrechtse soortenlijst.

Mobiliteitsplan 2040

Het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld door de Raad op 15 juli 2021. Ambities uit het mobiliteitsplan zijn: verminderen van verkeersbewegingen (o.a. reduceren doorgaand verkeer in centrum), verbeteren verkeersveiligheid en verbeteren leefbaarheid/verblijfsklimaat. Dit wordt gerealiseerd door; meer ruimte voor de fiets, minder parkeren op straat, meer in garages en meer 'op afstand', geen gebiedsvreemd verkeer door de stad en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden.

Legenda

Gemeente- en wijkgrens



Wenselijke verbindingen

..... Uitbreiding van (wenselijke) verbindingen 2007

— (Wenselijke) verbindingen 2007

Groenstructuur

■ Uitbreiding op de groenstructuur van 2007

■ Stedelijk Groenstructuur 2007



Visiekaart groenstructuurplan.

Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De omgevingsvisie Binnenstad 2040 is door de raad vastgesteld op 24 februari 2022. Hierin zijn de ambities voor de toekomst voor de binnenstad omschreven; een aantrekkelijke, levendige binnenstad om te wonen, te ondernemen, te winkelen en te ontspannen.

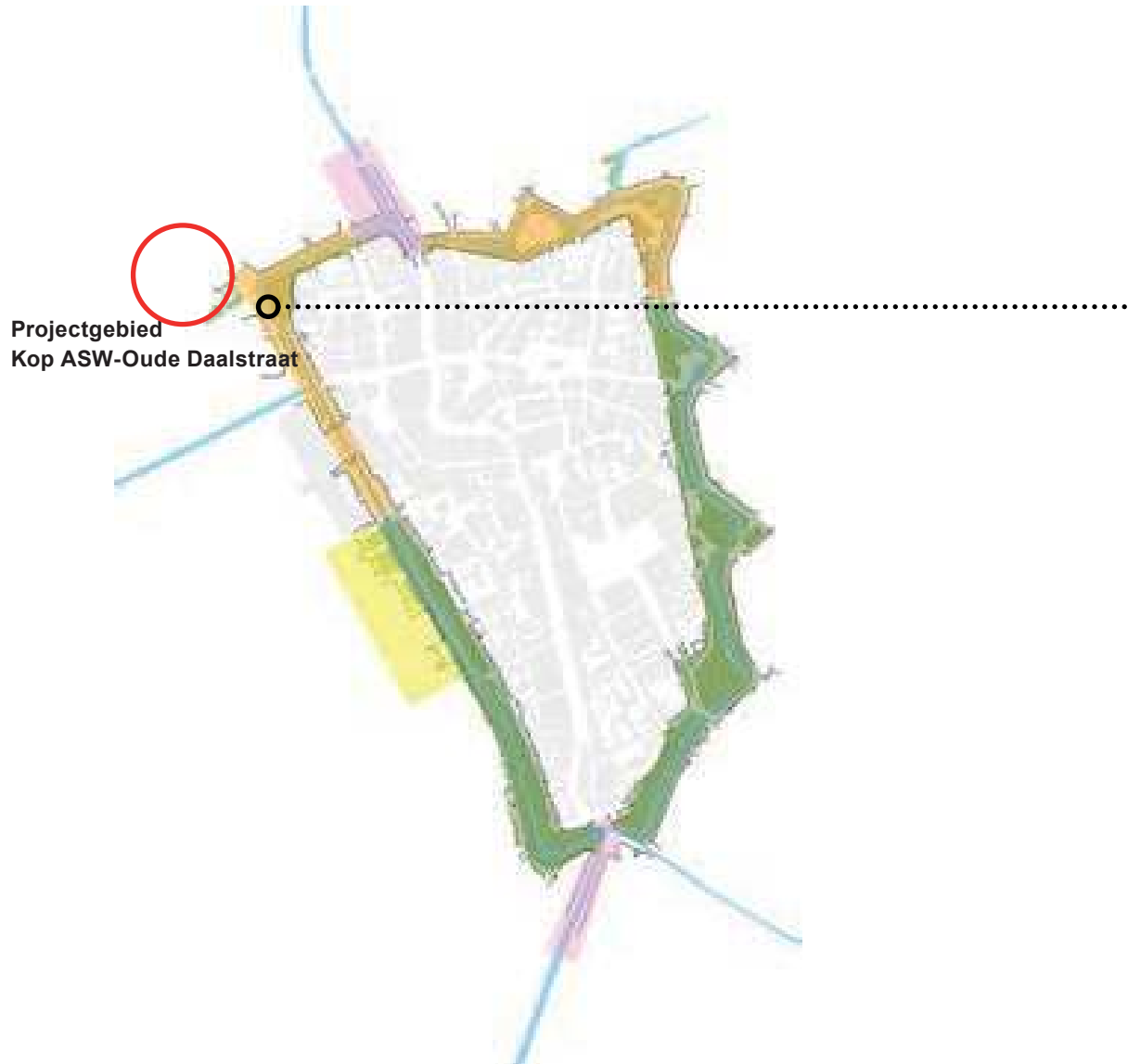
Singelpark

Eén van de ambities in de omgevingsvisie is versterking van de singel, die zou moeten uitgroeien tot 'singelpark'.

Het bestaande rondje singel wordt door veel bewoners gewaardeerd en gebruikt voor wandelen en hardlopen. De singel met zijn oevers is de belangrijkste parkstructuur van de binnenstad. Het rondje van circa 5,5 kilometer kan groener worden en meer samenhang krijgen, zodat het nog meer betekenis krijgt voor de stad. Net als het Lint in het Máximapark en het Rondje Stadseiland is de singel voor de binnenstad én de aangrenzende wijken een doorgaande en herkenbare groenstructuur met grote recreatieve waarde.

Ook bij het Paardenveld bevindt zich groen langs de singel dat wordt gebruikt als park. Dit is één van de onderdelen van het nieuwe singelpark dat veel meer kwaliteit kan krijgen, bijvoorbeeld door een inrichting met gevarieerde beplanting en mooi parkmeubilair.

Utrecht pakt de zwakke plekken aan die de singelstructuur nu nog kent. Bijvoorbeeld door ruimte op de beide oevers van de singel die nu wordt gebruikt voor verkeer en parkeren, om te vormen tot park. Daarbij staat de kwaliteit van groen en water centraal, zowel wat betreft de belevingswaarde voor mensen als de ecologische waarde voor planten en dieren.



Het singelpark bestaat uit delen met verschillende kenmerken: het noordelijk deel met kades (oranje), het zuidelijk deel met het Zocherpark (groen) en het Moreelsepark met in de toekomst verschillende tuinen (geel). Het noordwestelijk deel grenst aan de locatie Kop ASW-Oude Daalstraat.



