Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 18 februari 2025

1 Raadsvoorstel Vaststellen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat
Tijd: 19:30-20:30
Locatie: Grote trouwzaal
Beleidsterrein: ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder:Wethouder Eerenberg
Agendeerders:
Gertjan te Hoonte (VVD), Rick van der Zweth (PvdA), Louise de Vries (Partij voor de Dieren), Joost Vasters (D66), Hessel Stellinga (CDA),Fred Dekkers(Groenlinks)
Motivatie:
De raad heeft een voorstel gekregen voor de ontwikkeling van woningen op de hoek van de Amsterdamsestraatweg / het Daalsepark. De raad heeft eerder varianten voor de ontwikkeling van de locatie gekregen en naar aanleiding daarvan alternatieven en vragen meegegeven aan het college. In het voorliggende raadsvoorstel wordt daarop ingegaan. De raadsleden willen graag meer gevoel krijgen bij de verschillende varianten en de voor- en nadelen en nodigen het college en de betrokken architect uit om aan de hand van de beschikbare maquette(s) de varianten toe te lichten.
Daarna willen de commissieleden graag met (toekomstige) bewoners en belanghebbenden in gesprek over hoe hoe zij de verschillende varianten zien.

Dossier 4400 voorblad
Raadsvoorstel vaststellen voorkeursmodel Kop ASW
Onderbouwing voorkeursmodel Kop ASW - Oude Daalstraat
Bijlage Advies document Next Architects Kop ASW
Bijlage Verslag opgehaalde reacties uit de omgeving Kop ASW - Oude Daalstraat
Startdocument Kop ASW-Oude Daalstraat
Informatieblad Rib
Inbreng Fietsersbond RIB Kop Amsterdamsestraatweg

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	4400
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	18 februari 2025
Agendapunt	1
Titel	Raadsvoorstel Vaststellen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat
ID	4619
Behandelend ambtenaar	Kuik, Linda
Telefoon	030 2869635
E-mail	l.kuik@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	18 februari 2025

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Linda Kuik
Kenmerk	12920152
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee(geheime bijlage)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (model 5c) vast te stellen, met circa 50 woningen, in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen.

2. Voor de realisatie van het voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg 1,0 miljoen euro uit de reserve betaalbaar wonen te bestemmen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage ‘Financiële haalbaarheid modellen Kop ASW’ op grond van artikel 87 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5. 1 lid 2 sub b van de Woo, totdat de grondexploitatie Stationsgebied (incl. Kop ASW) volledig is gesloten. Het financiële belang van de gemeente kan worden geschaad en de gemeente kan bij onderhandelingen benadeeld worden als onderhandelaars van marktpartijen beschikken over deze geheime informatie. Deze informatie over de ontwikkelstrategie en gemeentelijke (financiële) kaders kunnen marktpartijen gebruiken bij onderhandelingen, het opstellen van offertes, prijsbepaling en het uitwerken van plannen en strategieën.

Samenvatting

In opdracht van de gemeenteraad zijn meerdere modellen voor de herontwikkeling van het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat verder uitgewerkt. Deze modellen zijn onderling vergeleken en de reacties hierop uit de omgeving zijn opgehaald. De resultaten van de nadere uitwerking en de gesprekken met de omgeving hebben geleid tot een voorkeursmodel met circa 50 woningen in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen. In bijgevoegd startdocument is het voorkeursmodel opgenomen. Met het vaststellen van het voorkeursmodel wordt de initiatieffase afgerond. Hiermee wordt een stap voorwaarts gezet en kan dit stuk stad zorgvuldig hersteld worden. De volgende stap is het opstellen van een Nota van Uitgangspunten (NvU) conform het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling (UPG).

Context

Aanleiding

De locatie Kop Amsterdamsestraatweg–Oude Daalstraat ligt in Utrecht NoordWest en is aangewezen als een ontwikkellocatie. 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. Op 26 oktober 2017 is aan de gemeenteraad toegezegd om scenario's op te stellen voor het plangebied, waarbij alle wensen en opmerkingen van de raadscommissie meegenomen zijn. De belangrijke randvoorwaarden zijn: goede ruimtelijke inpasbaarheid in de bestaande omgeving, goede kwaliteit van het groen en financiële haalbaarheid. 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 besloten om een startdocument op te stellen voor een ontwikkeling van deze locatie die voldoet aan de drie randvoorwaarden. Ook besloot de raad 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. In december 2022 is het concept-startdocument en omgevingsscan Kop ASW-Oude Daalstraat besproken in de gemeenteraad, aan de hand van de raadsbrief 'Uitwerking motie Daalsetunnel 30 kmu en project kop ASW' van 5 juli 2022. In motie 2022/404 heeft de raad het college opgedragen om drie modellen (model 1, model 2 en model 3) voor de ontwikkeling van deze locatie – of mogelijke tussenvormen hiervan – op hoofdlijnen uit te werken.

Uitwerking verschillende modellen

In oktober 2023 is Next Architects geselecteerd en hebben zij opdracht gekregen om de drie modellen verder uit te werken en de participatie vorm te geven. Als variant op deze modellen zijn zoals in de motie gevraagd nog twee modellen (model 4 en model 5) uitgewerkt als mogelijke tussenvormen.

De vijf modellen zijn:

Model 1 (voorheen model E):

- bebouwing tegen straatkant aan/ zuidkant
- was na eerdere participatie het voorkeursmodel en is zo voorgesteld aan de gemeenteraad in december 2022
- behoud van circa 12 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 2 (voorheen model D):

- bebouwing tegen bestaande bouw aan /noordkant
- had tijdens de eerdere participatie (2020-2022) niet de voorkeur
- behoud van circa 18 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 3:

- is het door de fractie van de VVD toegevoegde model 'D+' (waarbij meer rekening wordt gehouden met behoud bomen en minder woningen worden toegevoegd)
- behoud van circa 25 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 4:

- als variant op model 3, zoals gevraagd in de motie, uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm.
- dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.
- behoud van circa 25 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 5:
- als tweede variant op model 3 uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm.
- dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.
- bebouwing in carré vorm.
- behoud van circa 23 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)
- voor dit model zijn drie (woon) programma's doorgerekend:
    a) programma met 49 woningen, waarvan 30 sociaal en 19 middenhuur, conform de tekeningen van NEXT.
    b) programma met 49 woningen volledig betaalbare koop.
    c) programma, met 49 woningen, waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector, conform het coalitieakkoord (= voorliggend voorkeursmodel)

Van deze vijf modellen is inzichtelijk gemaakt wat deze betekenen op het gebied van aantal woningen, groen en biodiversiteit, park- en recreatiefunctie, stedenbouwkundige inpassing en financiën. In de volgende fase wordt het effect van het voorkeursmodel op de bomen nader onderzocht door middel van een Boom Effect Analyse. Daarnaast is in de motie gevraagd om de wensen, ideeën en belangen van de omwonenden en (toekomstige) gebruikers van het gebied te betrekken. Nadere uitwerking van deze modellen, een weging van de modellen en de reacties van de omgeving zijn opgenomen in bijgevoegd document 'onderbouwing voorkeursmodel Kop ASW- Oude Daalstraat'. Het voorkeursmodel, model 5c (met 49 woningen, waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector, conform het coalitieakkoord) scoort overall het beste op gevraagde onderdelen voor deze locatie. Dit model is een ontworpen tussenvorm door Next Architect met circa 50 woningen in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen.

Juridische context
De raad is bevoegd om beleidskades vast te stellen. Het college is bevoegd om besluiten van de raad voor te bereiden en om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren. Daaronder valt ook vaststelling van een startdocument (sinds 2019 Intentiedocument genoemd).

Een startdocument betreft de afronding van de initiatieffase conform het UPP, zoals dat toegepast werd vanaf de vaststelling van het UPP op 12 januari 2010. Vanaf 2019 is de term startdocument gewijzigd in intentiedocument (IDOC), omdat dit beter aansloot bij de bedoeling van het document. Inmiddels is op 14 november 2024 het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling vastgesteld. Dat kent geen intentiedocument meer, maar voorziet onder andere in een korte ambtelijke intake van een bouwinitiatief.

De herontwikkeling van het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat kent een lange geschiedenis en is gestart in een tijd toen nog startdocumenten werden vastgesteld voor ruimtelijke projecten. Op verschillende momenten heeft de raad aan de hand van moties of besluitvorming uitspraken gedaan over de locatie Kop Amsterdamsestraatweg–Oude Daalstraat. Met het vaststellen door de raad van het voorkeursmodel (model 5c) wil het college de initiatieffase afronden. Het college neemt daarom geen besluit meer over het startdocument zelf. Omdat raad in 2019 heeft besloten een startdocument op te stellen, en de nu voorliggende scenariokeuze antwoord is op de motie Houd vaart met het Daalsepark (M22/404) waarin de raad ook vroeg om verwerking in het startdocument, is dit startdocument wél ter informatie bijgevoegd.

Het college stelt voor om voor het vervolg van het ruimtelijke traject het proces van het UPG te volgen, om zo aan te sluiten bij actuele werkwijze voor ruimtelijke projecten.. Het voorkeursmodel, wat met het voorliggende raadsvoorstel ter besluitvorming voorligt, is opgenomen in het startdocument.

In het vervolgtraject wordt er toegewerkt wordt naar een Nota van Uitgangspunten (NvU), deze wordt te zijner tijd ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Het toevoegen van woningen en voorzieningen binnen het plangebied is in strijd met het Omgevingsplan. Dit betekent dat voor deze ontwikkeling een wijziging van het Omgevingsplan nodig is.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Met de vaststelling van dit voorkeursmodel kan gestart worden met de definitiefase, waarbij in de NvU de kaders en randvoorwaarden staan voor deze ontwikkeling met de gemeentelijke ambities en beleidskaders.
Met het voorkeursmodel wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied gelegen aan rand van de 1ste Daalsebuurt zorgvuldig hersteld met woningen, (buurt)voorzieningen en groen, kan de Amsterdamsestraatweg beter verbinden met de binnenstad en kunnen de openbare ruimte en het groen meer betekenis krijgen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Oktober 2017 Raadsbrief modellenstudie Kop Amsterdamsestraatweg Oude Daalstraat
- 9 mei 2019 Raadsbesluit Keuze richtinggevende modellen voor de verdere planontwikkeling Kop
- Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat25 maart 2021 bij de behandeling van het PvE/FO Lombokplein heeft uw raad de motie ‘30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel’ (M54/2021) aangenomen.
- 5 november 2021 Raadsbrief Beantwoording diverse toezeggingen raadscommissies Programmabegroting 2022
- Juli 2022. Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 kmu en project kop ASW
- 22 December 2022 ‘ Motie Houd vaart met het Daalsepark (22/M404)
- Juni 2023. Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg
- Juni 2024. Raadsbrief Voortgang motie 2022/404 over project Kop Amsterdamsestraatweg
- Oktober 2024. Raadsbrief Voortgangsrapportage projecten Stationsgebied, Lombokplein en Beurskwartier

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Het voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (model 5c) vast te stellen, met circa 50 woningen, in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen.
Argumenten	
1.1	Het voorkeursmodel voldoet aan de eerder door de gemeenteraad meegegeven, randvoorwaarden voor deze ontwikkeling, goede ruimtelijke inpasbaarheid in de bestaande omgeving en goede kwaliteit van het groen.
	Met dit voorkeursmodel wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied, gelegen aan rand van de 1ste Daalsebuurt, zorgvuldig hersteld met woningen, (buurt)voorzieningen en groen. Door de compacte bouwvorm kunnen veel bestaande bomen behouden blijven, kunnen de openbare ruimte en het groen meer betekenis krijgen voor de wijk en kan Oude Daalstraat 12 ingepast worden.
1.2	Het voorkeursmodel zorgt voor een toename van woningen
	Het voorkeursmodel zorgt voor een toename van circa 50 woningen, waarbinnen gemengde woningtypes mogelijk zijn. De andere modellen (model 1 t/m 4) die door NEXT zijn uitgewerkt voegen tussen de 39 en 59 woningen toe. De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is een locatie

	op gemeentelijke grond, waarbij niet alleen niet alleen stringent is gekeken naar de verdeling van woningen per wijk. Er is ook gekeken naar de omliggende buurten (waaronder het centrum) én de stedelijke vraag naar meer betaalbare woningen. Het voorliggende voorkeursmodel voor deze locatie heeft een woonprogramma bestaande uit circa 50 woningen. Bij de verdere uitwerking in de Nota van Uitgangspunten streven we naar een uitwerking van het coalitieakkoord conform de volgende verdeling: 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector.
1.3	Binnen het voorkeursmodel kunnen zoveel mogelijk bestaande bomen behouden blijven.
	In lijn met het door de VVD-fractie toegevoegde model ‘D+’ wordt er in het voorkeursmodel rekening gehouden met maximaal behoud van bestaande bomen en groen. Daarnaast kan het plangebied worden ontwikkeld met meer kwalitatief gebruiksgroen voor de bestaande buurt en toekomstige bewoners van de nieuwbouw.
1.4	Het voorkeursmodel geeft meer ruimte voor langzaam verkeer in het plangebied.
	Het voorkeursmodel geeft meer ruimte aan de fietser en voetganger in het plangebied, door het opheffen van bestaande parkeerplaatsen en door te zorgen voor een logische aansluiting op het fiets- en voetgangersnetwerk rondom het plangebied.
1.5	De opgehaalde reacties uit de omgeving zijn meegewogen in het voorstel voor het voorkeursmodel.
	De uitgewerkte modellen zijn gepresenteerd aan de omgeving, daarbij zijn de reacties opgehaald. In totaal hebben circa 15 personen hun reactie op de verschillende modellen gegeven. De individuele reacties zijn verschillend. Er wordt over het algemeen positief gereageerd op het behoud van de bestaande bomen. Ook wordt er door een aantal bewoners aangegeven dat ze liever geen van de besproken modellen op deze plek zien, omdat er bedenkingen zijn bij woningbouw op deze locatie. Daarnaast is er vanuit de bewoners uit de Oude Daalstraat bezorgd gereageerd op de modellen waarbij de bebouwing dichterbij komt. Uit de reacties is niet duidelijk één voorkeursmodel naar voren gekomen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het plangebied ligt in de stedelijke groenstructuur.
	Het plangebied is een groene plek binnen een hoog stedelijke omgeving en maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur (vastgesteld in 2018) van Utrecht. Het is daarmee beleidsmatig beschermd groengebied. Bij de nadere uitwerking van het plan worden de mogelijkheden voor volledige kwalitatieve en kwantitatieve compensatie nader onderzocht.
1.2	Het voorkeursmodel is een relatief klein bouwblok voor het inpassen van drie segmenten.
	Bij de verdere uitwerking van het voorkeursmodel 5c, bestaande uit circa 50 woningen, streven we naar een uitwerking van het coalitieakkoord conform de volgende verdeling: 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector. In de volgende fase wordt, onder andere in afstemming met de STUW, de haalbaarheid van het realiseren van drie segmenten in dit relatief kleine bouwblok onderzocht.
Beslispunt	

2	Voor de realisatie van het voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg 1,0 miljoen euro uit de reserve betaalbaar wonen te bestemmen.
Argument	
2.1	De reserve betaalbaar wonen maakt het financieel mogelijk om op de Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat een woonprogramma te realiserenconform coalitieakkoord.
	Het woonprogramma bestaande uit circa 50 woningen, waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector leidt tot een publiek tekort, welke gedekt kan worden door de reserve betaalbaar wonen aan te wenden. Per saldo is met dit programma sprake van een sluitende businesscase. Voorliggend voorkeursmodel met een woonprogramma dat voor een deel bestaat uit sociale en middenhuurwoningen draagt bij aan een langjarige borging van de betaalbare woningen. Zonder de inzet van de reserve betaal wonen is een financieel sluitende businesscase alleen mogelijk met een woonprogramma dat volledig bestaat uit betaalbare koop (model 5b).
Kanttekening/risico	
2.1	Met het bestemmen van 1,0 miljoen euro uit de reserve betaalbaar wonen, is het niet meer mogelijk om deze financiële ruimte te bestemmen voor de andere projecten voor betaalbaar wonen.
	De reserve betaalbaar wonen wordt gevoed met de opbrengsten uit de Conversieregeling Erfpacht 2021. Met de besluitvorming bij het MPR 2024 is het nog te bestemmen bedrag in de reserve betaalbaar wonen op dit moment 1,002 miljoen euro. Met het bestemmen van dit bedrag voor het project Kop Amsterdamsestraatweg is het niet meer mogelijk om deze financiële ruimte te bestemmen voor de andere projecten zoals die genoemd zijn in de geheime bijlage overzicht projecten betaalbaar wonen bij het MPR 2024. De planfase (starten met de definitiefase) waar het project Kop Amsterdamsestraatweg voor staat vraagt nu om een afweging. Bij de andere projecten uit het overzicht is dat op dit moment niet aan de orde. Bij het MPR 2025 zal de lijst projecten op basis van recente inzichten worden geactualiseerd.

Financiën

Het project Kop Amsterdamsestraatweg maakt sinds 2012 onderdeel uit van de grondexploitatie Stationsgebied (programma Ontwikkelen en Wonen voor iedereen). Dit betekent dat de reeds gemaakte kosten (boekwaarde) en de nog te maken kosten en opbrengsten voor dit project worden meegenomen in het saldo van de grondexploitatie.

Het financiële resultaat van de huidige businesscase voor Kop ASW – Oude Daalstraat is als voorwaarde gesteld voor de toekomstige invulling. (zie bijlage Financiële haalbaarheid modellen Kop ASW).

Het voorkeursmodel gaat uit van inpassing van de bestaande woning, Oude Daalstraat 12, dit is verwerkt in de businesscase Kop ASW – Oude Daalstraat. Het voorkeursmodel (model 5c)), voldoet met het bestemmen van 1,0 miljoen euro uit de reserve betaalbaar wonen aan de randvoorwaarde financiële haalbaarheid.

Vervolg

- Nota van Uitgangspunten - conform UPG. Deze wordt naar verwachting eind 2025 voorgelegd aan de raad ter besluitvorming.
- Voorbereiden tender procedure – tender – selectie – gunning.
- Uitwerken plan door ontwikkelaar (VO + DO)
- Wijziging Omgevingsplan

- Vergunning
- Gronduitgifte en start bouw.

Participatie

De gemeente heeft bewoners betrokken bij de initiatieffase en het maken van het startdocument (conform het raadsbesluit van 9 mei 2019). 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 hier 27 omwonenden aan 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.

Om invulling te geven aan de motie 2022/404 en om vervolg te geven aan het intensieve traject dat doorlopen is met de buurt (participatiegroep) in 2020 – 2022, heeft de gemeente in 2024 omwonenden opnieuw betrokken en geïnformeerd over het proces en de stand van zaken. Op 26 juni 2024 organiseerde de gemeente een bijeenkomst om de reacties op de door Next uitgewerkte modellen op te halen. Hiervoor is een wijkbericht verspreid in de buurt en zijn mensen die eerder betrokken zijn geweest per mail uitgenodigd. Op 10 september 2024 organiseerden we een extra inloopmoment bij Buurthuis De Uithoek, met name om mensen die eerder niet konden komen, toch de gelegenheid te geven te komen, waarbij specifiek de direct-omwonenden waren uitgenodigd. Zie bijgevoegd ter informatie het verslag met de opgehaalde reacties.

Communicatie

Als de raad het voorkeursmodel heeft vastgesteld worden de participatiegroep en personen die een reactie hebben gegeven op de modellen per mail op de hoogte gebracht. Deze e-mail wordt verzonden vanuit de projectmailbox kopasw@utrecht.nl. Omwonenden worden geïnformeerd via de communicatiekanalen van het wijkbureau.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

-

Bijlagen informatief

- Onderbouwing voorkeursmodel Kop ASW – Oude Daalstraat (uitwerking motie 2022/404).
    - Advies document Next Architects; Haalbaarheidsonderzoek studiemodellen Kop ASW.
    - Verslag opgehaalde reacties uit de omgeving.
- Startdocument Kop ASW – Oude Daalstraat, december 2024
- GEHEIM - Financiële haalbaarheid modellen Kop ASW.

Onderbouwing voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat

Bijlage bij raadsvoorstel *Instemmen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat*

Inleiding

In 2017 heeft de raad drie randvoorwaarden meegegeven voor deze locatie, te weten: *a. Het moet ruimtelijk goed passen bij de bestaande omgeving, b. Het groen moet van goede kwaliteit zijn, c. Het moet financieel haalbaar zijn.*
Vervolgens zijn in opdracht van de gemeenteraad, motie *2022/404 Houd vaart met het Daalsepark,* meerdere modellen voor de herontwikkeling van het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat verder uitgewerkt. Deze modellen zijn onderling vergeleken en de reacties hierop uit de omgeving zijn opgehaald. De resultaten van de nadere uitwerking, de gesprekken met de omgeving en de vergelijking van de verschillende modellen door de gemeentelijke projectgroep hebben geleid tot een voorkeursmodel. Het voorkeursmodel bestaat uit circa 50 woningen in een gebouwvorm als carré, waarbij zoveel mogelijk bomen behouden blijven. In de volgende fase dient het voorkeursmodel nog verder uitgewerkt te worden.

Modellen op hoofdlijnen

In de motie 2022/404 is gevraagd om drie modellen (model 1, model 2 en model 3) voor de ontwikkeling van deze locatie – of mogelijke tussenvormen hiervan – op hoofdlijnen uit te werken. In oktober 2023 is Next Architects geselecteerd en hebben zij opdracht gekregen om de drie modellen verder uit te werken en de participatie vorm te geven. Als variant op deze modellen zijn zoals in de motie gevraagd nog twee modellen (model 4 en model 5) uitgewerkt als mogelijke tussenvormen.


MODEL 1


MODEL 2


MODEL 3


MODEL 4


MODEL 5

De vijf modellen zijn:
Model 1:

- voorheen model E
- bebouwing tegen straatkant aan/ zuidkant
- was na eerdere participatie het voorkeursmodel en is zo voorgesteld aan de gemeenteraad in december 2022.
- behoud van circa 12 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 2:

- voorheen model D
- bebouwing tegen bestaande bouw aan /noordkant
- had tijdens de eerdere participatie (2020-2022) niet de voorkeur.
- behoud van circa 18 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 3:
- is het door de VVD toegevoegde model 'D+' (waarbij meer rekening wordt gehouden met behoud bomen en minder woningen worden toegevoegd)
- behoud van circa 25 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 4:
- als variant op model 3, zoals gevraagd in de motie, uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm.
- dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.behoud van circa 25 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)

Model 5:
- als tweede variant op model 3 uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm.
- dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.
- bebouwing in carré vorm.
- behoud van circa 23 van de 26 bomen (inschatting op basis van het schetsmodel)
- voor dit model zijn drie (woon) programma's doorgerekend:
    a) programma met 49 woningen, waarvan 30 sociaal en 19 middenhuur, conform de tekeningen van NEXT.
    b) programma met 49 woningen volledig betaalbare koop.
    c) programma, met 49 woningen, waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector, conform het coalitieakkoord (= voorliggend voorkeursmodel)

Van deze vijf modellen is door NEXT inzichtelijk gemaakt wat deze betekenen op het gebied van *a. aantal woningen, b. groen en biodiversiteit, c. park- en recreatiefunctie en d. stedenbouwkundige inpassing.* Zie bijgevoegde adviesrapportage schetsboek van NEXT.

Van deze vijf modellen is door de gemeente inzichtelijk gemaakt wat deze betekenen op het gebied van *e. Financien*. In de uitwerking van modellen door NEXT is uitgegaan van alleen sociale huur en middenhuur. Voordeel hiervan is dat het gebouw bij één belegger (bijvoorbeeld een woningcorporatie) ondergebracht kan worden. In praktijk blijken partijen het wenselijker te vinden om het gehele gebouw in eigendom te hebben dan een gedeeld eigendom met meerdere beleggers.
De modellen van NEXT zijn financieel globaal doorgerekend. Bij een woonprogramma (model 5a) dat volledig bestaat uit betaalbare huur, is geen van de uitgewerkte modellen financieel haalbaar in de huidige grondexploitatie Stationsgebied. Bij een woonprogramma conform coalitieakkoord heeft het voorkeursmodel (model 5c) het op 2 na meeste opbrengend vermogen. Zie nadere toelichting in geheime bijlage bij het raadsvoorstel.

Door in te zetten op een woonprogramma conform het coalitieakkoord en de reserve betaalbaar wonen in te zetten is het voorkeursmodel financieel haalbaar. Bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten streven we naar een uitwerking van het coalitieakkoord met de volgende verdeling: 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector. Indien de reserve betaalbaar wonen ingezet wordt is het woonprogramma van het voorkeursmodel bestaande uit 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector (model 5c) financieel haalbaar. Indien de reserve betaal wonen niet wordt ingezet is een financieel sluitende businesscase mogelijk met een woonprogramma dat volledig bestaat uit betaalbare koop (model 5b).

Het voorkeursmodel (model 5c) heeft een woonprogramma van circa 50 woningen, waarvan een deel bestaat uit sociale en middenhuurwoningen, dit programma draagt bij aan een langjarige borging van de betaalbare woningen.
In de volgende fase wordt nader onderzocht hoe dit programma bestaande uit een combinatie van betaalbare huur en vrije sector ingepast kan worden in het bouwblok.

De wensen, ideeën en belangen van omwonenden en (toekomstige) gebruikers van het gebied

Daarnaast is in de motie gevraagd om *2. de wensen, ideeën en belangen van de omwonenden en (toekomstige) gebruikers van het gebied te betrekken.* Daarvoor organiseerden we een informatieavond in juni 2024 en een inloopbijeenkomst in september 2024. Tijdens deze avonden presenteerden het architectenbureau de modellen, konden hierover inhoudelijke vragen worden gesteld en gaven de aanwezigen hun mening. Per model zijn de reacties opgehaald en is een verslag gemaakt van de genoemde reacties. De opgehaalde reacties op de bijeenkomsten zijn meegenomen in de beoordeling van de verschillende modellen.
In totaal hebben circa 15 personen hun reactie op de verschillende modellen gegeven. De individuele reacties zijn verschillend. Er wordt over het algemeen positief gereageerd op het behoud van de bestaande bomen. Ook wordt er door een aantal aangegeven dat ze liever geen van de besproken modellen op deze plek zien, omdat er bedenkingen zijn bij woningbouw op deze locatie. Daarnaast is er vanuit de bewoners uit de Oude Daalstraat bezorgd gereageerd op de modellen, die dicht op de huidige bebouwing staan. Uit de reacties is niet één gezamenlijk voorkeursmodel naar voren gekomen. Zie bijgevoegd het verslag met de opgehaalde reacties uit de omgeving.

Voorstel voorkeursmodel

De resultaten van de nadere uitwerking van de modellen door NEXT Architects, de vergelijking van de verschillende modellen door de gemeentelijke projectgroep en de gesprekken met de omgeving hebben geleid tot een voorkeursmodel (model 5).
Model 5 scoort overall het beste op de gevraagde onderdelen voor deze locatie: *1a. aantal woningen, b. groen en biodiversiteit, c. park- en recreatiefunctie en d. stedenbouwkundige inpassing e. Financien en 2. de wensen, ideeën en belangen van de omwonenden en (toekomstige) gebruikers van het gebied.*
Model 5 is een ontworpen tussenvorm door Next Architects met circa 50 woningen in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen. Het model betreft een gesloten bouwblok met een relatief compacte footprint van circa 30x35 meter dat een klein binnenterrein omsluit. Het bouwblok is zo gepositioneerd dat er weinig bomen gekapt hoeven te worden, en de bestaande woning (Oude Daalstraat 12) ingepast kan worden. Hierdoor blijft aan de west- en zuidzijde van de kavel een robuust groene openbare ruimte behouden. Deze groene openbare ruimte aan de westzijde van het blok vormt een schakel tussen de nieuwbouw en de bestaande buurt. Het openbare groen heeft een gunstige oriëntatie op de zon.
Qua hoogte sluit de bebouwing van het nieuwe bouwblok aan op de huidige bebouwing van de Amsterdamsestraatweg, trapt het volume op naar de Daalse Kwint en markeert het de hoek van de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg. Daarbij wordt de Amsterdamsestraatweg doorgetrokken tot de helft van de kavel.
In model 5c huisvest het bouwblok circa 50 woningen waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector. Een praktische uitwerking hiervan in het compacte bouwblok vindt plaats in de nota van uitgangspunten. De woningen hebben een tweezijdige oriëntatie; met aan de ene kant uitzicht naar de omgeving en aan de andere kant naar een collectieve patio in het bouwblok. Ook de hoekwoningen hebben een tweezijde oriëntatie in het plan. De toegang vindt plaats door middel van portiekontsluiting, de beste oplossing gezien de compacte vorm van het gebouw. De plint ligt in het verlengde van de winkelstraat Amsterdamsestraatweg, deze gevelwand begeleidt hier de singel. Op de begane grond komen naast enkele woningen ook niet-woonfuncties.

Bijlagen:

- Advies document Next Architects; Haalbaarheidsonderzoek studiemodellen Kop ASW.
- Verslag opgehaalde reacties uit de omgeving.

DOCUMENT →

KOP ASW

Haalbaarheidsonderzoek studiemodellen - definitief

Datum 16.12.2024

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

DE VERSCHILLENDE MODELLEN 3

ANALYSE VAN DE MODELLEN 5

AANBEVELINGEN 6

BESTAANDE SITUATIE 8

MODELLEN OVERZICHT 9

WOONPROGRAMMA PER MODEL 10

PARKEERNORM PER MODEL 11

MODEL 1: 12

SITUATIE

WOONPROGRAMMA

VISUALISATIE

REFERENTIEPROJECTEN

MODEL 2: 23

SITUATIE

WOONPROGRAMMA

VISUALISATIE

REFERENTIEPROJECTEN

MODEL 3: 33

SITUATIE

WOONPROGRAMMA

VISUALISATIE

REFERENTIEPROJECTEN

MODEL 4: 43

SITUATIE

WOONPROGRAMMA

VISUALISATIE

REFERENTIEPROJECTEN

MODEL 5 53

SITUATIE

WOONRPOGRAMMA

VISUALISATIE

REFERENTIEPROJECTEN

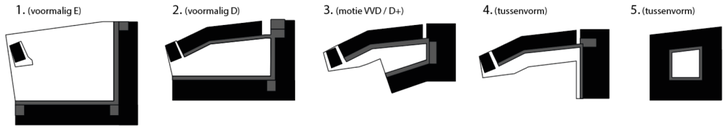
1.Inleiding

Voorliggend document is de resultante van het onderzoek naar een aantal stedenbouwkundige modellen als toekomstscenario voor de ontwikkeling van de locatie Kop Amsterdamsestraatweg. Hierbij zijn 3 modellen uit eerdere studies meegenomen; model 1 en 2 en het model 3, ook wel D+ (VVD variant; motie 2022/404 'Houd vaart met het Daalsepark'). Daarnaast heeft NEXT architects nog de modellen 4 en 5 toegevoegd. Deze laatste 2 modellen zijn voortgekomen uit de analyse van NEXT architects van de modellen die er reeds lagen en pogen een antwoord te geven op hun uitdagingen en beantwoorden tevens aan de vraag van de raad om met uitwerkingen te komen waarbij ook veel bestaande bomen behouden blijven. Hierbij is NEXT architects uitgegaan van één maatsysteem op gebouwniveau dat in alle modellen is toegepast, zodat de verschillende type woningen (klein, middel, groot) inpasbaar en inwisselbaar zijn. Hierdoor zijn de modellen goed met elkaar te vergelijken op het onderwerp 'woonprogramma'. Daarnaast is in alle modellen uitgegaan van een parkeerbeleid waarbij er 12 parkeerplaatsen en 2 laden/lossen plekken opgenomen worden in de openbare ruimte rond de kavel. Er wordt niet voorzien in autoparkeren voor de nieuw te ontwikkelen woningen in het plangebied. Fietsparkeren wordt wél inpandig in de verschillende modellen meegenomen.

De volgende aspecten zijn door NEXT architects verder onderzocht in de verschillende modellen en met elkaar vergeleken:
1. Ruimtelijke kwaliteit (stedenbouw, mobiliteit, samenhang, verbinden)
2. Landschappelijke kwaliteit (groen, park en recreatie)
3. Woonprogramma (woonkwaliteit, diversiteit, aantallen, geluid en bezonning)
4, Behoud van de bomen

2.De verschillende modellen

Overzicht van de verschillende modellen.



Model 1

Model 1, voorheen 'voorkeursmodel E', gaat uit van een bebouwing die zich als een 'haak' aan 2 zijden rond de kavel positioneert. Daarbij wordt een relatief grote open, groene ruimte gelaten tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande huizen. Deze tuinhof heeft een ruime maat en geeft mogelijkheden voor diverse invullingen ten aanzien van park, recreatie, biodiversiteit en groen. Het vormt een schakel tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande wijk. Op de grote schaal maakt deze configuratie de buurt op een vanzelfsprekende wijze af door de straten te volgen. De Amsterdamsestraatweg wordt doorgezet met publiek programma in de plint en de nieuwe bebouwing sluit qua bouwhoogte aan bij de Amsterdamsestraat en de Daalse Kwint. Zo loopt het bouwvolume op van 3 naar 7 bouwlagen en is er relatief veel ruimte op de begane grond voor het huisvesten van fietsenstallingen, winkels en andere buurt gerelateerde functies. Er worden ca. 59 woningen gerealiseerd met een tweezijdige oriëntatie en uitzicht, waarbij een ontsluiting met galerij voor de hand ligt i.v.m. de langgerekte opzet van het gebouw. Voor de woningen langs de Daalsetunnel betekent dit een noord-zuid oriëntatie, voor de woningen langs de Amsterdamsestraatweg een oost-west oriëntatie. De uitwerking in de plattegronden laat een flexibele inpassing van de verschillende type woningen (klein, middel, groot) zien, door een specifiek gekozen maatsysteem.



Draagvlak buurtbewoners

Het draagvlak voor dit model is groot bij de bewoners aan de Oude Daalstraat. Zij behouden uitzicht op een groene ruimte en krijgen geen overburen zoals bij sommige andere modellen. Er zijn wel zorgen over de sociale veiligheid van een tuinhof voor de buurt. De vraag rijst bij een buurtbewoner of het argument van het behoud van de huidige iepen bomen wel steekhoudend is, aangegeven wordt dat deze iepen wellicht ook gevoelig zijn voor de iepziekte en zodoende over enkele jaren sowieso gekapt moeten worden. Andere buurtbewoners zien een nadeel in het model omdat het relatief grootschalig is en wat heeft de tuinhof voor de buurt voor een nut wanneer het s' avonds afgesloten is i.v.m. sociale veiligheid?

Model 2

In model 2 creëert de bebouwing een gesloten bouwblok met een collectieve binnentuin. Het maakt de Oude Daalstraat af door er een straatprofiel van te maken met aan beide zijden bebouwing van 3 bouwlagen. De Amsterdamsestraatweg wordt doorgezet tot ca. 2/3 van de kavel, waarbij de bouwhoogte van de nieuwbouw aansluit op deze straat. De hoogte neemt toe richting de Daalse Kwint tot 5 bouwlagen en markeert de hoek van de Daalsetunnel met de Amsterdamsestraatweg door een accent in hoogte. De bebouwing trekt zich terug van de Daalsetunnel en laat een groene zone aan de zuidkant van het kavel. Op de grote schaal voegt het gesloten bouwblok zich in de typologie van de wijk. Evenals bij model 1 voorziet deze opzet in tweezijdig georiënteerde woningen en voegt daar de grondgebonden woningen en bovenwoningen aan de Oude Daalstraat aan toe. Ook in dit model ligt een galerij ontsluiting voor de hand door de langgerekte structuur van het bouwvolume in combinatie met kleinere woningen. De nieuwbouw telt ca. 57 woningen onderverdeeld in verschillende groottes. Het uitzicht van de woningen is gericht naar de de Daalse Kwint of het Paardenveld en naar de collectieve binnentuin. De overige woningen liggen aan de Oude Daalstraat en hebben hun buitenruimte grenzend aan de collectieve binnentuin.



Draagvlak buurtbewoners
Het model wordt over het algemeen ervaren als massaal, heftig en stenig. Daarbij verliezen de bewoners uit de Oude Daalstraat hun uitzicht op het groen en maken zij zich zorgen over lichtinval in hun huizen. Men vraagt zich af het groen langs de Daalsetunnel nog echt bruikbaar is, of dat het alleen een groenstrookje wordt, waar de sociale veiligheid onder druk staat. Mocht de Daalsetunnel ooit afgewaardeerd worden dan ziet men wel kansen om deze groene zone te verbeteren.

Model 3 en 4
Model 3 en 4 worden samen beschouwd, omdat model 4 direct voortkomt uit model 3. Model 3, ook wel model D+ (VVD variant), motie 2022/404 ‘Houd vaart met het Daalsepark’, gaat uit van het behoud van, in principe, alle bomen in het Daalsepark. Het maakt de Oude Daalstraat af door er een straatprofiel van te maken met aan beide zijden bebouwing van 3 bouwlagen. Daarbij ontstaat ruimtelijk een soort tussenvorm qua stedenbouwkundige typologie, waarbij er een ¼ open bouwblok wordt gemaakt met een half open, collectieve binnentuin. Het ligt niet voor de hand om deze publiek toegankelijk te maken, gezien de beperkte maat van deze ruimte. De opzet zorgt voor een groengebied met een aanzienlijke maat, gunstig georiënteerd voor de bezonning en behoud in principe alle bomen op de kavel. De Amsterdamsestraatweg wordt doorgezet tot de helft van de kavel, waarbij de bouwhoogte van de nieuwbouw aansluit op deze straat. De bebouwing trekt zich terug van de Daalsetunnel en laat een groene zone aan de zuidkant van het plangebied.



Model 4 speelt in op het feit dat de stedenbouwkundige opzet van model 3 een soort compromis wordt van enerzijds zoveel mogelijk woonprogramma willen maken en anderzijds zoveel mogelijk bomen willen behouden. Daarbij is de zuidelijke strook bebouwing weggelaten en de oostelijke bebouwing, als verlenging van de Amsterdamsestraatweg, maximaal verlengd en verbreed om zodoende toch aan een zo groot mogelijk haalbaar woonprogramma te komen voor dit model. De nieuwe woningen aan de Oude Daalstraat krijgen, naast de entree aan deze straat, ook een gevel aan de publieke groene zone op het zuiden.



Draagvlak buurtbewoners
Model 3 wordt ervaren als ‘een gekke opzet’, waarbij de samenhang met de buurt kwijt lijkt te zijn. Daarbij wordt een park louter aan de grote weg niet hoog gewaardeerd. De bebouwing die er komt, staat dicht op de woningen in de Oude Daalstraat en het zicht op groen is komen te vervallen voor deze bewoners. Wel wordt er veel groen behouden in model 4. Het verschil tussen model 3 en model 4 is niet dermate groot dat model 4 veel bijdraagt aan de oplossing voor de uitdagingen die model 3 nog in zich heeft.