Daalsesingel (singelpark noordwest): veel ruimte voor autoverkeer, weinig voor groen en verblijf. Veel potentie voor versterking van het singelpark.



Centrum Utrecht, A-zone: binnenstad en radialen.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving

Voor deze omgevingsscan zijn alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving in beeld gebracht.

Mobiliteit

Hieronder een overzicht van alle relevante ontwikkelingen vanuit mobiliteit in relatie tot het plangebied Kop ASW.

Verkeersstudie Noordwest

Dit is een zelfstandig onderzoek naar de verkeerssituatie in Noordwest Utrecht, met verschillende scenario's. Het scenario 'begrenzen van verkeer' is het voorkeursscenario van het College van B&W en is overgenomen in het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. Dit scenario bestaat onder andere uit een knip op de Catharijnesingel en het begrenzen van het autoverkeer op Lombokplein.

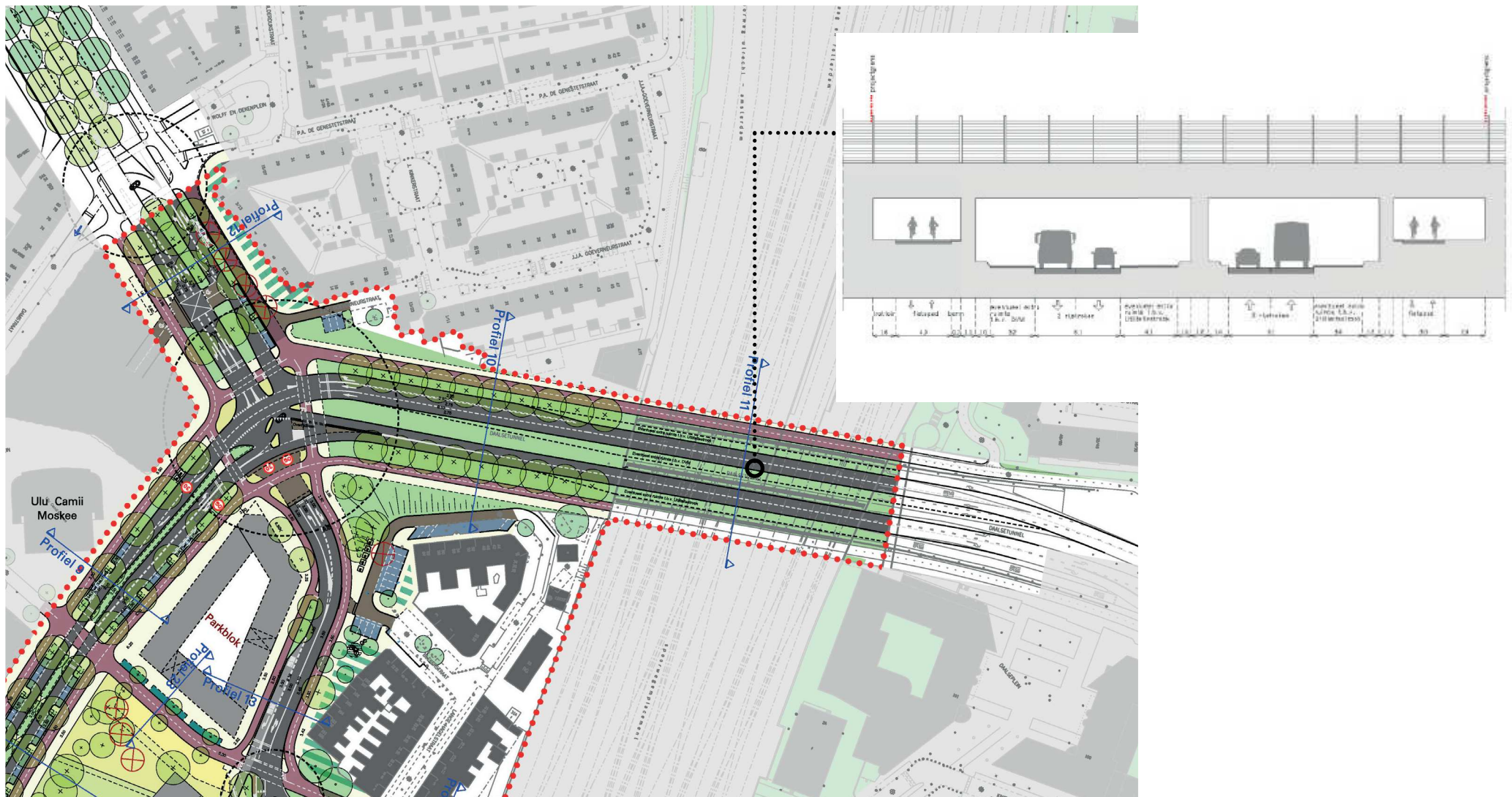
Het scenario 'begrenzen van verkeer' heeft een positief effect op het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg. Het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel neemt af van 21.500 motorvoertuigen/ etmaal (afgekort: mvt/etm) tot 18.500 mvt/etm (waarvan 15.000 van of naar Lombokplein gaan).

Momenteel zijn er 7 rijbanen door de tunnel, 3 banen stad in en 4 banen stad uit. Afname van de hoeveelheid verkeersbewegingen door de Daalsetunnel heeft een positief effect op de luchtkwaliteit en geluidsbelasting richting het plangebied.

Herinrichting Lombokplein

Het Westplein is nu nog een plek waar veel auto's, asfalt, fietsen en fietsklemmen zijn. Maar over enkele jaren is deze plek helemaal opnieuw ingericht. Dit project heet 'Lombokplein' en omvat onder andere de herstructurering van het Westplein, het doortrekken van de Leidse Rijn, het verleggen van de Graadt van Roggenweg en het aanpassen van een gedeelte van de Daalsetunnel. In het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein (afgekort: PvE/FO Lombokplein) dat op 25 maart 2021 is vastgesteld door de Raad is de opgave voor het begrenzen van autoverkeer meegenomen. Voor de Daalsetunnel zijn twee varianten opgenomen; een basisvariant (2x2-baans) en een groene variant (2x1-baans) opgenomen. Deze varianten worden verder toegelicht in de beantwoording van de motie Daalsetunnel.

Het realiseren van het Lombokplein heeft als onderdeel van de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest een positief effect op het aantal verkeersbewegingen door de Daalsetunnel.



Uitsnede FO plankaart Lombokplein, deel Daalsetunnel.

Herinrichting Amsterdamsestraatweg

De Amsterdamsestraatweg tussen Paardenveld en de Marnixlaan wordt heringericht om de leefbaarheid, veiligheid en verblijfsklimaat van de straat te verbeteren. In de zomer van 2020 is de “verkeerstudie Noordwest Utrecht” door de raad vastgesteld, daarmee zijn de verkeerkundige uitgangspunten bekend. Aansluitend zijn in 2020 de principekeuzes vastgesteld. In maart 2022 is het definitieve Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (afgekort: IPvE/FO) door het college van B en W vastgesteld.

Enkele kenmerken van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg zijn:

- Een extra hoog ambitieniveau voor het zuidelijk deel omdat dit grenst aan de historische binnenstad en hier een grote concentratie van voorzieningen is en er veel verkeersongevallen gebeuren.
- Inrichting passend bij 30 km/uur, waarbij het gewenste verkeersgedrag vanzelfsprekend wordt. Hierbij toepassing van bus-en nood- en hulpdienstvriendelijke snelheidsremmers. De ruimtelijke inrichting moet bijdragen aan ontmoediging van doorgaand autoverkeer, het verlagen van de snelheid van autoverkeer en het veiliger maken van de straat. Ter hoogte van de pleinen komen verkeersplateau's en zebrapaden om de leefbaarheid te verbeteren.
- Faciliteren van de doorfietsroute Daalsetunnel-Herenweg-Griftpark (Fietsroute om de Noord) met voldoende opstelruimte en een overzichtelijke en veilige oversteeek. Bij de herinrichting van de ASW wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe fietstunnel onder de spoorbaan (ter hoogte van de Boorstraat) op termijn als onderdeel van de doorfiets/snel-fietsroute Utrecht-Amsterdam wordt gerealiseerd.

In het definitieve IPvE/FO is voorzien in een fietspad beide zijden van de weg tussen de Weerdsingel en de Herenweg van minimaal 3.50 m breed. Dit fietspad kan in twee richtingen gebruikt worden. Rondom de aansluiting met de Herenweg scheiden we auto- en fietsverkeer beter door verplaatsing van de fietsoversteek (met middeneiland).

Onderzocht is hoe de kruising bij de Weerdsingel (poort naar de binnenstad) zo compact mogelijk ontworpen kon worden. Daaruit bleek dat er op de Amsterdamsestraatweg een opstelstrook minder kan komen, en op de Weerdsingel een rijstrook minder. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan mogelijk benut worden vanuit het project Kop ASW. Wel blijven we de kruising met verkeerslichten regelen. Door de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest is de verwachting dat er een afname van 11.000 mvt/etm naar 9.000 mvt/etm op de Amsterdamsestraatweg is. Dit is een afname, ondanks de ontwikkeling van Wisselspoor.

Het projectgebied van Amsterdamsestraatweg loopt tot aan de Weerdsingel en grenst daar aan het projectgebied van Kop ASW. De fietsoversteek vanaf het plangebied Kop ASW naar de Weerdsingel en naar de Herenstraat vallen in het plangebied van het project Amsterdamsestraatweg.

Verder heeft de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg geen directe gevolgen voor de plannen van de Kop ASW.

IPvE-FO Herinrichting Amsterdamsestraatweg (februari 2022).

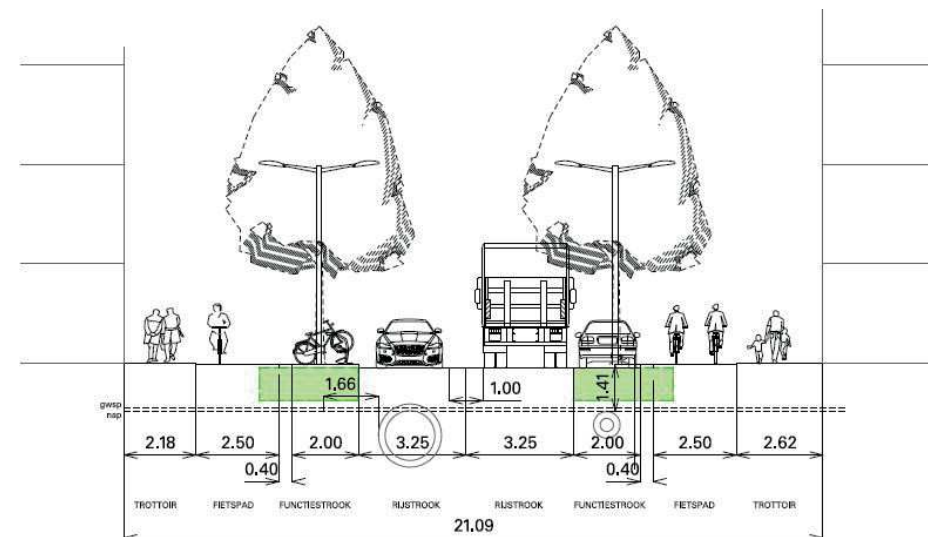


Functioneel Ontwerp, deelgebied Weerdsingel W.Z.-Herenweg.

Afbeelding 23:
Impressie van
de nieuwe situatie
bij de Herenweg met
groenvoorzieningen



Afbeelding 15:
Dwarsprofiel op
zuidelijk deel
(tussen Weerdsingel
en spoorviaduct)



Knip Catharijnesingel

Onderdeel van de vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie Noordwest is een knip voor doorgaand verkeer op de Catharijnesingel, zodat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is tussen Ledig Erf en Paardenveld. De parkeergarages rondom Hoog Catharijne blijven bereikbaar. Deze maatregel is onderdeel van het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. De verdere uitwerking van de knip Catharijnesingel vindt momenteel plaats.

Een knip voor doorgaand verkeer heeft effect op het aantal autobewegingen tussen Hoog Catharijne en de Daalsetunnel. Dit biedt kansen voor een compactere vormgeving van het kruispunt Daalsetunnel-Daalsesingel-Weerdsingel.

Daalsetunnel

Daalsetunnel is de naam van de weg tussen de Vleutenseweg en de Daalsesingel. De weg heeft een belangrijke functie als stedelijke verbindingsweg voor autoverkeer naar het centrum en wijken rondom het centrum. Tot op heden wordt de Daalsetunnel ook gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer. We verwachten dat door de verkeersmaatregelen vanuit de verkeersstudie NoordWest in de toekomst het doorgaande autoverkeer via de Daalsetunnel gereduceerd wordt.

De vastgestelde maatregelen uit de verkeersstudie NW zorgen voor een afname van het autoverkeer van 21.500 mvt/etm tot 18.500 mvt/etm. Zodra alle vastgestelde maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 zijn vastgesteld, is de reductie nog groter.