Model 5
Model 5 laat een gesloten bouwblok zien met een relatief compacte footprint. Er ontstaat een tuinhof voor de buurt aan de west zijde van de kavel en het groen langs de Daalsetunnel blijft behouden. De tuinhof positioneert zich in de schakel tussen de nieuwbouw en de bestaande buurt en ligt in een gunstige oriëntatie met de bezonning. Qua hoogte sluit de bebouwing van het nieuwe bouwblok aan op de huidige bebouwing van de Amsterdamsestraatweg, trapt het volume op naar de Daalse Kwint en markeert het de hoek van de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg. Daarbij wordt de Amsterdamsestraatweg doorgetrokken tot de helft van de kavel. De tuinhof ligt verder terug van de Daalsetunnel, waarbij het uitzicht van een deel van de omwonende in de Oude Daalstraat behouden blijft. Het bouwblok huisvest 49 woningen met een tweezijdige oriëntatie; met aan de ene kant uitzicht naar de omgeving en aan de andere kant naar een collectieve patio in het bouwblok. Ook de hoekwoningen hebben een tweezijde orientatie in het plan. De toegang vindt plaats door middel van portiekontsluiting, door de compacte vorm van het gebouw.



Draagvlak buurtbewoners
Er wordt met waardering gesproken over het behoud van de bomen in dit model. De uitwerking van het gesloten bouwblokje verdient wel aandacht gezien het gesloten karakter. Mooie opbouw met lage bebouwing aan de Oude Daalstraat en hoger aan de Daalsetunnel. Ook hier rijst de vraag of het behoud van de Iepen bomen het juiste argument is om het bouwvlak te bepalen; wellicht moeten de bomen over enkele jaren toch gekapt worden ivm de iep ziekte. Er wordt overwegend positief gereageerd op het open karakter van de buurttuin en verschillende mensen uit de Oude Daalstraat zijn blij met het uitzicht dat behouden blijft op het groen, maar dat geldt niet voor alle bewoners van deze straat. De bezonning op het groen is goed. Voor de bewoners op de Oude Daalstraat die op het stukje wonen waar de nieuwbouw komt is de vraag of daglicht nog wel goed hun woning in komt (geldt voor alle modellen behalve 1) en of er geen architectonische mogelijkheden zijn, zoals een setback, om dit te optimaliseren.

3. Analyse van de modellen

Hieronder volgt een analyse van de modellen met kansen en uitdagingen die elk model heeft. Dat doen we door middel van een beoordelingsmatrix en een beoordeling op basis van de hieronder genoemde onderwerpen. De beoordelingsmatrix geeft een kort visueel overzicht van de kwaliteiten die wij herkennen in de verschillende modellen op basis van deze 3+1 onderwerpen:

- ruimtelijke kwaliteit: voegt de nieuwe bebouwing zich in de huidige context en genereert het meerwaarde?
- landschappelijke kwaliteit: wordt voorzien in hoogwaardig groen voor de buurt en voor Utrecht als stad?
- woonprogramma: past het gevraagde woonprogramma in het model wat betreft de kwaliteit van wonen en de kwantiteit in aantallen?
- behoud van de bomen: in hoeverre behoudt het model het huidige bestand aan bomen op de locatie?

	ruimtelijke kwaliteit	landschappelijke kwaliteit	woonprogramma	mobiliteit	geluid	behoud van de bomen
model 1	++	++	+++	+	++	-
model 2	+	+	++	++	++	+
model 3	-	+	-	++	+	+++
model 4	+	++	-	++	+	+++
model 5	+++	+++	++	++	++	+++

-	twijfelachtig
+	voldoende
++	goed
+++	heel goed

Model 1

Kansen/voordelen:

- Grote, geluid luwe tuinhof voor de buurt.
- Tuinhof functioneert als schakel tussen de bestaande wijk en de nieuwbouw. Dit geeft samenhang in de buurt; de nieuwe ontwikkeling wordt onderdeel van het stedenbouwkundig raamwerk.
- Relatief groot woonprogramma mogelijk door het grote bouwvolume.
- Tweezijdige oriëntatie woningen geeft mogelijkheden voor geluid luwe zijde.
- Behoud van het uitzicht voor de bewoners aan de Oude Daalstraat op het groen.
- Optimaal doorzetten van de Amsterdamsestraatweg tot aan de Daalsetunnel.

Uitdagingen/nadelen:

- Het gebouwvolume oogt groot en massaal en is in dat perspectief minder passend als onderdeel van de woonwijk.
- Ontsluitingstype met lange galerijen óf veel portiek ontsluitingen (niet efficiënt) door de langgerekte gebouwvorm in combinatie met relatief kleine woningen.
- Schaduwslag door het gebouw op een aanzienlijk deel van de tuinhof i.v.m. met de ongunstige positie van de bebouwing op de kavel ten aanzien van de bezonning van de tuinhof.
- Hoge geluidsbelasting op de zuid- en oostgevel van de nieuwe bebouwing door positionering op de rand van de kavel
- Een groot deel van de geluid belaste gevel is zuid georiënteerd, waardoor buitenruimten van woningen aan de noordkant van het gebouw gemaakt moeten worden.
- Er zullen relatief weinig bomen behouden kunnen blijven (ca 12 van de 26 bomen).
- Groot oppervlakte in de plint van het gebouw dat direct aan de schaduwzijde van de tuinhof gelegen is.
- Geen mogelijkheid om de route van het huidige fietspad langs de Daalsetunnel te verleggen naar een gunstiger/veiliger tracé.

Model 2

Kansen/voordelen

- Het gebouw trekt zicht terug van de Daalsetunnel, waardoor de impact van het verkeersgeluid wat afzwakt.
- De woningen aan de zuid en oost zijde van de bebouwing hebben een goed uitzicht naar de omgeving.
- Het groene gebied op de zuid zone van het kavel heeft een goede bezonning.
- Behoud van enkele grote bomen door de positionering op het kavel.
- De mogelijkheid om de route van het huidige fietspad langs de Daalsetunnel te verleggen naar een gunstiger/veiliger tracé.

Uitdagingen/nadelen

- Het straatprofiel van de Oude Daalstraat heeft een breedte van ca 9 á 10m en is 3 bouwlagen hoog. Een setback of kapconstructie op de bovenste laag van de nieuwbouw is wenselijk om de straat voldoende licht, lucht en ruimte te geven.
- Ontsluitingstype met lange galerijen óf veel portiek ontsluitingen (niet efficiënt) door de langgerekte gebouwvorm in combinatie met relatief kleine woningen.
- De collectieve binnentuin ligt in een gesloten bouwblok en heeft daarom weinig betekenis voor de buurt.
- De verhouding tussen de omvang en de maatvoering van de bebouwing versus de binnentuin is uit evenwicht. De binnentuin heeft meer maat nodig bij deze opzet van een langgerekt gesloten bouwblok.
- Het groen langs de Daalsetunnel heeft weinig meerwaarde heeft voor de buurt; het zit ingeklemd tussen bebouwing en geluidshinder en keert zich door de positionering van het woonblok af van de wijk.
- Ca. 18 van de 26 bomen blijven behouden, maar verschillende bomen kunnen niet behouden blijven, waaronder 1 monumentale boom.
- Uitzicht van de huidige bewoners aan de Oude Daalstraat komt te vervallen.

Model 3 en 4

Kansen/voordelen

- Relatief kleinschalige ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie.
- Wonen aan een straat (de Oude Daalstraat) én in het groen (zuidgevel woningen). Dit geldt met name voor model 4.
- De bebouwing trekt zicht terug van de Daalsetunnel, waardoor de impact van het verkeersgeluid wat afzwakt.
- Een groot aaneengesloten groengebied op de zuidzijde van het plangebied.
- De oriëntatie van de tuinen en het publieke groen t.o.v. de bezonning is gunstig.
- Behoud van in principe alle bomen in beide modellen.
- De mogelijkheid om de route van het huidige fietspad langs de Daalsetunnel te verleggen naar een gunstiger/veiliger tracé

Uitdagingen/nadelen

- De stedenbouwkundige opzet voorziet in een heldere ingreep ten aanzien van het maken van een straatprofiel in de Oude Daalsestraat, maar laat een onduidelijk ruimtelijke structuur zien aan de zuidzijde; is het een gesloten bouwblok? Een half open bouwblok? Een straat? Een hof? een solitair gebouwblok? De definitie van de ruimte is niet helder.
- De ‘achterkanten’ van de nieuwe woningen landen in het publieke groen; dit geeft een uitdaging v.w.b. zonering tussen privaat en publiek (bij model 3, maar zeker bij model 4).
- Het groengebied is afgesneden van de rest van de wijk en is geluid belast door de Daalsetunnel.
- Het straatprofiel van de Oude Daalstraat heeft een breedte van ca 9-10m en is 3 bouwlagen hoog. Een setback of kapconstructie op de bovenste laag van de nieuwbouw is wenselijk om de straat voldoende licht, lucht en ruimte te geven.
- Er is een relatief klein woonprogramma mogelijk door het kleine bouwvolume.
- De geluidsbelasting neemt weliswaar wat af door de afstand tot de Daalsetunnel, de

uitdaging om de woningen aan de Amsterdamsestraatweg te voorzien van de juiste geluidsvoorzieningen is een uitdaging, omdat er geen geluid luwe zijde aanwezig is vanuit de basis opzet van de bebouwing.
- Uitzicht van de huidige bewoners aan de Oude Daalstraat komt te vervallen.

Model 5

Kansen/voordelen
- Compacte opzet van de bebouwing waardoor groen wordt gespaard.
- Een tuinhof voor de buurt aan de west zijde van de kavel, welke tevens de schakel vormt tussen de nieuwbouw en de bestaande wijk. Dit geeft samenhang in de buurt; de nieuwe ontwikkeling wordt onderdeel van het stedenbouwkundig raamwerk.
- Geluid en bezonning worden zo optimaal mogelijk opgenomen in het plan, doordat het gebouw zich terugtrekt van de Daalsetunnel (geluid) en ruimte laat voor bezonning op het groen (geen slagschaduw)
- Het model heeft een relatief groot woonprogramma, als men in ogenschouw neemt dat bijna alle bomen behouden blijven.
- De open patio in het midden van het gebouw voorziet de woningen van een geluid luwe zijde.
- Ca. 23 van de 26 bomen blijven behouden, waarbij de meest monumentale.
- De mogelijkheid om de route van het huidige fietspad langs de Daalsetunnel te verleggen naar een gunstiger/veiliger tracé

Uitdagingen/nadelen
- De bouwenveloppe met binnenhof is een uitdagende vorm voor verdere uitwerking in architectuur. Buitenruimten dienen goed gepositioneerd te worden en de sfeer van het binnenhof goedgekozen dmv materiaal en kleur.
- Het straatprofiel van de Oude Daalstraat heeft voor de helft een breedte van ca 9-10m en een hoogte van 3 bouwlagen. Een setback of op de bovenste laag van de nieuwbouw is wenselijk om de straat voldoende licht, lucht en ruimte te geven.

3.Aanbeveling NEXT architects

Hieronder volgt eerst een beschrijvende terugkoppeling per onderwerp van de kansen en uitdagingen van alle modellen naast elkaar, daaruit volgt vervolgens onze conclusie en aanbeveling ten aanzien van het te kiezen model voor de toekomstige ontwikkeling op de KOP ASW locatie.

Ruimtelijke kwaliteit

Model 1 definieert weliswaar een grote, groene ruimte, maar creëert uitdagingen v.w.b. bezonning en woningplattegrond. Het gebouw slaat een schaduw op de tuinhof en heeft de contradictie in zich dat de buitenruimten van de woningen op het noorden gepositioneerd moeten worden, omdat de geluidsbelasting uit het zuiden komt voor de woningen aan de Daalsetunnel. Daarnaast worden relatief weinig bomen behouden. In de modellen 2 en 3 is de verhouding van het (collectieve) groen ten opzichte van de maat van de bebouwing twijfelachtig. Daarbij zorgen ze niet voor een goede samenhang met de buurt; het groen wordt juist afgesneden van de bestaande wijk en functioneert niet als schakel tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing, idem voor model 4. Bovendien verliezen de bewoners in de Oude Daalstraat het huidige uitzicht over het groen. De modellen 2, 3 en 4 vallen hierdoor wat ons betreft af. Model 5 poogt bovenstaande uitdagingen en nadelen te slechten. Door een compact bouwvolume te maken op de juiste positie zorg je ervoor dat: er nog (deels) uitzicht is vanaf de Oude Daalstraat, geluid en bezonning goed opgenomen zijn in de opzet van het plan en er substantieel bestaand groen overblijft, daarbij krijgt de tuinhof een schakelfunctie tussen oud en nieuw. Daarnaast wordt de Amsterdamsestraatweg doorgetrokken en kan het fietspad worden verlegd naar een gunstiger/veiliger tracé. De toegangswegen met de auto tot het gebied worden in alle modellen niet gewijzigd. Wel verleggen we in de modellen 2, 3, 4, 5 het fietspad wat momenteel langs de Daalsetunnel loopt. Hiermee bevorderen we de veiligheid en doorstroming van deze fietsroute bij de kruising aan de Amsterdamsestraatweg, waar het momenteel in spitsuur erg druk kan zijn met fietsers. In alle modellen is de mogelijkheid om een voetgangersverbinding te maken van de West Singel door het plangebied richting de Daalse tunnel.

Landschappelijke kwaliteit

In alle modellen wordt duidelijk dat het belangrijk is om het toekomstige groen kwalitatief hoogwaardig te maken. Dit is ook een breed gedragen wens van de buurt. Dus geen gras met een bankje, maar volwassen en intensieve begroeiing. Bomen liefst zo volwassen mogelijk. Dit gegeven zou ondubbelzinnig in het kavelpaspoort voor toekomstige ontwikkeling dienen opgenomen te worden. Uiteraard werkt het behoud van de huidige bomen dit gegeven in de hand, de startpositie voor het groen is dan immers reeds aanwezig. Met name de modellen 3, 4 en 5 nemen deze uitgangspositie op in hun scenario. Daarnaast is de sociale veiligheid in het gebied momenteel twijfelachtig (feedback van de buurtbewoners). In het nieuwe model dient het groen beter gedefinieerd te worden en duidelijkheid te verschaffen over de mate van privaat-publiek. In alle modellen is hier een manier voor te vinden, echter lenen model 1, 2 en 5 zich hier het beste voor, doordat de bebouwing heldere ruimtelijke kaders biedt voor de groenvoorziening. Model 1 geeft de grootste aaneengesloten tuinhof voor de buurt, de bebouwing gooit echter een grote schaduwslag over deze groenvoorziening. Model 2 kadert de groene zone aan de Daalsetunnel helder af, maar zorgt weer voor een geluid belaste positie en snijdt het groen juist af voor de bestaande wijk. In model 5 zien wij een oplossing waarin een aanzienlijke tuinhof aan de westzijde van het plangebied als schakel functioneert tussen oud en nieuw, welke gunstig op de bezonning ligt en zich tevens terugtrekt van de geluidsbelasting van de Daalsetunnel.

Woonprogramma

Alle modellen gaan uit van een gemiddelde woninggrootte van ca 60m2. Hierbij is er een verdeling gemaakt tussen midden- en sociale huur, waarbij de woninggroottes zijn ingedeeld in verschillende categorieën. Dit resulteert in 3 verschillende woningtypes die zijn geprojecteerd in de modellen. Model 1 geeft kwantitatief de hoogste waarde, gezien de aantal BVO dat in het model zit; hierin zijn 59 woningen opgenomen. Daarna heeft model 2 de meeste woningen; 57. Model 5 heeft 49 woningen en model 3 en 4 respectievelijk 46 en 39 woningen. Kwantitatief is de normering van de modellen dus aflopend in aantallen woningen; 1,2,5,3,4.

Als we kwalitatief naar het woonprogramma kijken van de verschillende modellen dan komt hier een andere volgorde uit. Als we aspecten als bezonning, geluid, uitzicht, oriëntatie en buitenruimten meenemen in de beoordeling, dan zien we dat model 1, 3 en 4 minder goed scoren en model 2 en 5 beter. Met name de geluidsbelasting, oriëntatie op de zon en de buitenruimten op maaiveld spelen hierbij een rol.

Het plangebied heeft een hoge geluidsbelasting door met name het wegverkeer van de Amsterdamse straatweg en de Daalsetunnel. Daarnaast speelt nog het railverkeer, maar deze impact lijkt minimaal op de verschillende modellen. Bij alle modellen geldt dat er voorzieningen nodig zijn om te voldoen aan het geluidsbeleid van de Gemeente Utrecht. Dit kan bijvoorbeeld een verhoogde borstwering of een verglaasde buitenruimten betekenen. Uit het geluidsrapport komt naar voren dat met namen de hoek Daalsetunnel en Amsterdamse straatweg kritisch is. In dit licht is model 1 het minst gunstig, omdat het de bebouwing juist in deze hoek plaatst. Echter heeft dit model wel een duidelijke geluidluwe kant aan de noordzijde, wat weer gunstig is, evenals een geluid luwe tuinhof. De andere modellen trekken zich wat verder terug van de ZO-hoek. Daarbij zijn de modellen waarbij er geluidluwe hoven worden gecreëerd gunstig qua geluid. Dat is het geval bij model 1, 2, en 5. Model 3 en 4 heeft 2 geluid belaste zijden van de bebouwing.

Behoud van de bomen
Als we kijken naar het behoud van de bomen bij de nieuwe ontwikkeling dan scoren de modellen 3,4 en 5 het best. Waarbij model 3 en 4 in principe alle bomen behouden. Model 1 behoudt de minste bomen en ook model 2 gaat uit van het rooien van een groot aantal bestaande bomen. Vanuit het behouden van bomen zou men voor één van de modellen 3,4 en 5 moeten gaan.

Conclusie
De modellen 2, 3 en 4 laten op de overkoepelende onderwerpen kwalitatief de minste scores zien, zoals hierboven omschreven, daarbij bevatten de modellen 3 en 4 de laagste aantallen woningen in het volume. Ook het draagvlak bij de buurt is klein op deze modellen.

In model 1 zien wij enkele nadelen die doorslaggevend zijn om van het model af te zien. Zo schuift de bebouwing op naar de geluid belaste zijde van het plangebied aan de Daalsetunnel. Dit maakt samen met de zuidoriëntatie langs die weg de plattegrond van de doorzonwoningen alles behalve ideaal. Deze woningen zouden dan pal noord hun buitenruimte krijgen. Daarnaast schermt het gebouw weliswaar de grote tuinhof voor de geluidsbelasting van de Daalsetunnel af, maar gooit het ook veel schaduw op dit gebruiksgroen. Daarbij worden veel bomen gekapt om de bebouwing neer te kunnen zetten.