Door de verwachte afname van de hoeveelheid autoverkeer via de Daalsetunnel is de vraag ontstaan of de Daalsetunnel versmald kan worden, meer passend bij de toekomstige (meer lokale) functie van de weg. De Raad heeft verzocht om dit te onderzoeken, zowel om meer

duidelijkheid te geven over de toekomstige verkeerssituatie rondom het plangebied als te kijken naar de ruimtelijke mogelijkheden die hierdoor kunnen ontstaan voor de ontwikkeling Kop ASW. En de Raad heeft gevraagd te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30km/u (Motie 54/2021). Dit is gezamenlijk uitgewerkt in de beantwoording van die motie. Belangrijke input hiervoor zijn de resultaten van de verkeersstudie Noord West en het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein.

Fietsroutes 'om de noord' via Herenweg

Om de binnenstad te ontlasten wordt een fietsroute via de noordzijde om de binnenstad heen uitgewerkt. Deze fietsroute is onderdeel van de no-regret maatregelen van U-ned. Dat zijn maatregelen die, ongeacht de toekomstscenario's voor verstedelijking, goed zijn om te nemen. Dit project maakt onderdeel uit van het vastgestelde Mobiliteitsplan 2040.

In oktober 2021 is het Startdocument van de fietsroute om de Noord vastgesteld. De route gaat via de straten: Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat - Johannes de Bekastraat - Van 's-Gravesandestraat - Menno van Coehoornstraat - Alexander Numankade - FC Dondersstraat. Het optimaliseren van de oversteek over de Amsterdamsestraatweg, richting Daalsetunnel, is geen onderdeel van dit project. Realisatie is gepland in 2024/2025.

Het is de verwachting dat na realisatie het aantal fietsers op deze route verdubbelt. In de huidige situatie zijn de routes Daalsesingel en Daalsetunnel al druk en is de ruimte (op sommige tijdstippen) krap. Aandachtspunt voor het project Kop ASW is hoe deze fietsers vanaf en naar de Herenweg comfortabel door of langs het plangebied Kop ASW geleid kunnen worden en dat voldoende ruimte aan voetgangers wordt geboden. Dit is ook belangrijk in relatie tot het bepalen van de rooilijnen van de toekomstige nieuwbouw.

Fietsroute noordelijke singel

Onderdeel van een gemeentelijk project is het verbeteren van de fietsroute via noordelijke singel. Deze fietsroute start vanaf de kruising met de Oudenoord en gaat dan verder in oostelijke richting. Weerdsingel W.Z. aan de andere zijde van de Oudenoord is geen onderdeel van het project Noordelijke singel omdat de route voor fietsers hier al redelijk goed is. Dit project heeft geen direct raakvlak met de ontwikkeling Kop ASW. Wel kan dit project in de toekomst meer fietsers genereren ter hoogte van het plangebied.

Fietsroute Amsterdam-Utrecht, via Daalsebuurt

Deze snelfietsroute, de zogenaamde 'Dom tot Dam route', loopt van Utrecht Centrum naar Amsterdam en verbindt het centrum van Utrecht met Cartesiusdriehoek en Wisselspoor. Deze twee grote gebiedsontwikkelingen zorgen voor extra fietsverkeer van en naar de binnenstad en het stationsgebied via de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel.

Bij de projecten Wisselspoor en Cartesius zijn door de Raad twee tunnels als randvoorwaardelijk meegegeven om deze gebieden op een goede manier te ontsluiten voor langzaam verkeer. De spoortunnel bij de Locomotiefstraat is inmiddels gerealiseerd. In gebruik name van de tunnel vindt plaats zodra de nieuwe woonwijken Cartesiusdriehoek en Wisselspoor gerealiseerd zijn.

Voor de nieuwe fietsverbinding bij de Boorstraat wordt momenteel een haalbaarheidsstudie opgesteld. Vroegst mogelijke uitvoeringsdatum is 2026. Mocht de tunnel bij de Boorstraat er niet komen zorgt dat voor een toename van het aantal fietsers op de Amsterdamsestraatweg. Deze gaan van 18.000 naar 23.000 fietsers per etmaal. Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename van het fietsverkeer rondom het plangebied Kop ASW.

Brug Paardenveld

Op 3 juli 2020 is de Raad geïnformeerd over het eindrapport 'Verkennd onderzoek nieuwe fietsverbindingen'. In dit rapport is aangegeven dat de verbinding Paardenveld geen wenselijke maatregel is voor de korte termijn.

Het is wel wenselijk in dit gebied voetgangersroutes te versterken om zo Wijk C beter te verbinden met Pijlsweerd en de 1e Daalsebuurt. In de omgevingsvisie Binnenstad is aangegeven dat een nieuwe voetgangersbrug tussen Kroonstraat en Weerdsingel W.Z. een waardevolle toevoeging aan het voetgangersnetwerk is.

Mobiliteitsplan 2040

De ontwikkeling van Kop ASW sluit aan bij de ambities in het Mobiliteitsplan 2040. Het Mobiliteitsplan 2040 heeft vooralsnog geen effect op het plangebied, anders dan hierboven al benoemd.

Vastgoed en gebiedsontwikkelingen

Daalse Kwint.

In 2019 is naar aanleiding van een particulier initiatief voor sloop-nieuwbouw van één van de kantoorgebouwen een korte verkenning uitgevoerd naar de kansen voor ontwikkeling van het hele gebied. Daarbij was het uitgangspunt om van monofunctioneel (kantoren) naar een gemengd stedelijk gebied te gaan en het gebied beter te verbinden met de omgeving. Door de aanwezigheid van veel kabels en leidingen ondergronds is de studie niet doorgezet. Ook bleek tijdens dit proces dat bij de meeste andere panden in het gebied al grootschalige renovatie had plaatsgevonden. Daarmee zijn grootschalige veranderingen op korte termijn niet te verwachten. Het blijft wel de wens van de gemeente om het gebied beter aan te hechten op de omgeving, bij voorkeur samen met een programmatische verkleuring van het gebied. Hierbij moet gedacht worden aan het opwaarderen van de openbare ruimte en het verbeteren van de oversteken naar Smakkelaarsveld en de Daalsebuurt.

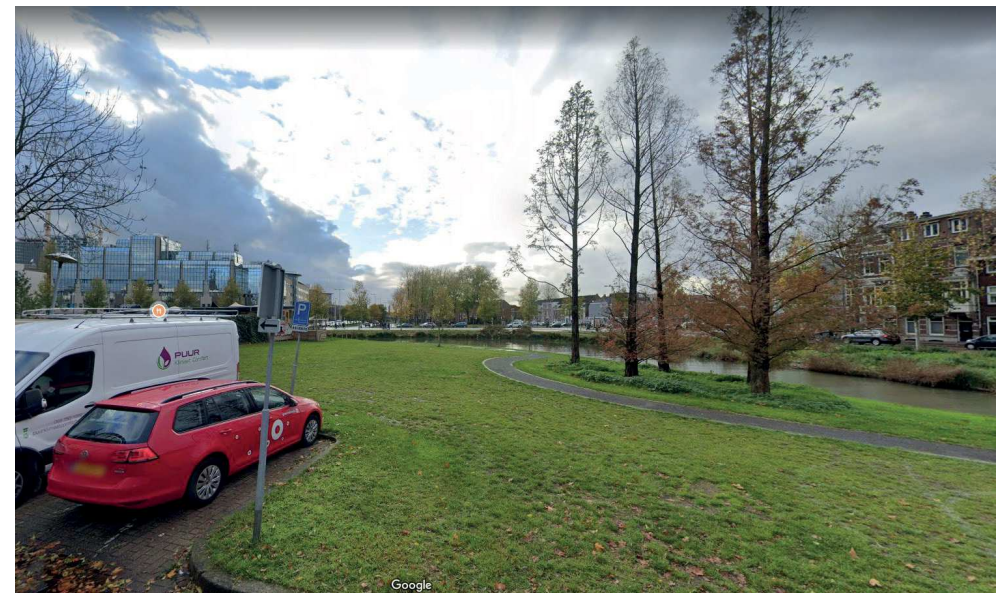
Ontwikkeling Paardenveld

Park Paardenveld is een druk gebruikte plek, met een tijdelijke horecavoorziening. De tijdelijke vergunning van pop-up restaurant ROOST is per 31 oktober 2021 afgelopen. Bij de bespreking van de programmabegroting 2022 in de raadsvergadering 11 november 2021 is de motie 'samen werken aan een prachtig Park Paardenveld' aangenomen. Het tijdelijke restaurant mag blijven tot dat er een nieuwe invulling voor het park is gevonden. In 2022 wordt verkend hoe Park Paardenveld er in de definitieve situatie uit zou kunnen gaan zien.

In april 2015 is een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herontwikkeling van parkeergarage Paardenveld/De kade opgesteld. Dit SPvE is uiteindelijk niet in procedure gebracht. De plannen voor een bioscoop gaan niet door, er zijn nog geen nieuwe plannen voor het pand.



Zicht op Daalse Kwint vanuit 1e Daalsedijk.



Zicht op Kop ASW vanuit park Paardenveld.

Stedelijke groenstructuur

Het plangebied Kop ASW is onderdeel van de stedelijke groenstructuur, net als de projecten Lombokpark, Beurskwartier en Smakkelaarsveld. In deze projecten wordt het toevoegen van wonen en voorzieningen al gecombineerd met stedelijk groen.

De groenstructuur heeft zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. In deze hoofdstructuur is de Daalsetunnel een belangrijke schakel. Versmalling van de weg geeft ruimte voor het maken van een groene verbinding en kan daarmee de barrierewerking van het spoor verminderen.

Lombokpark

Binnen het project Lombokplein wordt de bestaande reeks van groene verblijfsplekken uitgebreid en de groenstructuur robuuster gemaakt. Aan de noordzijde van de Leidse Rijn wordt een ruime groene plek aan het water toegevoegd, het Lombokpark. Een kleine maar fijne groene ruimte om doorheen te wandelen en tevens een plek voor vogels en insecten. In een latere fase wordt het ontwerp van het park samen met (toekomstige) omwonenden verder vormgegeven.

Smakkelaarspark

Het Smakkelaarspark krijgt een glooiend, groen park met gras en bomen, dat gekoppeld is aan het doortrekken van de Leidse Rijn. Hierin wordt met natuurvriendelijke oevers, groene daken, nestvoorzieningen in gebouwen, een groene wand en een vogelboschage gestreefd naar een gunstig leefgebied voor flora en fauna.

Wisselspoorpark

Onderdeel van de ontwikkeling Wisselspoor is een groenstructuur met fietsroute langs het spoor. In de oksel van de sporen is een park voorzien. Een onderdoorgang onder het spoor richting Boorstraat zorgt ervoor dat ook bewoners in de (nu nog groenarme) 1e Daalsebuurt van dit park gebruik kunnen maken.

Verdere vergroening van de spoorzone in de 1e Daalsebuurt vanaf de Boorstraat richting Daalsetunnel kan de groenstructuur op stedelijk niveau versterken.



Kansenkaart groenstructuur en ecologische verbindingen.

Effecten op het plangebied

Minder auto's, meer fietsers

De hoeveelheid autoverkeer langs het plangebied neemt in de toekomst af. De vastgestelde maatregelen uit de verkeerstudie Noord West hebben een positief effect op het aantal verkeersbeweging langs het gebied (Daalsetunnel en Amsterdamsestraatweg). Haalbaarheid van een versmalling van het aantal rijbanen is verder uitgewerkt in 'Rijbanen Daalsetunnel'.

De hoeveelheid fietsverkeer rondom het plangebied gaat toenemen, onder andere als gevolg van de ontwikkelingen Wisselspoor en Cartesiusdriehoek. De fietsroutes rondom het plangebied moeten worden aangepakt, enerzijds om de binnenstadas te ontlasten en anderzijds om het extra fietsverkeer als gevolg van de groei van de stad te kunnen faciliteren. Deze fietsverbindingen worden meegenomen als randvoorwaarde bij de inrichting van het plangebied.

Rol in groenstructuur wordt groter

Het plangebied Kop ASW is onderdeel van de stedelijke groenstructuur. Doordat er nieuwe leefgebieden toegevoegd worden in de omgeving krijgt het plangebied een belangrijkere rol als stapsteen in de ecologische verbindingen van de stad tussen de leefgebieden.

Kansen en aanbevelingen

In deze paragraaf zijn de kansen en aanbevelingen die vanuit het project kop ASW worden gezien voor de omgeving benoemd. Verder onderzoek naar de haalbaarheid en de uitvoering van deze kansen en aanbevelingen valt buiten dit project. Deze werkzaamheden dienen opgepakt te worden in separate projecten en in sommige gevallen lopen deze projecten al. In deze omgevingsscan wordt alleen de relatie gelegd met het plangebied kop ASW.