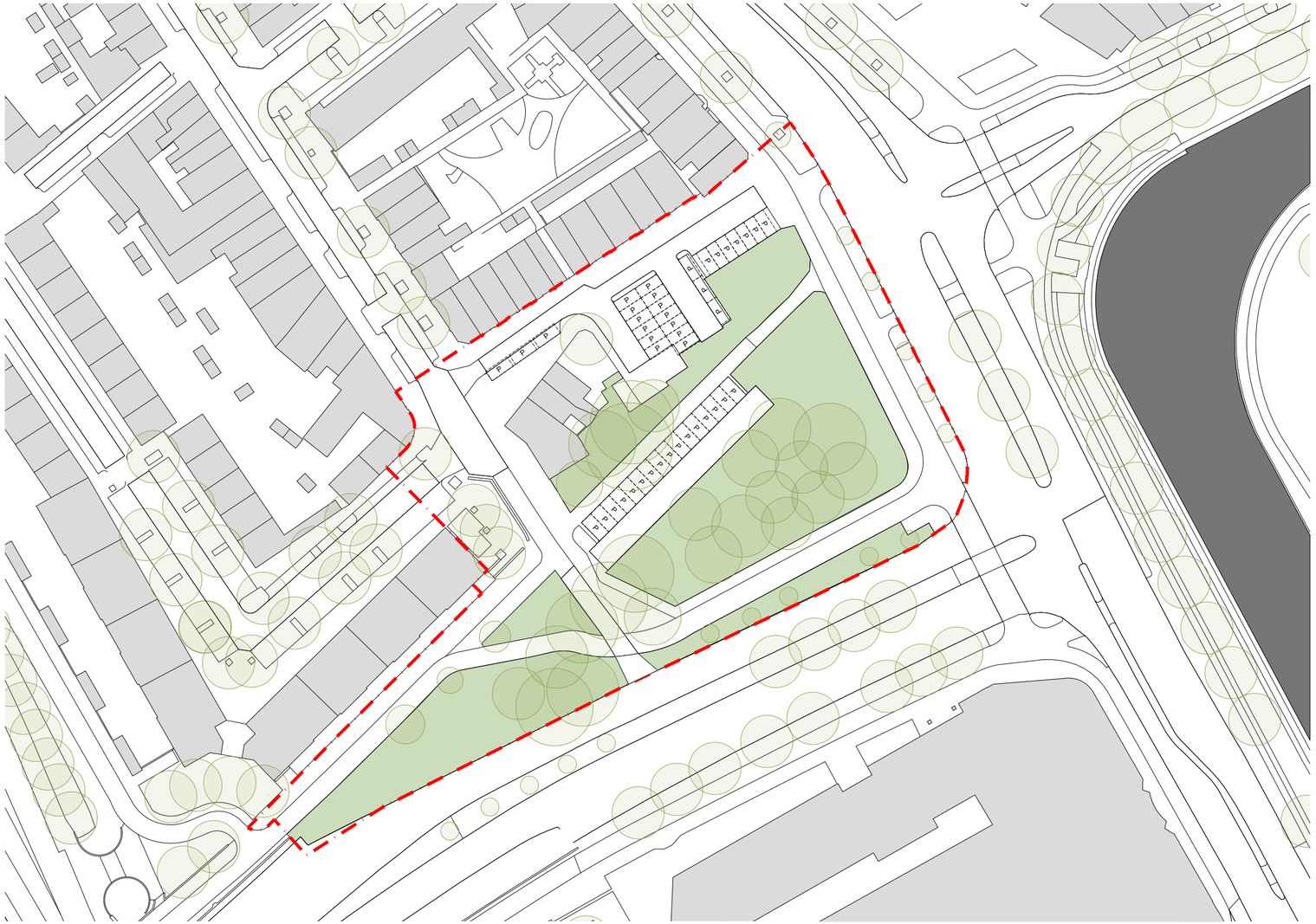
Wij adviseren om door te gaan met model 5, dit scenario geeft ruimte voor kwalitatief hoogwaardig groen voor de buurt door haar compacte bouwvorm en ontziet daarbij grotendeels de bestaande bomen. De bebouwing geeft dit groen daarnaast heldere ruimtelijke kaders en kent er gebruikswaarde aan toe, tevens wordt de tuinhof een schakel in de buurt en zorgt de ruimtelijke opzet voor samenhang in de wijk en een goede oriëntatie ten aanzien van de bezonning. Het model geeft aanknopingspunten voor de architectuur om een bijzonder en efficiënt woongebouw te maken, dat zich voegt in de stedelijke structuur en een relatie aangaat met de bestaande bebouwing door het optrappend volume. Het doet recht aan de Amsterdamsestraatweg door deze door te trekken en de winkelplint te continueren. Het markeert de hoek van de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg en maakt zo een stedenbouwkundig gebaar naar de Daalse Kwint op een belangrijk knooppunt in de Utrechtse binnenstad. De fietsroute kan door het plangebied gelegd worden en voorziet zodoende in een goede doorstroom en veiligere situatie. Ook voor de voetgangers loopt er in dit model een route door het gebied.

Het compacte bouwblok geeft richting aan de manier waarop de geluidsbelasting op het kavel kan worden beslecht door zich terug te trekken van de Daalsetunnel en een binnenhof te maken die geluidluw is. Daarnaast biedt de gebouwvorm als carré een interessante bouwenvelop voor de toekomstige architectonische uitwerking, waarbij ook een diversiteit aan woningtypes gemaakt kunnen worden. Daarnaast kan gedacht worden aan het verhogen van het maaiveld in de patio van het gebouw naar de 1e verdieping, zodat er meer ruimte ontstaat voor functies in de plint, zoals winkelruimte en fiets parkeren. Dit zal ook de beleving van de patio ten goede komen, omdat er zodoende een betere verhouding met de hoogte van het blok ontstaat (minder diep/ hoog).



Model 5

BESTAANDE SITUATIE



MODELLEN OVERZICHT



MODEL 1



MODEL 2



MODEL 3



MODEL 4



MODEL 5

WOONPROGRAMMA PER MODEL

model 1

	<55m²	55-80m²	80-130m²		
bg	0	0	0		
1e	10	3	2		
2e	8	3	3		
3e	7	3	2		
4e	7	2	2		
5e	4	0	3		
totaal	**36**	**11**	**12**	**59**	**woningen**
	61%	**19%**	**20%**		

	BVO		middenhuur		GBO		sociaal		GBO		GBO totaal	
bg	0	m²	0	woningen	0	m²	0	woningen	0	m²	0	m²
1e	1071	m²	7	woningen	443	m²	8	woningen	418	m²	861	m²
2e	1071	m²	7	woningen	443	m²	7	woningen	421	m²	864	m²
3e	891	m²	5	woningen	306	m²	7	woningen	421	m²	727	m²
4e	805	m²	4	woningen	231	m²	7	woningen	421	m²	652	m²
5e	545	m²	3	woningen	148	m²	4	woningen	249	m²	397	m²
totaal	**4383**	**m²**	**26**	**woningen**	**1571**	**m²**	**33**	**woningen**	**1930**	**m²**	**3501**	**m²**
			middenhuur		**45%**		**sociaal**		**55%**			

	woningen 40-60m²	woningen 60-80m	woningen 80m²+		
bg	0	0	0		
1e	10	3	2		
2e	8	3	3		
3e	7	3	2		
4e	7	2	2		
5e	4	0	3		
totaal	**36**	**11**	**12**	**59**	**woningen**
	61%	**19%**	**20%**		

gem. woninggrootte
totaal
59 m²
middenhuur
60 m²
sociale huur
58 m²

model 2

	<55m²	55-80m²	80-130m²		
bg	0	1	7		
1e	12	3	0		
2e	12	7	0		
3e	4	1	6		
4e	2	1	1		
5e	0	0	0		
totaal	**30**	**13**	**14**	**57**	**woningen**
	53%	**23%**	**25%**		

	BVO		middenhuur		GBO		sociaal		GBO		GBO totaal	
bg	396	m²	8	woningen	668	m²	0	woningen	0	m²	668	m²
1e	1352	m²	6	woningen	268	m²	9	woningen	489	m²	757	m²
2e	1288	m²	10	woningen	552	m²	9	woningen	489	m²	1041	m²
3e	958	m²	4	woningen	274	m²	7	woningen	511	m²	785	m²
4e	350	m²	2	woningen	137	m²	2	woningen	125	m²	262	m²
5e	0	m²	0	woningen	0	m²	0	woningen	0	m²	0	m²
totaal	**4344**	**m²**	**30**	**woningen**	**1899**	**m²**	**27**	**woningen**	**1614**	**m²**	**3513**	**m²**
			middenhuur	**woningen**	**54%**		**sociaal**	woningen	**46%**			

	woningen 40-60m²	woningen 60-80m	woningen 80m²+		
bg	0	1	7		
1e	12	3	0		
2e	12	7	0		
3e	4	1	6		
4e	2	1	1		
5e	0	0	0		
totaal	**30**	**13**	**14**	**57**	**woningen**
	53%	**23%**	**25%**		

gem. woninggrootte
totaal
62 m²
middenhuur
63 m²
sociale huur
60 m²

model 3

	<55m²	55-80m²	80-130m²		
bg	0	3	8		
1e	5	4	0		
2e	5	8	0		
3e	5	4	0		
4e	3	1	0		
5e	0	0	0		
totaal	**18**	**20**	**8**	**46**	**woningen**
	39%	**43%**	**17%**		

	BVO		middenhuur		GBO		sociaal		GBO		GBO totaal	
bg	598	m²	8	woningen	668	m²	3	woningen	176	m²	844	m²
1e	952	m²	0	woningen	0	m²	9	woningen	475	m²	475	m²
2e	888	m²	4	woningen	284	m²	9	woningen	475	m²	759	m²
3e	556	m²	0	woningen	0	m²	9	woningen	475	m²	475	m²
4e	332	m²	0	woningen	0	m²	4	woningen	195	m²	195	m²
5e	0	m²	0	woningen	0	m²	0	woningen	0	m²	0	m²
totaal	**3326**	**m²**	**12**	**woningen**	**952**	**m²**	**34**	**woningen**	**1796**	**m²**	**2748**	**m²**
			middenhuur		**35%**		**sociaal**		**65%**			

	woningen 40-60m²	woningen 60-80m	woningen 80m²+		
bg	2	1	8		
1e	6	3	0		
2e	6	7	0		
3e	6	3	0		
4e	3	1	0		
5e	0	0	0		
totaal	**23**	**15**	**8**	**46**	**woningen**
	50%	**33%**	**17%**		

gem. woninggrootte
totaal
60 m²
middenhuur
79 m²
sociale huur
53 m²

model 4

	<55m²	55-80m²	80-130m²		
bg	0	1	7		
1e	6	0	1		
2e	6	4	1		
3e	6	0	1		
4e	6	0	0		
5e	0	0	0		
totaal	**24**	**5**	**10**	**39**	**woningen**
	62%	**13%**	**26%**		

	BVO		middenhuur		m²		sociaal		GBO		GBO totaal	
bg	396	m²	8	woningen	668	m²	0	woningen	0	m²	668	m²
1e	896	m²	0	woningen	0	m²	7	woningen	406	m²	406	m²
2e	832	m²	4	woningen	284	m²	7	woningen	406	m²	690	m²
3e	500	m²	0	woningen	0	m²	7	woningen	406	m²	406	m²
4e	400	m²	0	woningen	0	m²	6	woningen	318	m²	318	m²
5e	0	m²	0	woningen	0	m²	0	woningen	0	m²	0	m²
totaal	**3024**	**m²**	**12**	**woningen**	**952**	**m²**	**27**	**woningen**	**1536**	**m²**	**2488**	**m²**
			middenhuur		**38%**		**sociaal**		**62%**			

	woningen 40-60m²	woningen 60-80m	woningen 80m²+		
bg	0	1	7		
1e	6	0	1		
2e	6	4	1		
3e	6	0	1		
4e	6	0	0		
5e	0	0	0		
totaal	**24**	**5**	**10**	**39**	**woningen**
	62%	**13%**	**26%**		

gem. woninggrootte
totaal
64 m²
middenhuur
79 m²
sociale huur
57 m²

model 5

	<55m²	55-80m²	80-130m²		
bg	1	0	3		
1e	7	4	2		
2e	10	4	2		
3e	5	3	2		
4e	4	0	2		
5e	0	0	0		
totaal	**27**	**11**	**11**	**49**	**woningen**
	55%	**22%**	**22%**		

	BVO		middenhuur		m²		sociaal		GBO		GBO totaal	
bg	216	m²	4	woningen	304	m²	0	woningen	0	m²	304	m²
1e	1073	m²	5	woningen	317	m²	8	woningen	438	m²	755	m²
2e	1073	m²	8	woningen	443	m²	8	woningen	438	m²	881	m²
3e	704	m²	2	woningen	152	m²	8	woningen	438	m²	590	m²
4e	392	m²	0	woningen	0	m²	6	woningen	340	m²	340	m²
5e	0	m²	0	woningen	0	m²	0	woningen	0	m²	0	m²
totaal	**3458**	**m²**	**19**	**woningen**	**1216**	**m²**	**30**	**woningen**	**1654**	**m²**	**2870**	**m²**
			middenhuur		**42%**		**sociaal**		**58%**			

	woningen 40-60m²	woningen 60-80m	woningen 80m²+		
bg	1	0	3		
1e	7	4	2		
2e	10	4	2		
3e	5	3	2		
4e	4	0	2		
5e	0	0	0		
totaal	**27**	**11**	**11**	**49**	**woningen**
	55%	**22%**	**22%**		

gem. woninggrootte
totaal
59 m²
middenhuur
64 m²
sociale huur
55 m²

PARKEERNORM PER MODEL

MODEL 1	Norm	Norm exclusief bezoekers	bezoekersnorm		Model 1 aantallen	Parkeervraag exclu bezoekers	Parkeervraag bezoekers	Totaal	deelauto's		
80 tot 130 m2 sociaal/middenhuur	0,53	0,43	0,1		12	5,16	1,2				
55 tot 80 m2 sociaal/middenhuur	0,51	0,41	0,1		11	4,51	1,1				
tot 55 m2 bvo	0,28	0,18	0,1		36	6,48	3,6				
					59	16,15	5,9	**22,05**	11	3	14
Cultuur wijkgebouw	0,75	0,15	0,6		2,2	0,33	1,32				
Bedrijfsverzamelgebouw/Atelier	0,4	0,2	0,2		2,8	0,56	0,56				
Detailhandel	2,03	1,13	0,9		2,7	3,051	2,43				
						3,941	4,31	**8,251**			
								30			**22**

MODEL 2	Norm	Norm exclusief bezoekers	bezoekersnorm		Model 2 aantallen	Parkeervraag exclu bezoekers	Parkeervraag bezoekers	Totaal			
80 tot 130 m2 sociaal/middenhuur	0,53	0,43	0,1		14	6,02	1,4				
55 tot 80 m2 sociaal/middenhuur	0,51	0,41	0,1		13	5,33	1,3				
tot 55 m2 bvo	0,28	0,18	0,1		30	5,4	3				
					57	16,75	5,7	**22,45**	11	3	14
Cultuur wijkgebouw	0,75	0,15	0,6		2	0,3	1,2				
Bedrijfsverzamelgebouw/Atelier	0,4	0,2	0,2		2	0,08	0,4				
Detailhandel	2,03	1,13	0,9		2,4	2,26	2,16				
						2,64	3,76	**6,4**			
								29			**20**

MODEL 3	Norm	Norm exclusief bezoekers	bezoekersnorm		Model 3 aantallen	Parkeervraag exclu bezoekers	Parkeervraag bezoekers	Totaal			
80 tot 130 m2 sociaal/middenhuur	0,53	0,43	0,1		8	3,44	0,8				
55 tot 80 m2 sociaal/middenhuur	0,51	0,41	0,1		20	8,2	2				
tot 55 m2 bvo	0,28	0,18	0,1		18	3,24	1,8				
					46	14,88	4,6	**19,48**	10	2	12
Cultuur wijkgebouw	0,75	0,15	0,6		0	0	0				
Bedrijfsverzamelgebouw/Atelier	0,4	0,2	0,2		0	0	0				
Detailhandel	2,03	1,13	0,9		2	2,26	1,8				
						2,26	1,8	**4,06**			
								24			**16**

MODEL 4	Norm	Norm exclusief bezoekers	bezoekersnorm		Model 3a aantallen	Parkeervraag exclu bezoekers	Parkeervraag bezoekers	Totaal			
80 tot 130 m2 sociaal/middenhuur	0,53	0,43	0,1		10	4,3	1				
55 tot 80 m2 sociaal/middenhuur	0,51	0,41	0,1		5	2,05	0,5				
tot 55 m2 bvo	0,28	0,18	0,1		24	4,32	2,4				
					39	10,67	3,9	**14,57**	7	2	9
Cultuur wijkgebouw	0,75	0,15	0,6		0	0	0				
Bedrijfsverzamelgebouw/Atelier	0,4	0,2	0,2		0	0	0				
Detailhandel	2,03	1,13	0,9		2,5	2,825	2,25				
						2,825	2,25	**5,075**			
								20			**14**

MODEL 5	Norm	Norm exclusief bezoekers	bezoekersnorm		Model 3b aantallen	Parkeervraag exclu bezoekers	Parkeervraag bezoekers	Totaal			
80 tot 130 m2 sociaal/middenhuur	0,53	0,43	0,1		11	4,73	1,1				
55 tot 80 m2 sociaal/middenhuur	0,51	0,41	0,1		11	4,51	1,1				
tot 55 m2 bvo	0,28	0,18	0,1		27	4,86	2,7				
					49	14,1	4,9	**19**	10	2	12
Cultuur wijkgebouw	0,75	0,15	0,6		1,5	0,225	0,9				
Bedrijfsverzamelgebouw/Atelier	0,4	0,2	0,2		0	0	0				
Detailhandel	2,03	1,13	0,9		3,3	3,729	2,97				
						3,954	3,87	**7,824**			
								27			**20**

HOOFDSTUK →

MODEL 1

SITUATIE

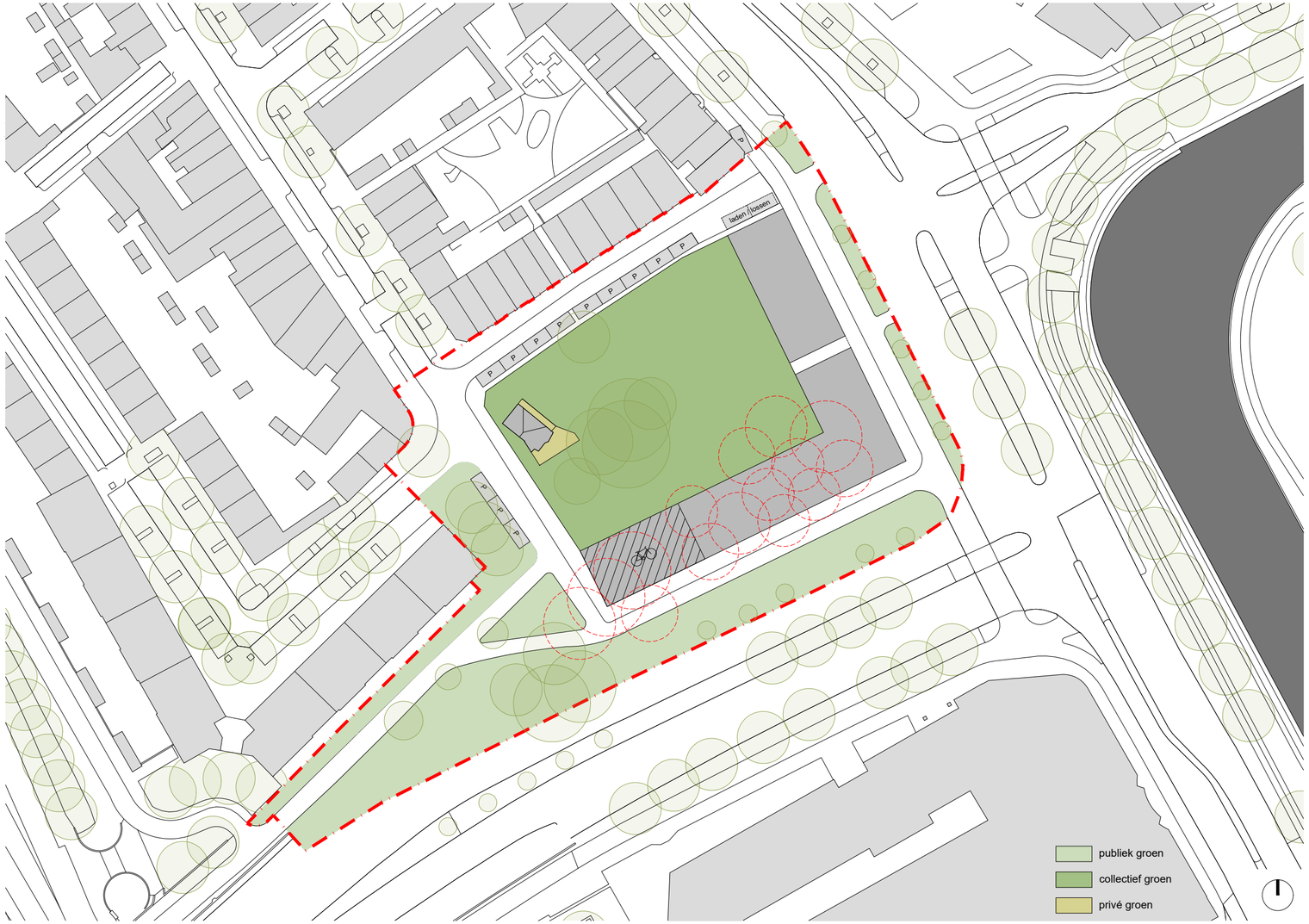
Landschappelijke kwaliteit
– Behoud van ca. 12 van de 26 bomen
– Grote collectieve tuin/hof voor de buurt