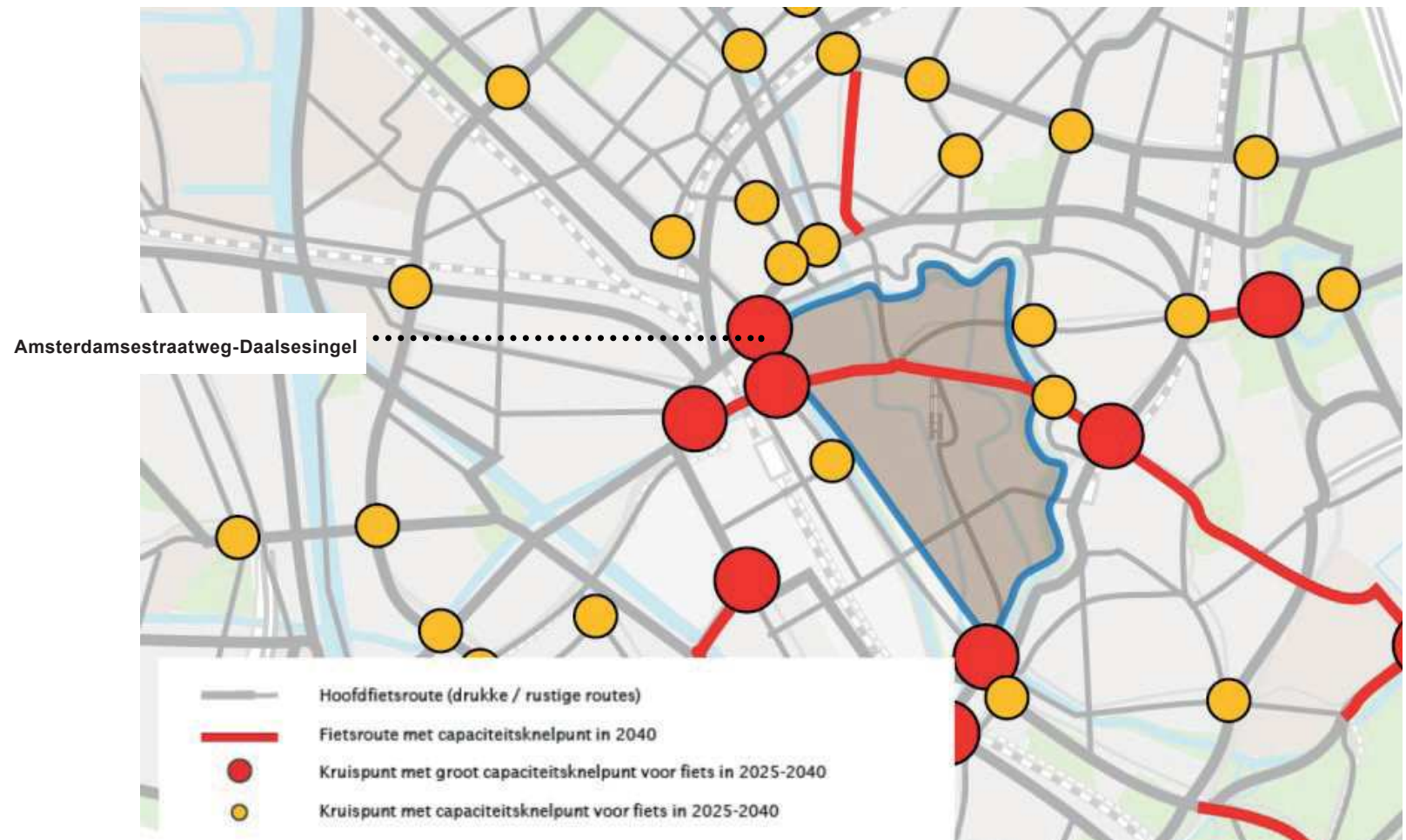
1. Versterken fietsnetwerk rondom plangebied

De Daalsetunnel is een belangrijk knooppunt in het fietsnetwerk, het verbindt diverse routes in de stad:

- routes om de binnenstad via route 'Om de Noord' en de singel,
- routes naar west en Leidse Rijn via Lombokplein,
- doorfietsroute vanuit Leidse Rijn Centrum naar binnenstad via Cremerstraat.
- routes naar noordwest via de Amsterdamsestraatweg en de route langs het spoor (1e Daalsebuurt-Wisselspoor-Julianapark).

De ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied zijn aanleiding voor nieuwe fietsroutes richting Cartesiusdriehoek en het verbeteren van de bestaande route via de singel. Hierdoor gaat in de toekomst de hoeveelheid fietsverkeer op de verschillende routes toenemen, waardoor dit knooppunt nog belangrijker wordt.

De toekomstige ontwikkelingen van het fietsnetwerk rondom het plangebied gebied zijn van groot belang voor de ontwikkeling van Kop ASW. Het knooppunt in het fietsnetwerk dient in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW verder uitgewerkt te worden, omdat het een directe relatie heeft met de bebouwing van het plangebied.



Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk bij ongewijzigd beleid (bron: Mobiliteitsplan Utrecht 2040). Omgeving Amsterdamsestraatweg-Daalsesingel springt er uit.

2. Fietsroute langs het spoor doortrekken

De route langs het spoor sluit aan op het fietspad van de Daalsetunnel. Het fietspad vanaf hier rechtdoor trekken via Daalsekwint en Smakkelaarsveld naar het Centraal Station, is een mooie aanvulling op het netwerk. Dat kan gelijkvloers met een kruising na de tunnel of via het viaduct. Dit kan parallel aan de ontwikkeling van Kop ASW onderzocht en uitgewerkt worden en vormt een meerwaarde voor het plangebied.

3. Aansluiting op Amsterdamsestraatweg-Herenweg verbeteren

De fietsroute vanaf de Daalsetunnel naar de Amsterdamsestraatweg en Herenweg moet verbeterd te worden om het fietsen noordelijk van de binnenstad aantrekkelijker te maken. Dit kan onder andere door een betere oversteek bij de kruising met de Amsterdamsestraatweg te creëren en door de auto hier minder ruimte te geven. Dit wordt verder uitgewerkt in het project herinrichting Amsterdamsestraatweg in afstemming met de ontwikkeling Kop ASW. Een goede aansluiting van de fietsroutes is noodzakelijk voor de ontwikkeling Kop ASW. Daarbij moet bekeken worden welke rol de Oude Daalstraat kan spelen in het aantrekkelijker maken van deze route, rekening houdend met verblijfs- en woonkwaliteit ter plekke. Daarnaast is het noodzakelijk dat ook andere routes en uitwisselpunten elders in Noordwest worden verbeterd zodat fietsverkeer wordt gespreid en wordt voorkomen dat de nu al drukke omgeving Paardenveld té druk en onveilig wordt.