Ruimtelijke kwaliteit
– Bouwhoogte 3-6 lagen, aansluitend op naastgelegen bebouwing
– Doorzetten rooilijn Amsterdamsestraatweg

Woonprogramma
– 59 woningen
– Gemiddelde woninggrootte: 59m2

Mobiliteit
– ca. 12 parkeerplaatsen behouden / 200m² inpandig fietsparkeren
– Laden/lossen aan Oude Daalstraat
– Fietspad blijft behouden in huidige vorm

Geluid
– Dubbelzijdige woningen mogelijk met stille zijde
– Stille buurttuin
– Zuidoost hoek woongebouw kritiek



WOONPROGRAMMA

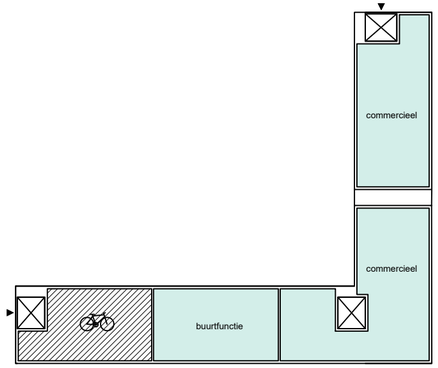
footprint	**1266m²**
BVO totaal	**5646 m²**
GBO comm. / wijkprogr.	861 m²
GBO fietsparkeren	200 m²
BVO woonprogramma	**4383 m²**
GBO woonprogramma	**3501 m²**
aantal woningen	**59 woningen**
gem. woninggrootte	**59m²**

middenhuurwoningen

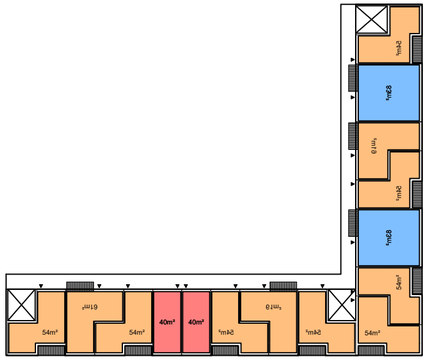
aantal woningen	26 woningen
totaal GBO middenhuur	1571m²
gem. woninggrootte	60m²

sociale huurwoningen

aantal woningen	33 woningen
totaal GBO sociale huur	1930m²
gem. woninggrootte	58m²



begane grond



1e verdieping



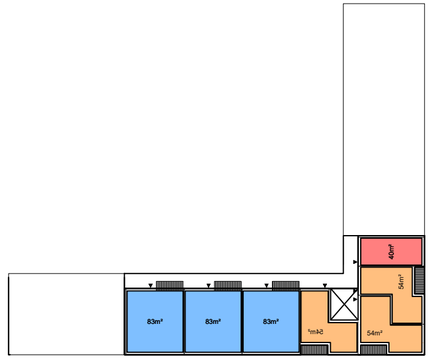
2e verdieping



3e verdieping

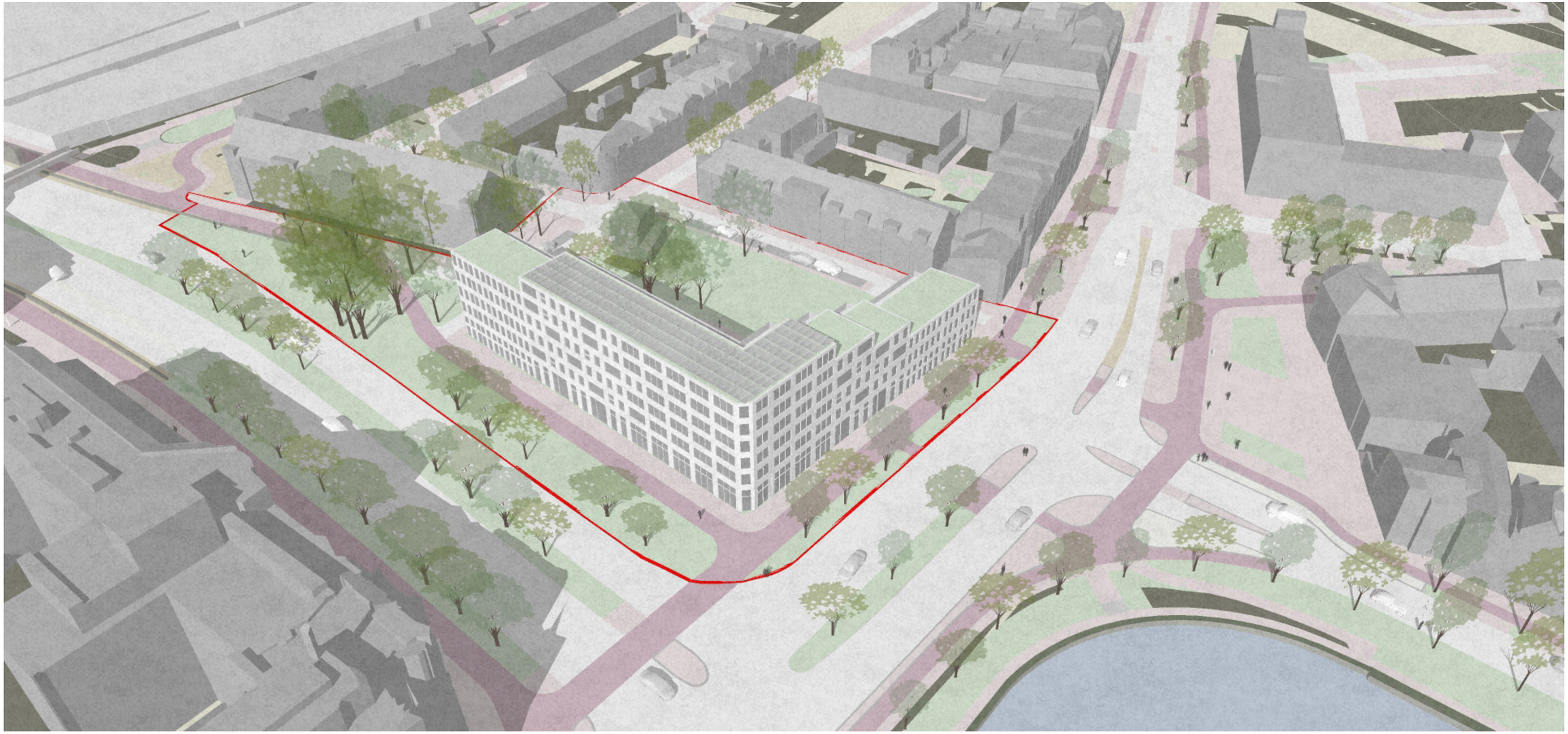


4e verdieping



5e verdieping

VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



REFERENTIEPROJECTEN



↑5 LAAGS WONINGBOUW AAN EEN OPENBAAR PARK , MANCHESTER, MECANOO



↑3 TOT 5 LAAGS WONINGBOUW AAN FORMELE STRAATZIJDE, ROTTERDAM, ORANGE ARCHITECTS

REFERENTIEPROJECTEN





↑BUURTTUIN VOOR GEZAMENLIJK GEBRUIK (ZEEHELDENTUIN, TASMANSTRAAT DEN HAAG)



↑MAAKBARE TUIN MET DIVERSE BEGROEIING (ZEEHELDENTUIN, TASMANSTRAAT DEN HAAG)

HOOFDSTUK →

MODEL 2

SITUATIE

Landschappelijke kwaliteit
- Behoud van ca. 18 van de 26 bomen
- Parkgedeelte aan Daalsetunnel blijft behouden
- Collectieve/private binnentuin voor bewoners

Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhoogte 3-5 lagen, aansluitend op naastgelegen bebouwing
- Doorzetten rooilijn Amsterdamsestraatweg met voorzieningen plint

Woonprogramma
- 57 woningen
- Gemiddelde woninggrootte: 62m2

Mobiliteit
- ca. 12 parkeerplaatsen / 171m² inpandig fietsparkeren
- Laden/lossen aan Oude Daalstraat
- Fietspad verleggen voor veiligere verbinding

Geluid
- Dubbelzijdige woningen mogelijk met stille zijde
- Geluidsluwe collectieve tuin



WOONPROGRAMMA

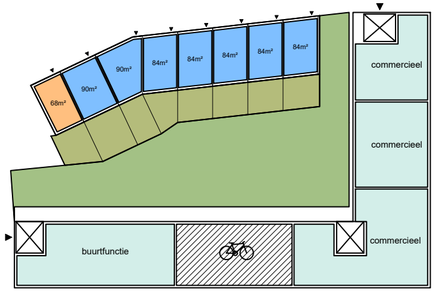
Footprint	**1450 m²**
BVO totaal	**5398 m²**
GBO comm. / wijkprogr.	709 m²
GBO fietsparkeren	171 m²
BVO woonprogramma	**4344 m²**
GBO woonprogramma	**3513m²**
aantal woningen	**57 woningen**
gem. woninggrootte	**62m²**

middenhuurwoningen

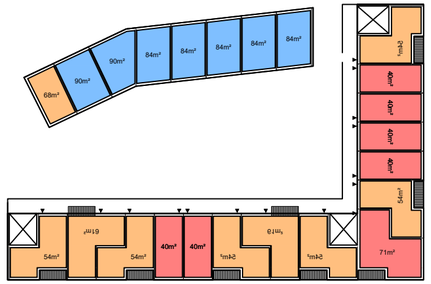
aantal woningen	30 woningen
totaal GBO middenhuur	1899m²
gem. woninggrootte	63m²

sociale huurwoningen

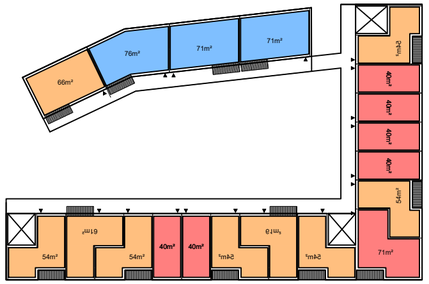
aantal woningen	27 woningen
totaal GBO sociale huur	1614m²
gem. woninggrootte	60m²



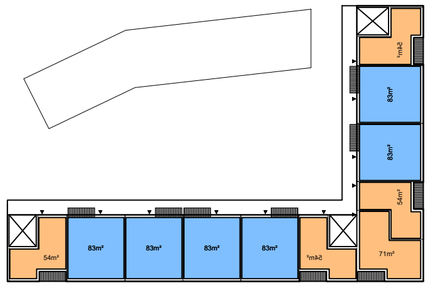
begane grond



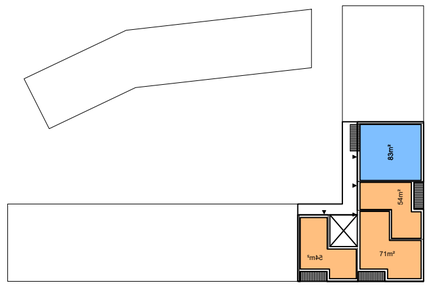
1e verdieping



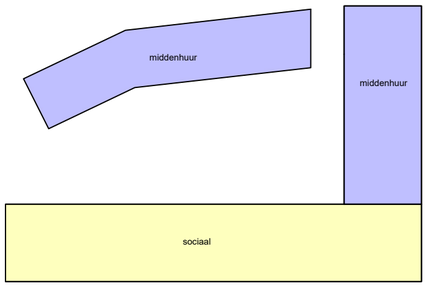
2e verdieping



3e verdieping



4e verdieping



schema
verdeling
woonprogramma

VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



REFERENTIEPROJECTEN



↑WOONGEBOUW MET SETBACKGEVEL, AMSTERDAM, NEXT ARCHITECTS



↑GROENDAKEN EN/OF ZONNEPANELEN



↑BEGRENSDE, COLLECTIEVE TUIN VOOR DE BEWONERS, LOYDPIER ROTTERDAM



↑WOONGEBOUW MET COLLECTIVE BINNENTUIN, GALLERIJEN, AMSTERDAM, NEXT ARCHITECTS

HOOFDSTUK →

MODEL 3

SITUATIE

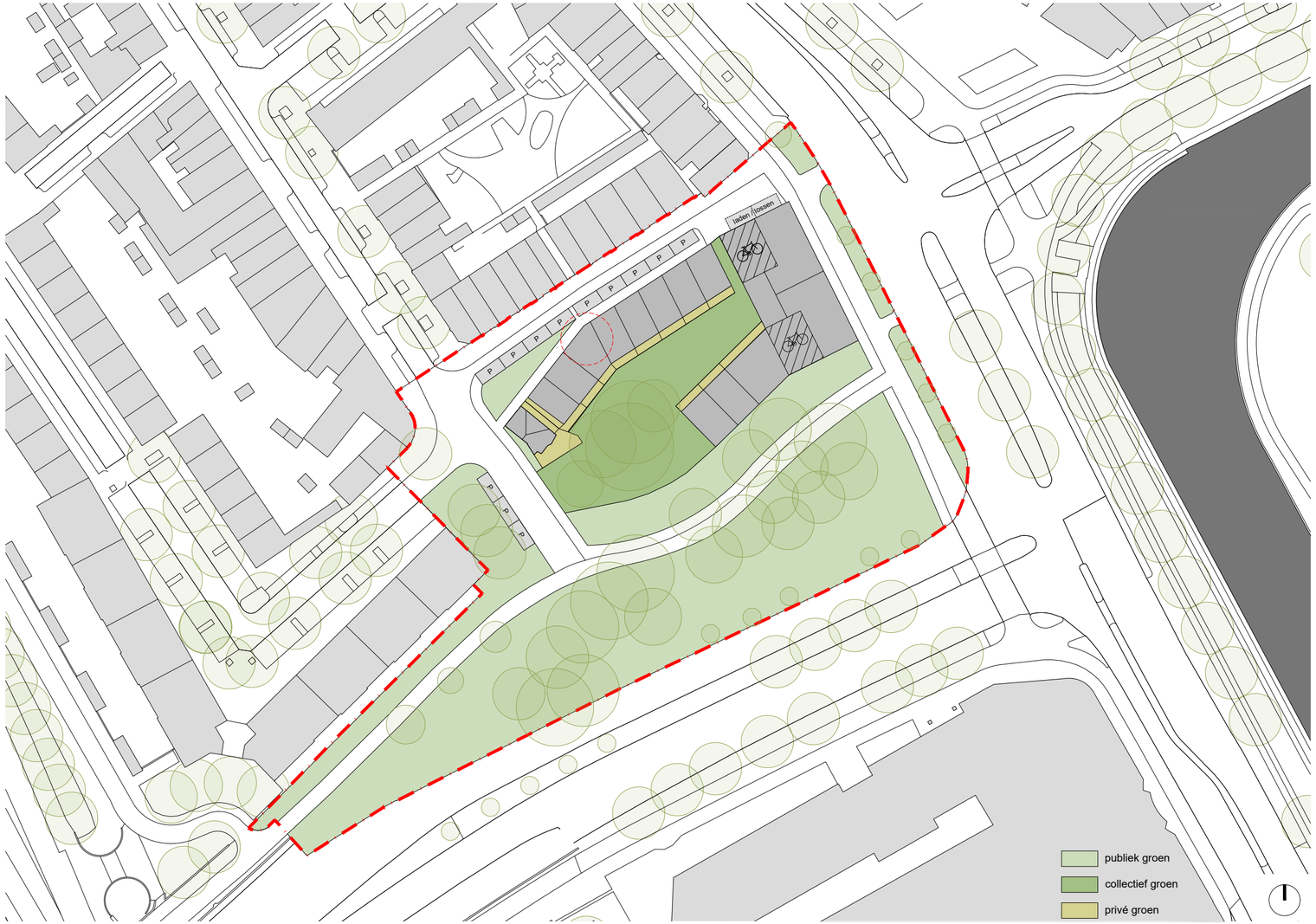
Landschappelijke kwaliteit
- Behoud van alle bomen
- Parkje aan Daalse Tunnel
- Openbaar toegankelijke, afsluitbare, collectieve tuin

Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhoogte: 2-5 bouwlagen (met kap)
- Beperkt doorzetten van rooilijn Amsterdamsestraatweg
- Voorzieningen in de plint aan de Amsterdamsestraatweg en op de hoek met de Daalsetunnel
- Bouwblok is minder gedefinieerd

Woonprogramma
- 46 woningen
- Gemiddelde woninggrootte: 60m2

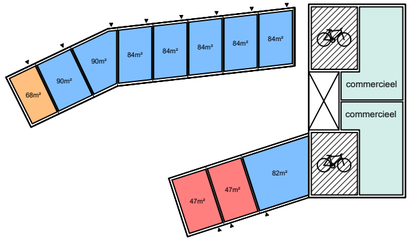
Mobiliteit
- ca. 12 parkeerplaatsen / 138m^2 inpandig fietsparkeren
- Laden/lossen aan Oude Daalstraat
- Fietspad verleggen voor veiligere verbinding

Geluid
- Dit model is mogelijk qua geluid, indien de woningen aan de ASW tweezijdig georienteerd zijn en er aanvullende geluidsvoorzieningen getroffen worden aan de geluidsluwe zijde.

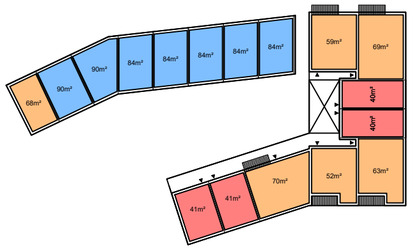


WOONPROGRAMMA

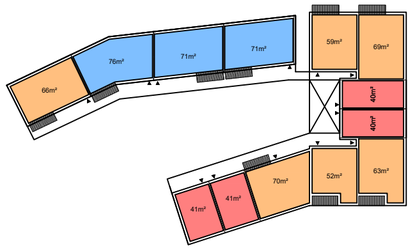
Footprint	**1057m²**
BVO totaal	**3776 m²**
GBO comm. / wijkprogr.	220m²
GBO fietsparkeren	138 m²
BVO woonprogramma	**3326 m²**
GBO woonprogramma	**2748 m²**
aantal woningen	**46 woningen**
gem. woninggrootte	**60m²**



begane grond



1e verdieping



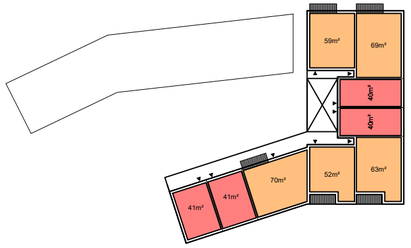
2e verdieping

middenhuurwoningen

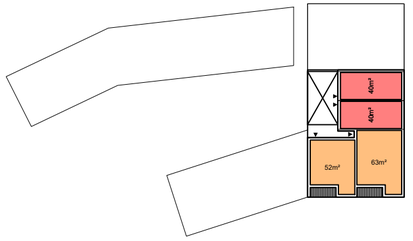
aantal woningen	12 woningen
totaal GBO middenhuur	952m²
gem. woninggrootte	79m²

sociale huurwoningen

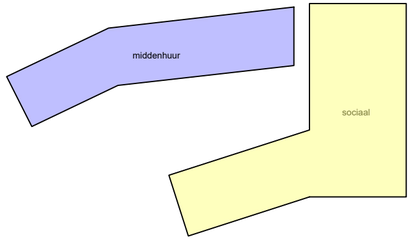
aantal woningen	34 woningen
totaal GBO sociale huur	1796m²
gem. woninggrootte	53m²



3e verdieping



4e verdieping



schema
verdeling
woonprogramma

VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



REFERENTIEPROJECTEN



↑3/5 LAAGS WONINGBOUW AAN FORMELE STRAATZIJDE, ROTTERDAM, ORANGE ARCHITECTS





↑BUURTTUIN VOOR GEZAMENLIJK GEBRUIK (ZEEHELDENTUIN, TASMANSTRAAT DEN HAAG)



↑GROENE COLLECTIVE BINNENTUIN MET EEN GALERIJ ONTSLUITING, MAASTRICHT, MATHIEU BRULS ARCHITECT

HOOFDSTUK →

MODEL 4

SITUATIE

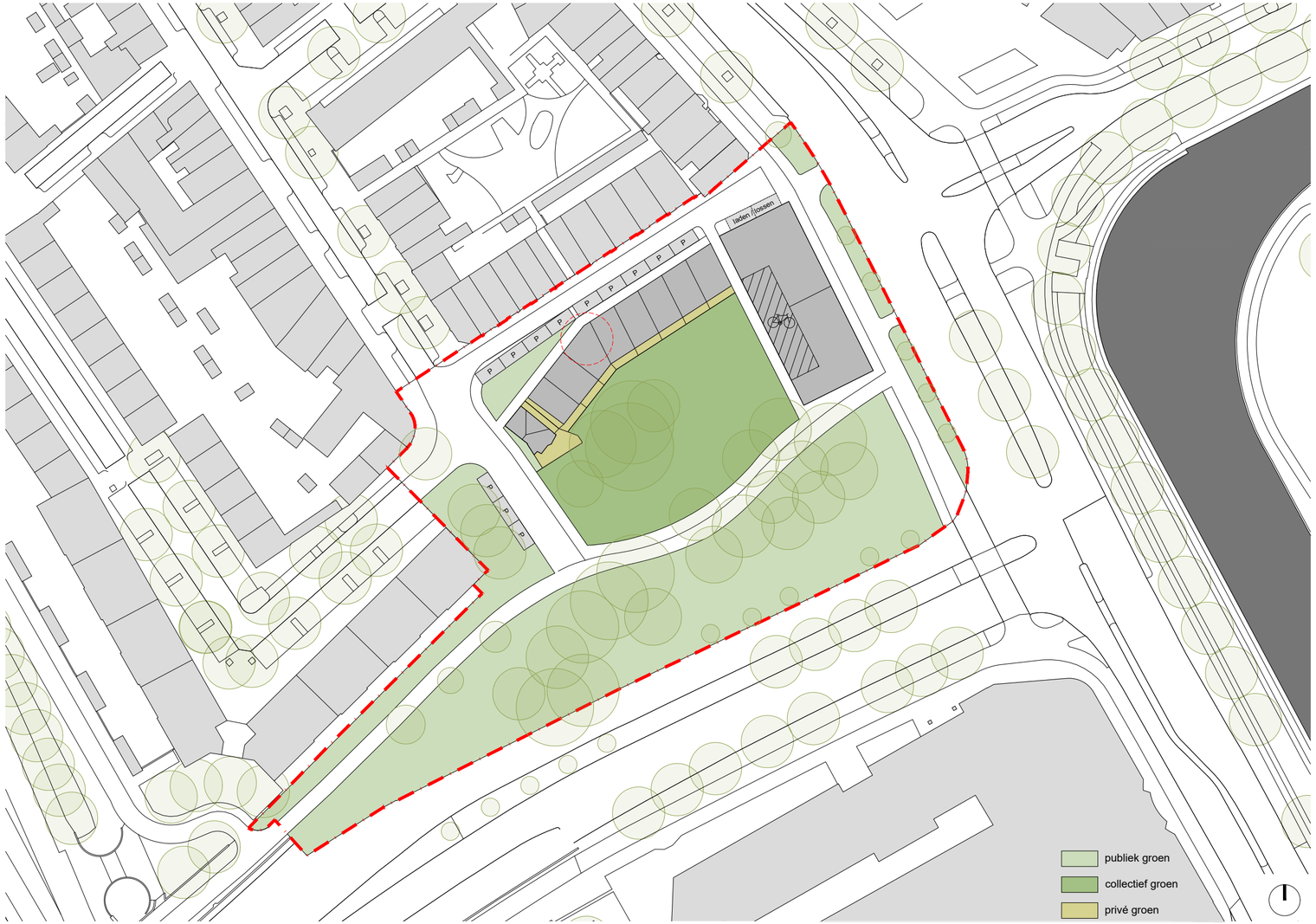
Landschappelijke kwaliteit
- Behoud alle bomen
- Parkje aan Daalsetunnel
- Collectieve tuin/hof voor de buurt

Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhoogte 2-5 lagen (met kap)
- Doorzetten rooilijn Amsterdamsestraatweg
- Voorzieningen in de plint aan de Amsterdamsestraatweg

Woonprogramma
- 39 woningen
- Gemiddelde woninggrootte: 64m2

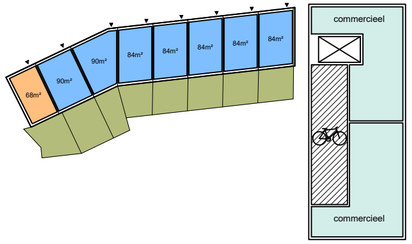
Mobiliteit
- ca. 12 parkeerplaatsen / 122m² inpandig fietsparkeren
- Laden/lossen aan Oude Daalstraat
- Fietspad verleggen voor veiligere verbindin

Geluid
- Dit model is mogelijk qua geluid, wanneer de woningen aan de ASW tweezijdig georienteerd zijn en er aanvullende geluidsvoorzieningen getroffen worden aan de geluidsluwe zijde.
- Geluidsbelaste buurttuin

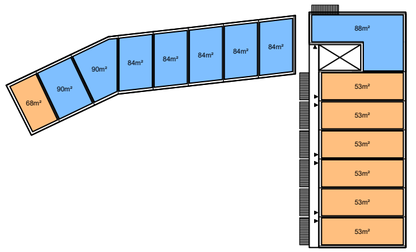


WOONPROGRAMMA

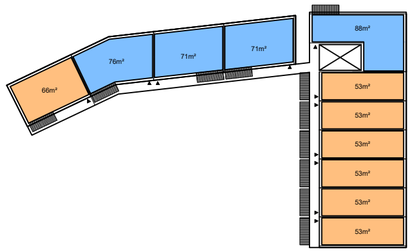
Footprint	**942m²**
BVO totaal	**3572 m²**
GBO comm. / wijkprogr.	337 m²
GBO fietsparkeren	122m²
BVO woonprogramma	**3024 m²**
GBO woonprogramma	**2488 m²**
aantal woningen	**39 woningen**
gem. woninggrootte	**64m²**



begane grond



1e verdieping



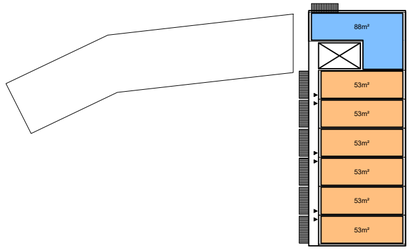
2e verdieping

middenhuurwoningen

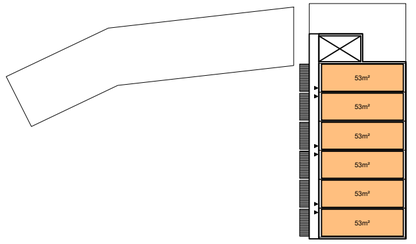
aantal woningen	12 woningen
totaal GBO middenhuur	952m²
gem. woninggrootte	79m²

sociale huurwoningen

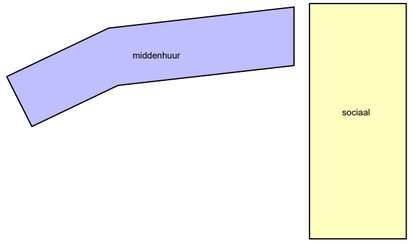
aantal woningen	27 woningen
totaal GBO sociale huur	1536m²
gem. woninggrootte	57m²



3e verdieping



4e verdieping



schema
verdeling
woonprogramma

VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



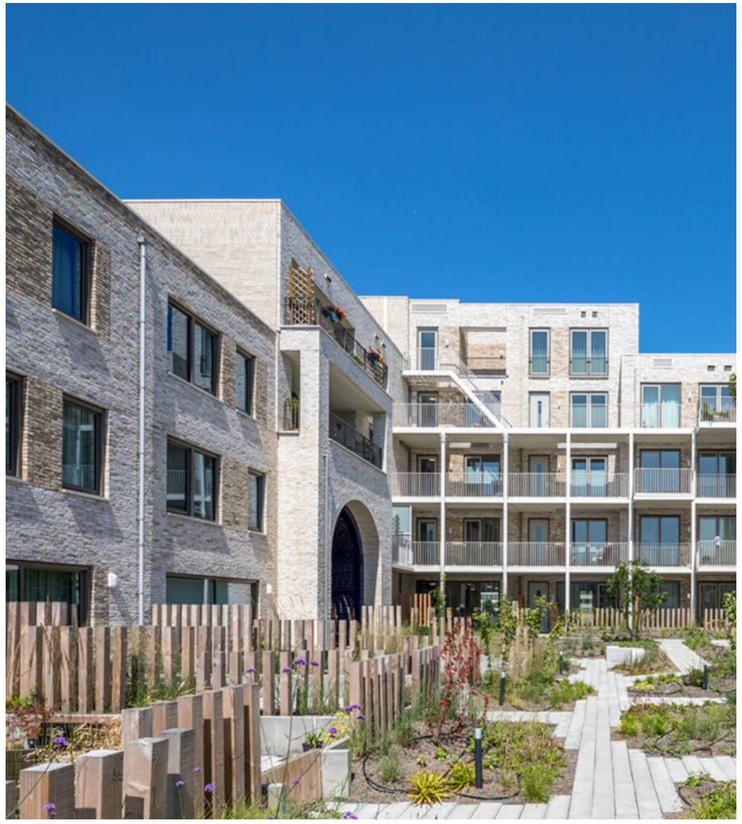
REFERENTIEPROJECTEN



↑ LAAGBOUW VAN 3 LAGEN IN DE OUDE DAALSTRAAT, UTRECHT, SYNCHROON



↑RIJKE MATERIALISERING EN GELEDING VAN DE GEVEL MET SETBACKS EN GELAAGDE ACCENTEN, LONDEN, BELL PHILLIPS



↑PRIVE TUINEN AAN OPENBARE RUIMTE, DELFT, VERA YANOVSHTCHINSKY ARHCITECTEN





↑BUURTTUIN VOOR GEZAMENLIJK GEBRUIK (ZEEHELDENTUIN, TASMANSTRAAT DEN HAAG)

HOOFDSTUK →

MODEL 5

SITUATIE

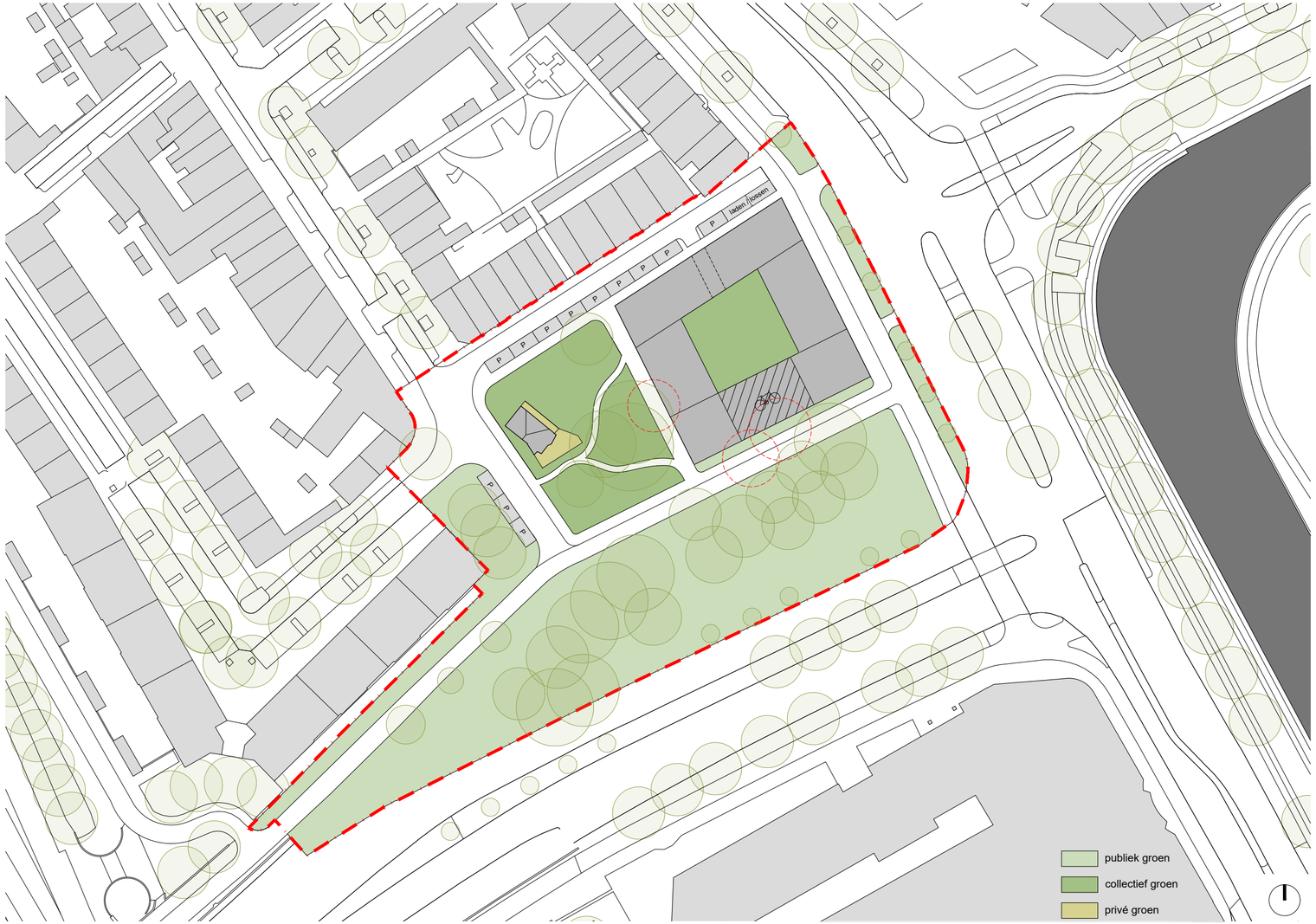
Landschappelijke kwaliteit
- Behoud van ca. 23 van de 26 bomen
- Parkje aan Daalsetunnel
- Collectieve tuin/hof voor de buurt

Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhoogte 2-5 lagen (met kap)
- Doorzetten rooilijn Amsterdamsestraatweg
- Voorzieningen in de plint aan de Amsterdamsestraatweg

Woonprogramma
- 49 woningen
- Gemiddelde woninggrootte: 64m2

Mobiliteit
- ca. 12 parkeerplaatsen / 122m² inpandig fietsparkeren
- Laden/lossen aan Oude Daalstraat
- Fietspad verleggen voor veiligere verbindin

Geluid
- Dit model is mogelijk qua geluid, wanneer de woningen aan de ASW tweezijdig georienteerd zijn en er aanvullende geluidsvoorzieningen getroffen worden aan de geluidsluwe zijde.
- Geluidsbelaste buurttuin



WOONRPOGRAMMA

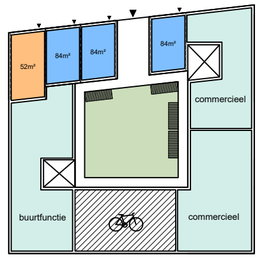
Footprint	**1089m²**
BVO totaal	**4287 m²**
GBO comm. wijkprogr.	550 m²
GBO fietsparkeren	148 m²
BVO woonprogramma	**3458 m²**
GBO woonprogramma	**2870 m²**
aantal woningen	**49 woningen**
gem. woninggrootte	**59m²**

middenhuurwoningen

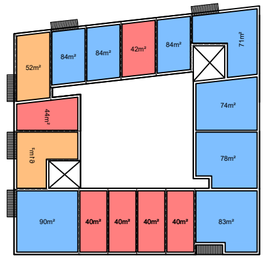
aantal woningen	19 woningen
totaal GBO middenhuur	1216m²
gem. woninggrootte	64m²

sociale huurwoningen

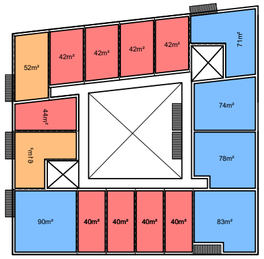
aantal woningen	30 woningen
totaal GBO sociale huur	1654m²
gem. woninggrootte	55m²



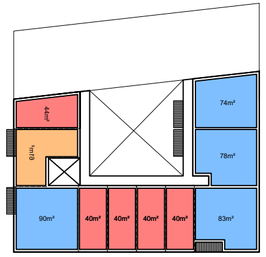
begane grond



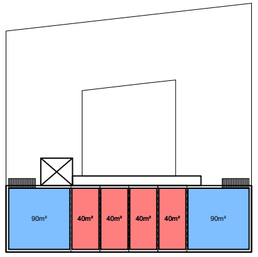
1e verdieping



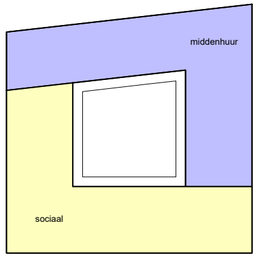
2e verdieping



3e verdieping

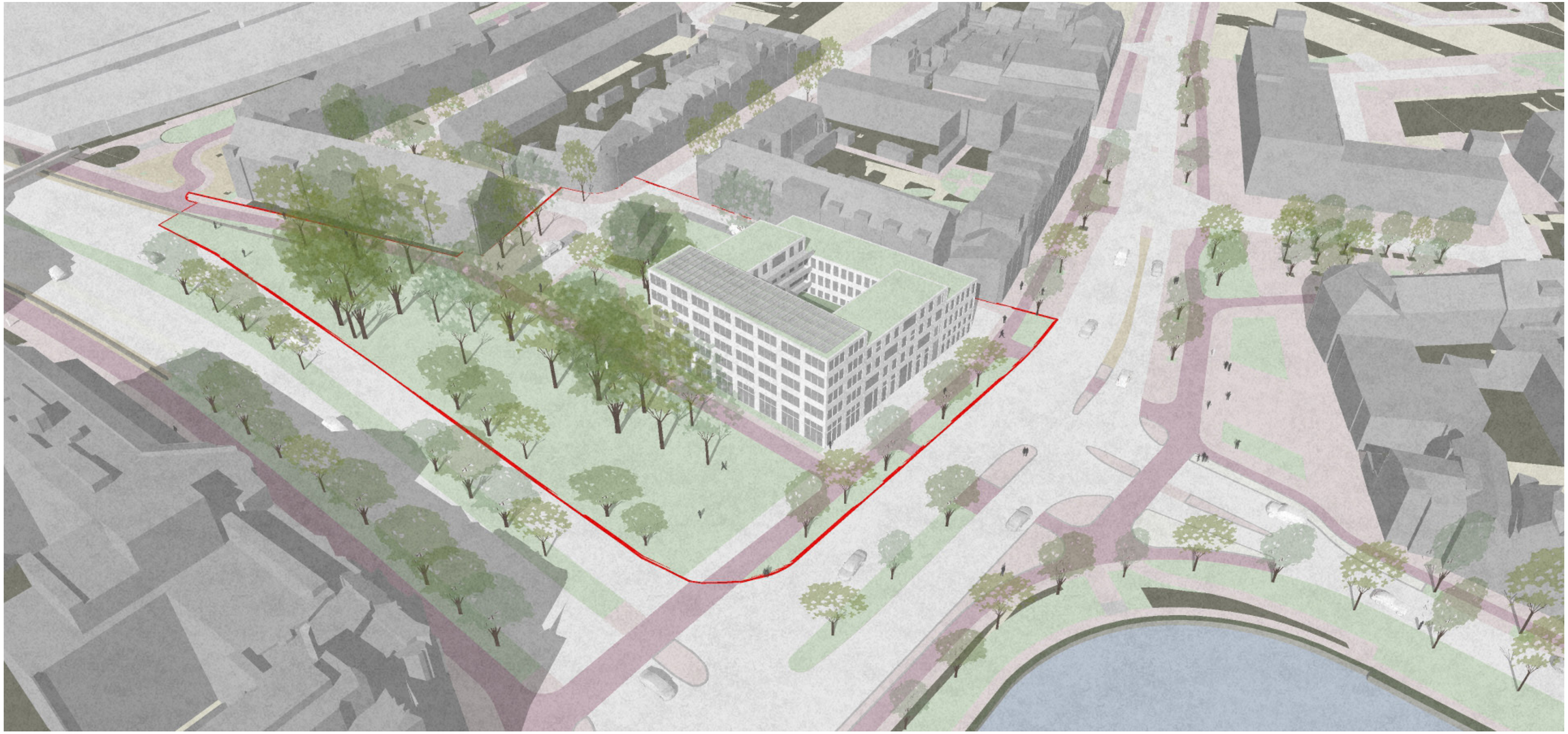


4e verdieping



schema
verdeling
woonprogramma

VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



VISUALISATIE



REFERENTIEPROJECTEN



↑OMSLOTEN BINNENTUIN/PATIO MET GEPROGRAMMEERDE PLINT, APELDOORN, LEVS ARCHITECTEN



↑GESLOTEN BOUWBLOK MET 4 TOT 7 WOONLAGEN ALS HOOGTEACCENT, UTRECHT, LEVS ARCHITECTEN





↑BUURTTUIN VOOR GEZAMENLIJK GEBRUIK (ZEEHELDENTUIN, TASMANSTRAAT DEN HAAG)



↑BUURTINITIATIEVEN IN DE GEZAMENLIJKE TUIN

Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat

Opgehaalde reacties bij omwonenden op de modellen

Juni-september 2024



21 oktober 2024
www.utrecht.nl/kopasw
kopasw@utrecht.nl

Inleiding

Om invulling te geven aan de motie 2022/404 Houd vaart met het Daalsepark en om vervolg te geven aan het intensieve traject dat doorlopen is met de buurt (participatiegroep) in 2020 – 2022, hebben we omwonenden opnieuw betrokken, geïnformeerd over het proces en de stand van zaken en vervolgens gevraagd om hun reactie op de modellen.