4. Tunnel bij de Boorstraat realiseren

De ontwikkelingen Cartesiusdriehoek en het Wisselspoorkwartier gaan een toename van het fietsverkeer veroorzaken op de Amsterdamsestraatweg. Om de Amsterdamsestraatweg te ontlasten worden de mogelijkheden voor een tunnel bij de Boorstraat onderzocht door middel van een haalbaarheidsstudie.

Realisatie van de tunnel bij de Boorstraat zorgt voor een spreiding van het fietsverkeer en heeft daarmee invloed op het ontwerp van het fietsnetwerk rondom het plangebied Kop ASW.

5. Brug bij de Weerdsluis

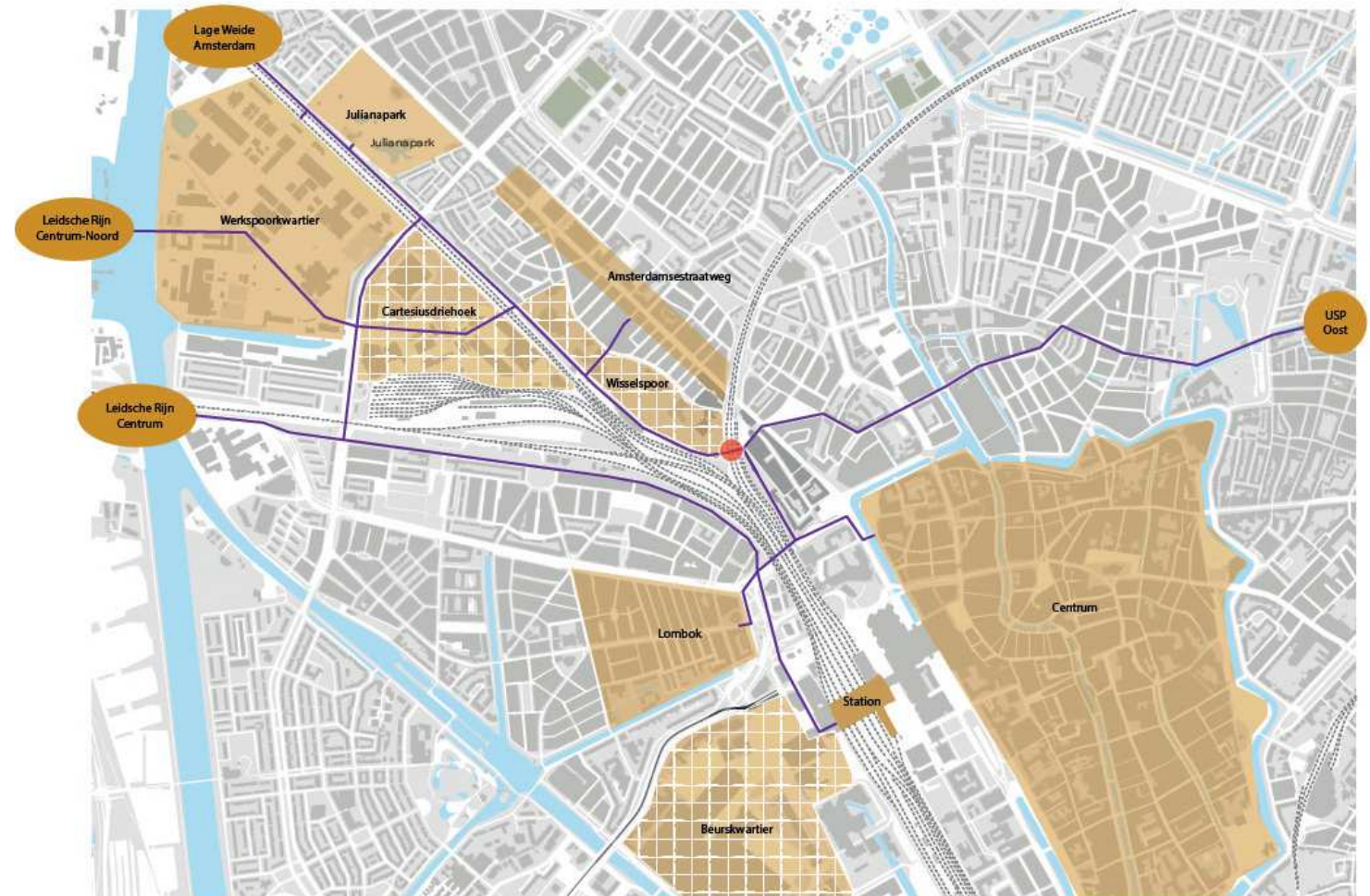
Om de binnenstad te ontlasten worden alternatieve routes die om de binnenstad heen gaan geoptimaliseerd, zoals de fietsroute 'om de Noord' en de Noordelijke singelroute. De eerste is een bestaande fietsroute die wordt geoptimaliseerd. De tweede is op dit moment een sluiproute voor fietsers, die vanwege de smalle oversteek van de Weerdsluis niet lekker doorfietst.

Een verbetering in de oost-west-verbinding ter hoogte van de Weerdsluis is onderdeel van de Gebiedsopgave omgeving Weerdsluis. Dit staat los van de ontwikkeling van Kop ASW.

6. Fietsroute faciliteren langs het plangebied

Het huidige fietspad vanuit de Daalsetunnel richting plangebied Kop ASW volgt de tunnelconstructie (keerwand) en maakt daarna een 'knik' richting de rijbaan.

Door de verwachte toename van het aantal fietsers op deze route moet verbetering van het fietspad (ligging en breedte) onderzocht worden. Aanpak van dit fietspad heeft een directe invloed om de ontwikkeling Kop ASW zoals de positie van de bebouwing. Onderzoek en verdere uitwerking dient in samenhang met de ontwikkeling Kop ASW opgepakt te worden.



Overzicht nieuwe routes en ontbrekende schakel tunneltje Boorstraat.

Versterken verbindingen voor voetgangers

De kansen voor de verbinding van het plangebied met de binnenstad, het stationsgebied en Smakkelaarsveld zijn er met name voor voetgangers. Er zijn wel verbindingen, maar deze zijn niet heel uitnodigend. Hier is sprake van veel hobbels en obstakels.

Mogelijke kansen voor betere verbinding vanuit het plangebied richting binnenstad en station zijn het maken van een voetgangersroute via Daalse Kwint en Smakkelaarsveld (oorspronkelijke Daalsedijk route) en het toevoegen van een (voetgangers-)brug bij Paardenveld/Kroonstraat. Het verbeteren van de verbindingen voor voetgangers vanuit het plangebied naar de binnenstad en het station zijn een grote meerwaarde voor de ontwikkeling van Kop ASW.

Wegprofiel Daalsetunnel

De kansen en aanbevelingen voor het wegprofiel van de Daalsetunnel zijn uitgewerkt in bijlage 2.