We organiseerden op 26 juni 2024 een bijeenkomst op het Stadskantoor om de reacties op de uitgewerkte modellen op te halen. In de buurt is een wijkbericht wijd verspreid en zijn mensen, die eerder betrokken zijn geweest, per mail uitgenodigd. Op 10 september 2024 organiseerden we een extra inloopmoment bij Buurthuis De Uithoek, met name om mensen die eerder niet konden komen, toch de gelegenheid te geven te komen, waarbij specifiek de direct-omwonenden nogmaals waren uitgenodigd.

In totaal hebben circa 15 personen hun reactie op de verschillende modellen gegeven. Hieronder een overzicht van de modellen. Tijdens de bijeenkomsten waren de modellen anders genummerd en spraken we over model 3A en model 4. Eerder spraken we in de documenten richting de gemeenteraad over modellen 1 t/m 5. De laatste nummering houden we nu aan.



Bijeenkomst 26 juni 2024



Bijeenkomst 10 september 2024

SCHETSMODELLEN - KOP ASW

NEXT ARCHITECTS → 14 JUNI 2024

Concept modellen voor de informatieavond over de kop Amsterdamsestraatweg en Oude Daalstraat →



model 1 (E)



model 2 (D)



model 3 (D+)



model 4 (tussenvorm)



model 5 (tussenvorm)

CONCEPT

Algemene reacties (alle modellen)

Bebouwing:
- Hoogte bebouwing is een aandachtspunt
- Behoud van bomen is een aandachtspunt
- Is de materialisering van de referentieplaatjes realistisch als het sociale huur/middenhuur wordt?
- Noordelijke groen wordt in de toekomst steeds gewenster (ivm klimaatverandering), nadeel is dat het groen sneller bruin wordt door slechte bezonning.

Semi-publiek toegankelijke tuin
- Hoe functioneert dit? Vraagtekens bij gezamenlijke binnentuin. Op basis van ervaringen in andere binnentuinen in de buurt geloven bewoners niet in gezamenlijk onderhoud.
- Voordeel van een tuin die afsluitbaar is, is dat mensen daar niet kunnen hangen/ overnachten.

Verkeer:
- aandacht voor aanvoerroutes van de voorzieningen.

Groen:
- Breng groen met kwaliteit terug. Niet alleen wat gras, struikjes met bankje erin; eventueel in kavelpaspoort opnemen. En zorg dat nieuwe bomen de ruimte krijgen.
- Behoud bomen extra van belang omdat mogelijk bomen van de 1e Daalsedijk over een paar jaar te groot worden en gekapt moeten worden. Zoveel mogelijk groen behouden is goed (hittestress).
- Zorgen over behoud van bestaande bomen, vanwege de iepziekte.
- Zorgen over behoud van bestaande bomen, in relatie tot huidige en toekomstige (bouw)werkzaamheden. Overleven de bomen dit?

Timing in relatie tot afwaardering Daalsetunnel.
Dit is eerder besproken in de raad, destijds is besloten hier niet op wachten. In dit project kunnen we hier nog niet op vooruit lopen. Bewoners geven aan hier liever op te wachten en nu helemaal niks te doen.
- Er ontstaat fysiek meer ruimte als de Daalsetunnel kan worden afgewaardeerd, mogelijk minder woonlagen nodig. Of bebouwing op andere locatie.
- Geluid is (in de toekomst) mogelijk geen issue meer als de Daalsetunnel kan worden afgewaardeerd.

Positie van het fietspad
- Is het mogelijk om het fietsen vanuit ASW via Oude Daalstraat naar Daalsetunnel af te waarderen door fietsroute zuidelijker te leggen?
- Suggestie: fietsen via de Daalstraat in plaats van de Oude Daalstraat, voor als je naar oost wil.
- Fietspad niet tegen bebouwing maar méér richting Daalsetunnel (weg).
- Indien het fietspad tussen de bomen gaat, creëer je een versnippering van het groen.
- Hoek ASW-fietspad Daalsetunnel is een aandachtspunt

Programma
- Mix van koop en huurwoningen is goed voor de buurt (gedrag).

Reacties op model 1

Dit model, voorheen model E (bebouwing tegen straatkant aan/ zuidkant), was na eerdere participatie het voorkeursmodel en is zo voorgesteld aan de gemeenteraad in december 2022.



Voordelen:

- Ruimtelijk en meer open voor de buurt, met name vanuit de overzijde van de Oude Daalstraat.
- Open karakter (super belangrijk) - door het niet helemaal vol te bouwen
- Beschut groen
- Geluidswerend
- Optie: laat goede bomen terugkomen voor de te kappen iepen.

Dit is het enige model met een verbetering voor bewoners van de Oude Daalstraat.

Op dit moment is het stuk groen vooral een rand langs de straat en door de open toegang naar de doorgaande weg niet erg toegankelijk of aantrekkelijk voor de buurtbewoners. In model 1 schermen de nieuwe woningen de straat af en ontstaat er een mooi stukje groen gericht op de bewoners van de buurt.

Zorgen:

- Groot deel van de bestaande bomen moet gekapt worden bij dit model.
- De mogelijkheid om via een groen gebied van Weerdsingel naar Lombokplein te gaan mist.
- (zou in alle modellen moeten kunnen). --> Het is te afgesloten, graag meer openheid.
- Niet te hoog maken.
- Hoogbouw levert schaduw op voor het groen (zeker in de winter).
- Als er een hek om de binnentuin komt om deze in de avond af te sluiten. Dan is het geen functie meer voor de buurt.
- Tuin kan hangplek worden voor daklozen en verslaafden.
- (inbraak)veiligheid van winkels en woningen.

(onderzoeks-)vragen voor de volgende fase:

- Wat moet er met het particuliere pand het plangebied gebeuren?
- Hoe wordt de bevoorrading georganiseerd?

Reacties op model 2

Dit model, voorheen model D (bebouwing tegen bestaande bouw aan /noordkant), had tijdens de eerdere participatie (2020-2022) niet de voorkeur.



Voordelen:

- groen langs weg wordt straks (als de Daalsetunnel 2x1 wordt) nog breder en stelt echt wat voor.

Zorgen:

- Bebouwing te dicht op de woningen van de Oude Daalstraat.
- No go, door verlies van meest kostbare bomen (1 monumentale boom)
- Massaal blok (heel stenig en heftig), en heel erg vol.
- Te kleine binnentuin waardoor veel schaduw.
- Groenstrook te smal om er echt iets van te maken.

(onderzoeks-)vragen voor de volgende fase:

- Zijn er mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de bebouwing niet zo ‘in your face’ is? Of 1, 2, 3 meter naar de weg (Daalsetunnel)?
- Hoe wordt de bevoorrading georganiseerd?

Reacties op modellen 3 en 4

Model 3 is het door de VVD toegevoegde model ‘D+’ (waarbij meer rekening wordt gehouden met behoud bomen en minder woningen worden toegevoegd)



Model 4 is als variant op model 3, zoals gevraagd in de motie, uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm. Dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.



Deze modellen lijken inhoudelijk veel op elkaar, daarom zijn de reacties uit de omgeving voor deze modellen tegelijk opgehaald.

Voordelen:

- Model 4: Veel groen. En zon op het groen/ de tuintjes.
- Mogelijkheid uitbreiding van groen aan weg --> groeimodellen als er in de toekomst meer ruimte is door afwaarderen van de Daalsetunnel.
- Doorwaadbaarheid = goed (makkelijk doorheen te lopen van de ene naar de andere kant)
- Zoveel mogelijk bomen behouden

Kansen:

- Maak voetpad vanuit Paardenveld langs deze bebouwing.

Zorgen:

- Bebouwing te dicht op de woningen van de Oude Daalstraat. Zorgen over lichtinval in de woningen, en inkijk.
- Sociale cohesie = sociale veiligheid vanwege de achterkanten van de woningen aan het groen.
- Park langs grote weg niet uitnodigend.
- Model 3: Gekke opzet
- De samenhang met de buurt is beperkt, het groen is vooral naar de weg gericht.

(onderzoeks-)vragen voor de volgende fase:

- Uitleg adviseur Landschap Gemeente Utrecht (waarop ingestemd wordt door bewoners) --> aandachtspunt bij deze modellen zijn de achterkanten van de woningen aan het park en dan met name de overgang van de privé achterzijde naar het openbare deel, dit moet nog nader uitgewerkt worden.
- Is het mogelijk om door het gebouw heen te kunnen kijken en lopen vanuit de binnentuin naar de Amsterdamsestraatweg?
- Is het mogelijk om het aantal woningen van model 3A beter vergelijkbaar te maken met de andere modellen? - *Er is momenteel geen ruimte voor aanpassingen (toevoegen van extra woningen in dit model). Ivm behoud bomen, maximale bouwhoogte en geluidseisen (nu niet mogelijk om te anticiperen op een toekomstige afwaardering van de tunnel).*
- Zijn er mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de bebouwing niet zo ‘in your face’ is? Of 1, 2, 3 meter naar de weg (Daalsetunnel)?

Model 5

Model 5 is als tweede variant op model 3 uitgewerkt door NEXT als mogelijke tussenvorm. Dit model heeft, net als model 3, als uitgangspunt het behouden van meer bomen.



Voordelen:

- Buurtpark meer open
- Behoud van bestaande bomen.
- Veel groen voor de buurt
- Open karakter, vrij uitzicht vanuit verschillende huizen in de Oude Daalstraat. (Geldt niet voor hele straat)
- Mooie opbouw: Lager aan OD-straat/ hoger aan Daalsetunnel.
- Qua geluid goed voor toekomstige bewoners/ niet veel last van drukke weg.
- Gesloten binnentuin voor toekomstige bewoners

Zorgen:

- Bebouwing te dicht op de een deel van de woningen in de Oude Daalstraat.
- Voor voorbijgangers meer een gesloten blok.
- Kleine binnentuin met weinig zon.
- Dit model voelt van alles net niets.

(onderzoeks-)vragen voor de volgende fase:

- Zijn er mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de bebouwing niet zo ‘in your face’ is? Of 1, 2, 3 meter naar de weg (Daalsetunnel)?



Startdocument Kop ASW-Oude Daalstraat

Gemeente Utrecht

13 januari 2025

Utrecht.nl

Colofon

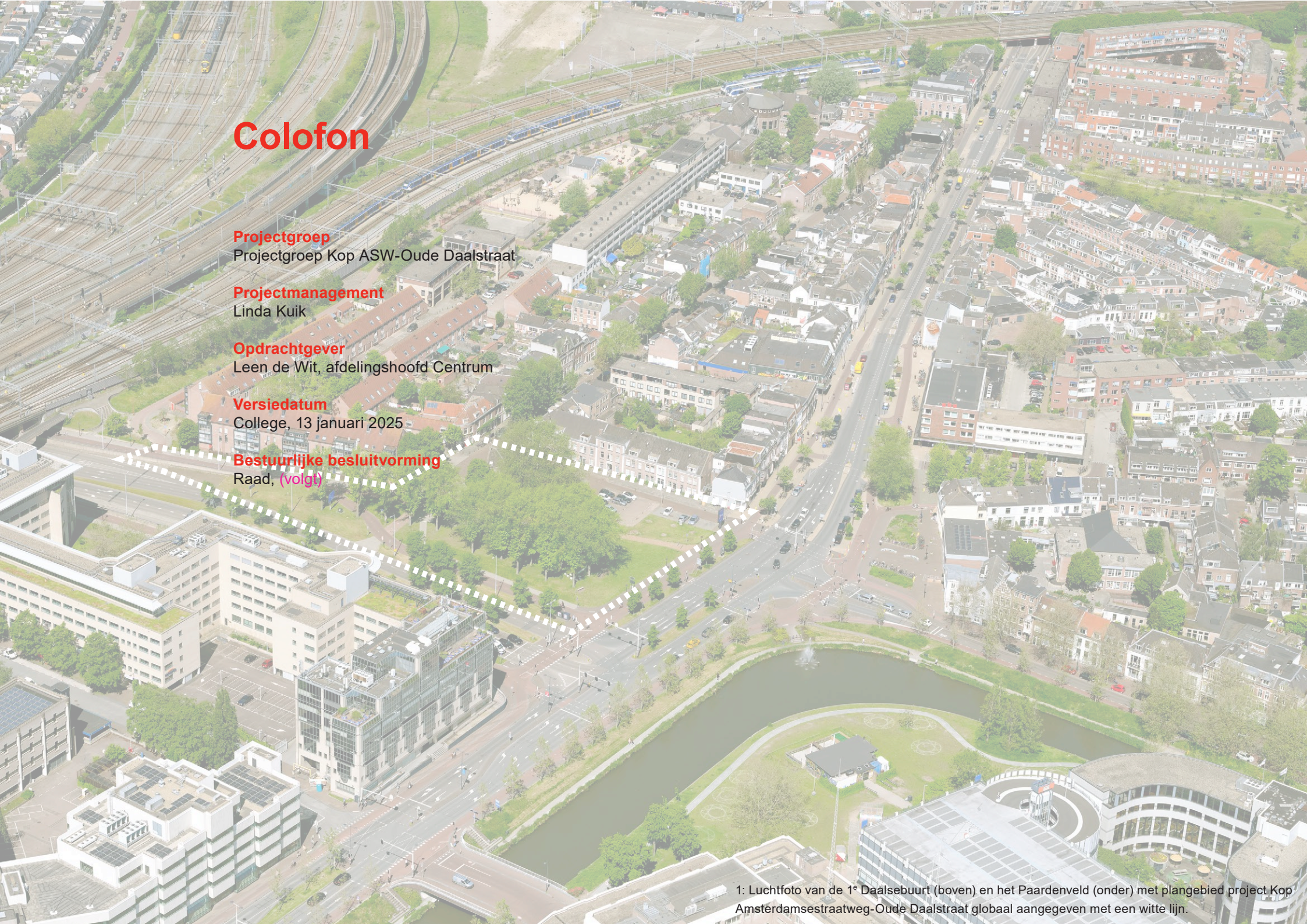
Projectgroep
Projectgroep Kop ASW-Oude Daalstraat

Projectmanagement
Linda Kuik

Opdrachtgever
Leen de Wit, afdelingshoofd Centrum

Versiedatum
College, 13 januari 2025

Bestuurlijke besluitvorming
Raad, (volgt)



1: Luchtfoto van de 1e Daalsebuurt (boven) en het Paardenveld (onder) met plangebied project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat globaal aangegeven met een witte lijn.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
Doel van het project 4
Voorgeschiedenis en modelkeuze 4

2 Huidige situatie 8
Geschiedenis van de plek 8
Huidige ruimtelijke situatie 10
Huidige situatie Wonen 13
Huidige situatie Mobiliteit 14
Gezonde leefomgeving en wettelijke milieuthema's 18

3 Beschrijving model 20
Uitwerking motie 20

4 Uitgangspunten en onderzoeksvragen 22
Stedenbouw 22
Woonprogramma 25
Mobiliteit 26
Openbare ruimte en groen 27
Duurzaamheid 28
Gezonde Leefomgeving 29
Financiën 30
Archeologie 30
Bodemkwaliteit 30

5 Proces 31
Participatie 31
Planning en vervolgstappen 32
Financiën 32

1 Inleiding

Doel van het project

Het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is aangewezen als een ontwikkellocatie binnen het programma Stationsgebied. Er komt nieuwbouw op deze plek.

In 2020 was de singel weer rond. Het grote verkeersplein bij het Paardenveld is weg. Het is mogelijk geworden deze plek aan de rand van de 1e Daalsebuurt zorgvuldig te herstellen met woningen, (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 het groen verbeterd moet worden met de komst van woningen om zo de leefbaarheid van dit deel van de stad 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. De Raad gaf aan dat omwonenden nauw betrokken moeten zijn bij het opstellen van het startdocument en dat ontwikkelingen in de omgeving en de onderlinge verhouding inzichtelijk gemaakt moeten worden in een omgevingsscan. Middels een motie vroeg de Raad te onderzoeken wat nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied.