Groene stapsteen

De ontwikkeling van Kop ASW biedt kansen om de kwaliteit van het huidige groen te verbeteren en deze beter te laten aansluiten op het groen in de omgeving. Denk hierbij aan het verbeteren van de verticale gelaagdheid, diversiteit aan soorten groen en het toevoegen van groene gevels en verblijfplaatsen in de nieuwe gebouwen. Deze locatie is een (potentiële) schakel in de stedelijke groenstructuur, door de ligging tussen de gebieden Lombokpark en Paardenveld. Het plangebied kan functioneren als 'groene stapsteen' tussen de gebieden.

Door middel van een groene verbindingen/ faunapassage via de Daalsetunnel kan Kop ASW verbonden worden met het Lombokpark. Onderzoek naar de wijze waarop het plangebied te ontwikkelen is als groene stapsteen is onderdeel van het project Kop ASW en wordt meegenomen in de volgende fase.

Groencompensatie in de 1e Daalsebuurt

Ontwikkelen in de groenstructuur is mogelijk, als er voldoende kwalitatieve en/of kwantitatieve compensatie plaats vindt. De 1e Daalsebuurt is een buurt met veel verharding en weinig groen, daarnaast is bomencompensatie noodzakelijk vanwege de kap van een aantal bomen in het plangebied. Er lijken goede mogelijkheden voor het vergroenen van de spoorzone richting Wisselspoor (zie ook Groenstructuurplan).

Het centraal in de buurt gelegen speelterrein aan de Spijkerstraat biedt veel potentie om uit te groeien tot buurtparkje aan deze groene verbinding. Onderzoek naar de mogelijkheden voor bomencompensatie is onderdeel van het project Kop ASW en wordt meegenomen in de volgende fase.



Huidige voetgangersroutes en mogelijk nieuwe verbindingen omgeving Kop ASW en Daalsetunnel.



Kansen voor extra groen in de wijk (hier: speeltuin aan Spijkerstraat). Van besloten speeltuin naar buurtpark?

Conclusie en advies vervolg

Deze omgevingsscan geeft een overzicht van de kansen en aanbevelingen in de omgeving in relatie tot het plangebied. Dit betreft nog geen projecten met dekking. Het project Kop ASW kan los van de benoemde kansen en aanbevelingen doorgaan.

De opgave is om hier 'stad te maken' en gezond stedelijk leven te stimuleren. Het gaat hier naast versmalling van de wegen ook om de herinrichting en vergroening van openbare ruimte én een zorgvuldige stedenbouwkundige aanhechting van aangrenzende buurten en bebouwing.

Gebiedsopgave

Dit deel van het centrum en Noordwest is enorm in beweging. Er zijn veel lopende projecten en uitdagende opgaven die invloed op elkaar hebben. Een samenhangend perspectief waarin de verschillende projecten en opgaven samen komen en elkaar versterken is nodig om de stedelijke ambities voor gezond stedelijk leven hier waar te kunnen maken.

Geadviseerd wordt om dit in een volgende fase actief op te pakken en overleg en inhoudelijke afstemming tussen de gebieden Centrum en Noordwest te organiseren.

Daarnaast geldt voor het project Kop ASW-Oude Daalstraat een aantal belangrijke punten voor het vervolg.

1. Benoem aanpak Daalsetunnel als zelfstandig project

Om het beste voor de stad te doen wordt geadviseerd om de mogelijkheden voor aanpassing van de Daalsetunnel als zelfstandig project op te pakken en aangrenzende (toekomstige) ontwikkelgebieden daar goed bij te betrekken. Daarnaast leent aanpak van de tunnel zelf zich goed voor participatie met de omgeving.

Advies is om het plangebied van het project Kop ASW niet uit te breiden met de Daalsetunnel. De Daalsetunnel heeft momenteel een belangrijke verbindende functie in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Maar we willen ervoor zorgen dat deze routes in de stad minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

Ook is de tunnel met bijbehorende constructies aan weerszijde eigendom van ProRail. Het verkennen van de mogelijkheden moet dan ook in nauwe samenwerking met ProRail moeten plaatsvinden. Daarmee is de opgave integraal en is het niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid.

2. Aansluiten op fietsnetwerk

Door het toenemen van het fietsverkeer dient het fietsnetwerk rondom het plangebied versterkt te worden. Het plangebied ligt nu en in de toekomst op een belangrijke positie (knooppunt) binnen in het fietsnetwerk.

Dit knooppunt in het fietsnetwerk dient uitgewerkt te worden in afstemming met het project Kop ASW. Het optimaliseren van de fietsroute langs het plangebied is daar onderdeel van. Vanuit het project Kop ASW dienen randvoorwaarden meegegeven te worden met betrekking tot de mogelijkheden binnen het plangebied van Kop ASW. Uitgangspunt is dat vanuit het project Kop ASW goed aangesloten wordt op het netwerk en een fietsroute langs/door het plangebied gefaciliteerd wordt.

3. Groene stapsteen versterken

Door de ontwikkelingen in de omgeving worden nieuwe leefgebieden voor flora en fauna toegevoegd. Het plangebied blijft onderdeel van deze stedelijke groenstructuur en krijgt een belangrijkere rol als stapsteen in de ecologische verbindingen van de stad tussen de leefgebieden.

De inzet vanuit dit project zou moeten zijn om het plangebied als groene stapsteen in het stedelijk netwerk te versterken. Dit sluit aan bij de randvoorwaarden zoals die zijn meegegeven door de Raad.

4. Betrekken Daalsesingel en kruising Weerdsingel W.Z.

De 1e Daalsebuurt en omgeving ASW profiteren nog niet optimaal van de net herstelde singel. De kruising Daalsetunnel-Weerdsingel is door zijn ruime opzet met veel rijstroken daarin nog teveel een belemmering. Tegelijkertijd is in de omgevingsvisie Binnenstad de wens aangegeven het 'singelpark' te versterken. Aanpak van de Daalsesingel is hierin een belangrijke opgave. Geadviseerd wordt om te verkennen wat er nodig is om de Daalsesingel en de kruising met de weg Daalsetunnel compacter en prettiger oversteekbaar te maken. Dit in combinatie met uitbreiding van het groen aan de buitenzijde van de singel. De mogelijkheden hiervoor moeten onder andere in samenhang met de uitwerking voor Park Paardenveld worden bekeken.

Voor de kruising Amsterdamsestraatweg-Weerdsingel W.Z. is verbetering van de oversteekbaarheid en het compacter maken van de kruising al onderzocht en verwerkt in het concept IPvE/FO Amsterdamsestraatweg.



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00