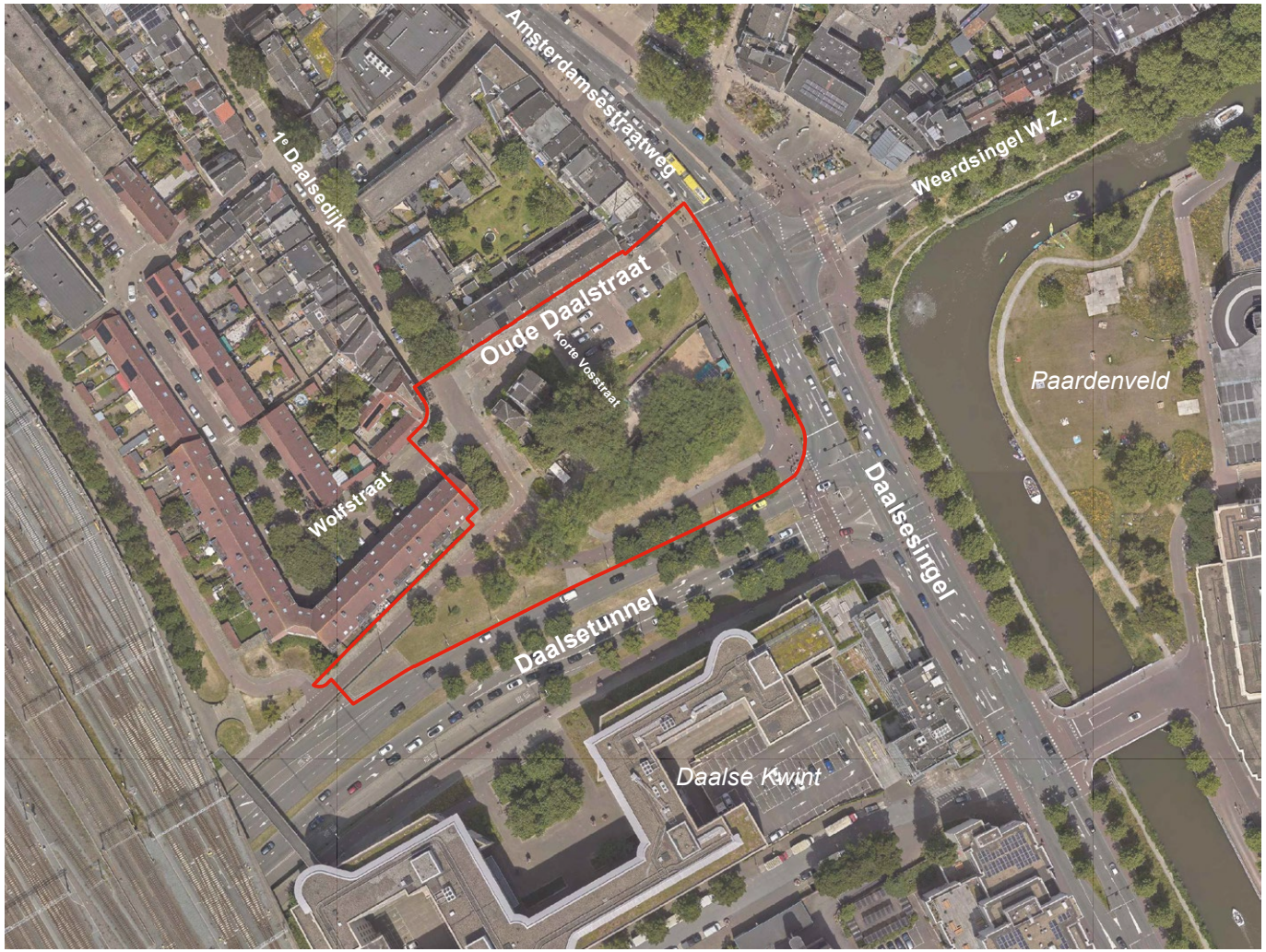
In december 2022 besprak de Raad het concept-startdocument, de omgevingsscan Kop ASW-Oude Daalstraat en de uitwerking van de motie 30km/h en minder asfalt Daalsetunnel.
Hierna vroeg de Raad het bouwen op deze plek verder te onderzoeken en om één of meerdere modellen extra uit te werken (motie 2022/404). Dit zijn modellen waarbij meer bomen blijven staan. NEXT architects heeft vervolgens 5 modellen voor deze locatie uitgewerkt.

In dit startdocument tonen we u het voorkeursmodel wat gekozen is op basis van de door de gemeenteraad meegegeven criteria. Voor de modellen is onderzocht wat deze betekenen op het gebied van aantal woningen, groen en biodiversiteit, park- en recreatiefunctie, stedenbouwkundige inpassing en financiën. Daarnaast zijn de reacties uit de omgeving opgehaald en meegewogen.

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 conform het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling betreft dit de definitiefase waarin een Nota van Uitgangspunten wordt opgesteld. De Nota van Uitgangspunten geeft preciezer aan hoe de woningen vorm krijgen en is de basis voor uitgifte van de grond en uitwerking door een ontwikkelaar en architect.



2. Concept verbeelding van het voorkeursmodel zoals uitgewerkt door NEXT Architects: Een compact bouwblok met 49 woningen in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen. Visualisatie gemaakt door NEXT Architects.



3. Luchtfoto met begrenzing van het plangebied.

Het plangebied

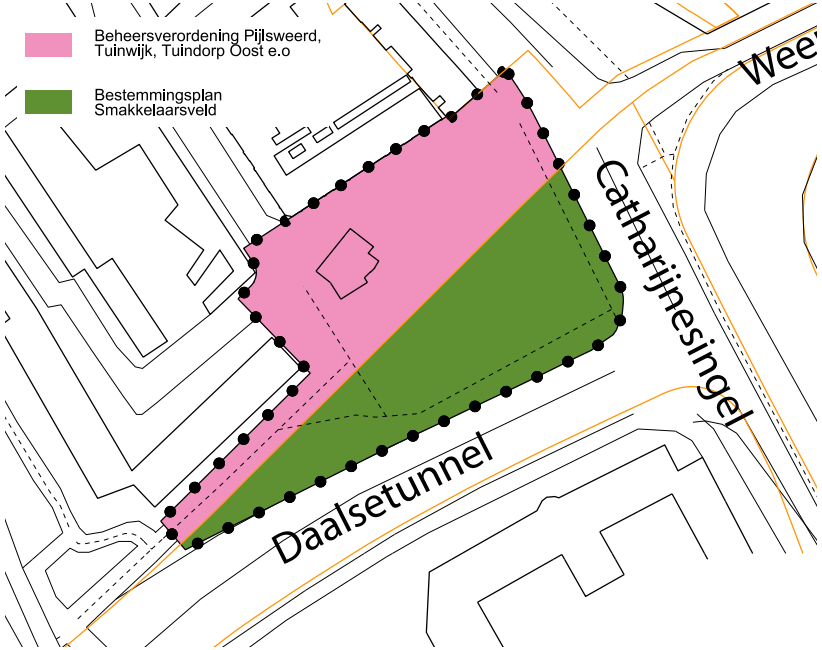
De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt op de grens van het stationsgebied en Utrecht Noordwest. Het plangebied is nu grotendeels een plantsoen met bomen. Er staan drie woningen en er zijn ruim dertig bestaande parkeerplaatsen in het plangebied. Direct langs het plangebied lopen drukke 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 wijziging van het omgevingsplan nodig is.

> *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, fietspanden, 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*



4. Het voor het gebied geldende juridisch kader.

2 Huidige situatie

Geschiedenis van de plek

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. Eeind 19e eeuw ontwikkelde Pijlsweerd zich tot een stadswijk met woningen en bedrijvigheid.



5. Zicht vanaf de Daalsesingel naar het noorden in de Amsterdamsestraatweg circa 1930. De linker rij bebouwing stond ter hoogte van de planlocatie Foto [61], Collectie het Utrechts Archief.

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. In 2015 is de Singel weer teruggebracht bij het Paardenveld. In 2020 is uiteindelijk de hele Singel weer hersteld. In 2025 zal de Amsterdamsestraatweg afgewaardeerd worden en zal er een knip gemaakt worden in het verkeerssysteem langs de Catharijnesingel onder winkelcentrum Hoog Catharijne, waardoor autoverkeer in de stad verder zal worden teruggedrongen.



6. Het verkeersplein in 1980. De woningen aan de zuidzijde waar nu de Daalse Kwint staat zijn nog niet gesloopt. De rode lijn markeert (globaal) het huidige plangebied. Bron: uitsnede uit foto [85208] collectie het Utrechts Archief.

Situatie rond 1937: Bebouwing Daalsebuurt en Daalse Kwint langs de singel. Doorlopende verbinding naar binnenstad. De rode lijn markeert het plangebied.



Plannen 1968 voor de doorbraak Daalsetunnel. Het gebouw midden boven zou op de planlocatie komen te staan. Bron: [400632] collectie het Utrechts Archief.



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 waaronder Oude Daalstraat heeft een hoogte van één en twee bouwlagen met kap. De appartementen aan de Wolfstraat die later zijn gebouwd hebben een hoogte tot vijf 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 (op de hoek) 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.

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 zwerfboekenkast en betonnen schaapjes gekomen. Het groen is voor weinig mensen een bestemming, maar meestal een doorgangsgebied. Sinds 2024 wordt het gebied tijdelijk gebruikt als depot voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg.
De meeste bomen in het plangebied zijn geplaatst bij de aanleg van de Daalsetunnel (1960-1975). De conditie van de bomen is voldoende tot goed met een toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. Naast de appartementen aan de Wolfstraat is een kleine (wat verouderde) speelplek, met drie speelelementen voor de jongste doelgroep.

Het plangebied is een groene plek binnen een hoog stedelijke omgeving en maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur (vastgesteld in 2018) van Utrecht. Het is daarmee beleidsmatig beschermd groengebied.
Het groen op deze plek is extra belangrijk vanwege haar ligging in de groenarme, stenige omgeving en is daarmee van grote waarde voor een gezonde stad en om de gevolgen van klimaatverandering (waaronder hittestress) op te vangen.

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.

10. Fietspad langs vanuit de Daalsetunnel richting het projectgebied.



11. Kantoorgebouw Daalse Kwint.



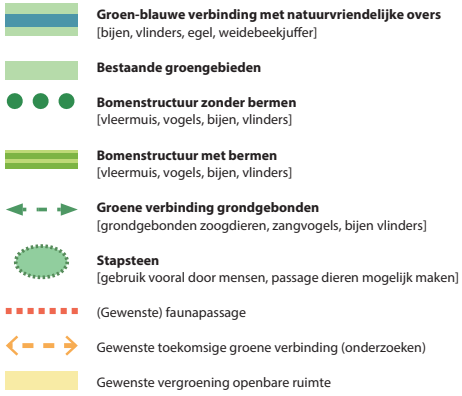
12. Van links naar rechts, de panden Oude Daalstraat 8, 10 en 12.

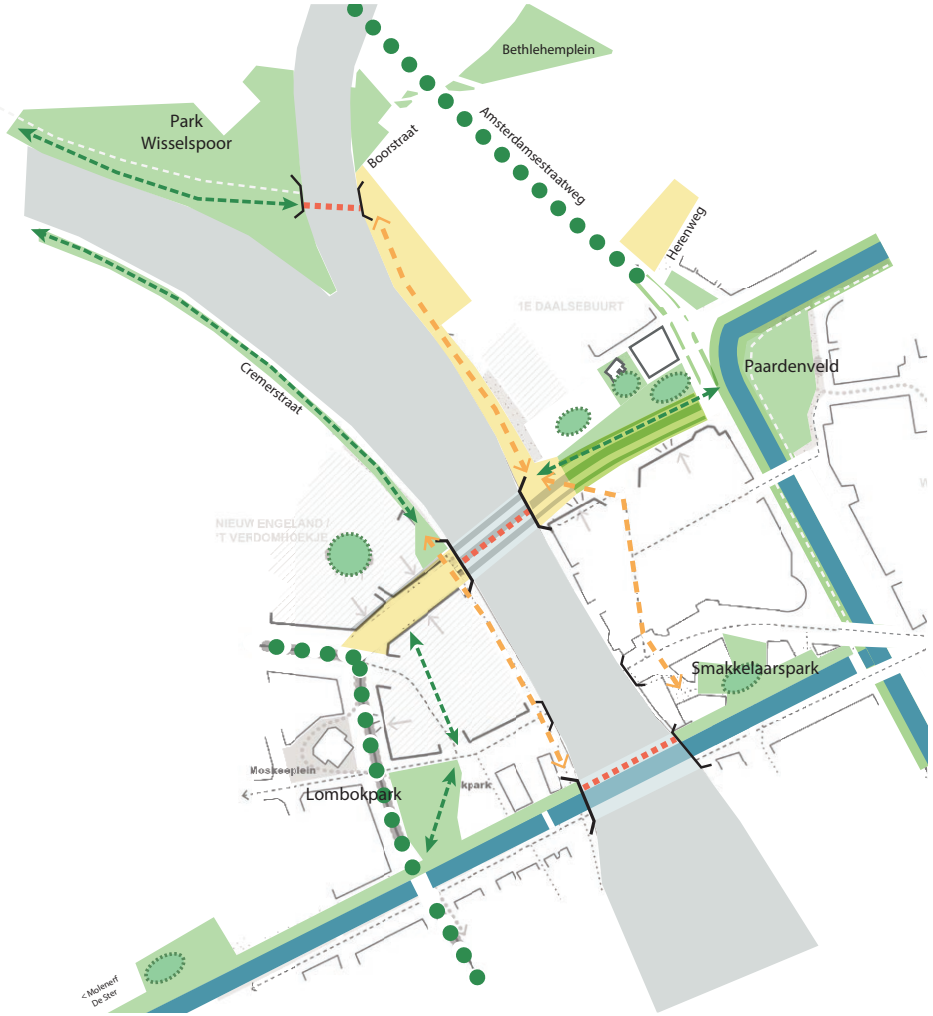




13. Kaartbeeld van de bebouwings- en groensituatie in het projectgebied en omgeving (najaar 2024).

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





14. Streefbeeld groenstructuur met kansen voor nieuwe stedelijke verbindingen en lokale groene plekken.

Huidige situatie Wonen

Woningvoorraad in de omgeving
De projectlocatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt in de subwijk Pijlsweerd van de wijk Noordwest in Utrecht. Deze grenst aan het centrum en de wijk West.
Het aandeel sociale huur in de wijk Noordwest (36%) is hoger dan het stedelijk gemiddelde (32,6%) Terwijl in de subwijken Pijlsweerd en Binnenstad het aandeel sociale huur lager is dan het stedelijke gemiddelde. Betaalbare koop is er ten opzichte van de gehele stad relatief meer in de aanliggende subwijken Ondiep en 2e Daalsebuurt maar veel minder in de subwijk Binnenstad .
Het aandeel middenhuur is alle vier de subwijken hoger dan het stedelijke gemiddelde.

In de Woonvisie staat dat het aandeel sociale huur voor de wijk Noordwest gelijk mag blijven en dat het middenhuursegment sterk mag toenemen. Voor de aanliggende wijk West mag de sociale huur sterk toenemen en het middenhuursegment licht toenemen. Voor de aanliggende wijk Centrum geldt dat sociale en middenhuur licht mogen toenemen.

Reserve betaalbaar wonen
Met de ‘reserve betaalbaar wonen’ zet de gemeente in op het realiseren van meer betaalbare woningen in het sociale en middenhuursegment en het op gang houden van woningbouwprojecten. Bovendien heeft de Raad bij de besluitvorming omtrent de Voorjaarsnota 2023 de motie 291 *‘Toekomstige inzet reserve betaalbaar wonen’* aangenomen over de toekomstige inzet van de reserve betaalbaar wonen (link motie). Bij besluitvorming over de toekomstige inzet van de reserve wordt rekening gehouden met deze motie. De daadwerkelijke bestemming wordt ter besluitvorming aan de raad voorgelegd, bijvoorbeeld bij voorstellen over de financiële kaders van projecten. Het project Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is een gemeentelijke ontwikkellocatie.

	Pijlsweerd	Ondiep, 2e Daalsebrt	Binnenstad woongebied	Binnenstad winkelgebied	Utrecht
sociale huur, woningcorporaties (< €808)	20,8%	**33,2%**	19,3%	5,5%	28,7%
sociale huur, particuliere verhuur (< €808)	6,1%	**4,0%**	8,6%	8,3%	3,9%
dure huur (≥ €1127)	11,6%	**3,1%**	7,7%	13,1%	5,3%
dure koop (≥€405.000)	23,6%	**22,1%**	33,4%	19,8%	34,1%
onbekend	1,6%	**2,9%**	6,6%	9,1%	2,3%
middenhuur (€808 tot €1127)	24,3%	**17,3%**	20,0%	41,5%	15,9%
betaalbare koop (< €405.000)	12,0%	**17,4%**	4,3%	2,8%	9,8%

15. Tabel met woningverdeling per buurt in Noordwest en Binnenstad afgezet tegen het gemiddelde van Utrecht 2023 (Bron: Utrecht Monitor).

Huidige situatie Mobiliteit

Algemeen
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.

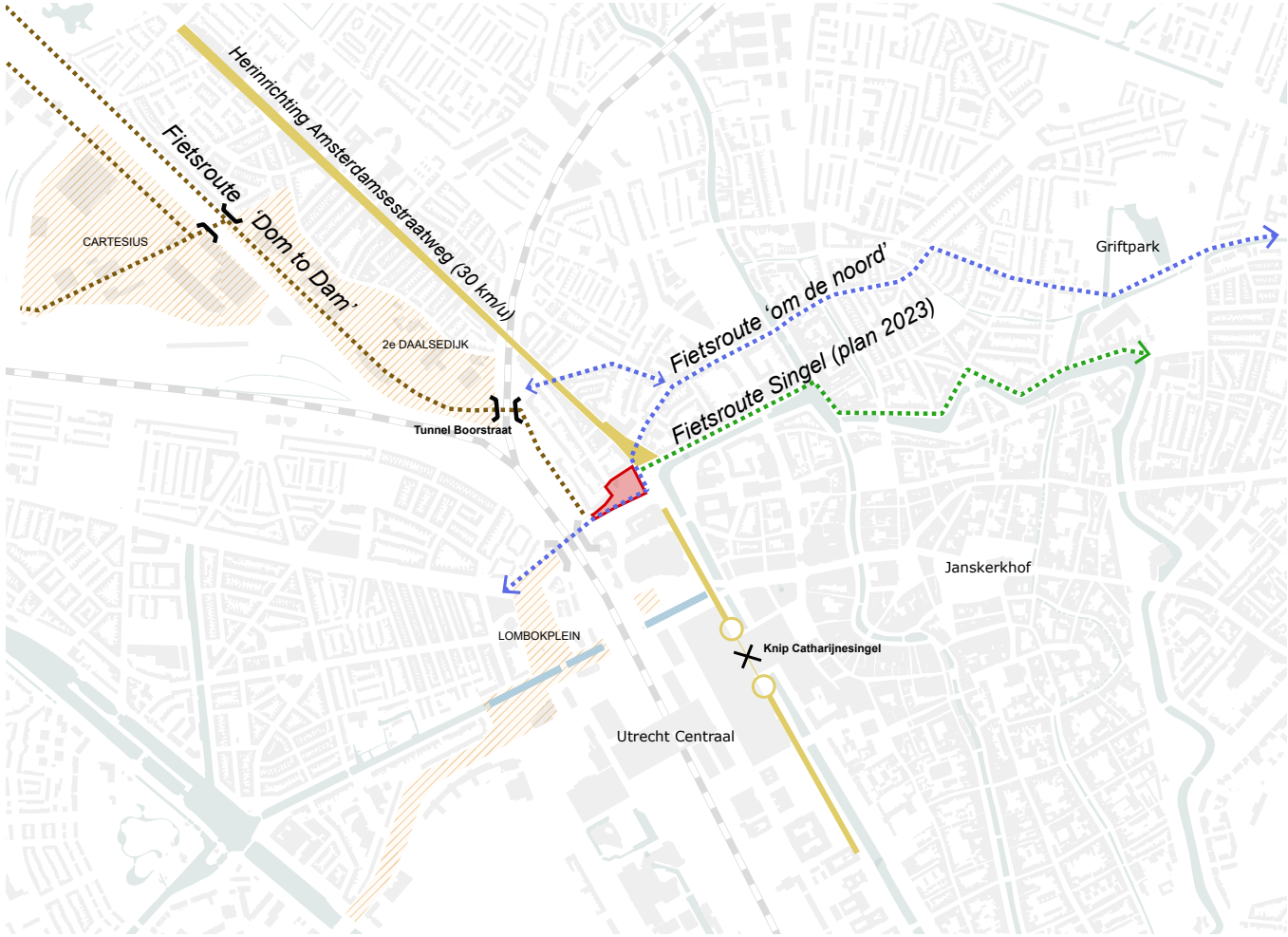
Fiets
Het fietsgebruik in de stad de afgelopen jaren fors gestegen. Ook zijn er steeds meer verschillende, grotere maten fietsen, zoals vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen. De routes Amsterdamsestraatweg-Daalsesingel en Daalsetunnel-Herenweg zijn drukke fietsroutes die direct langs 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.
De komende jaren worden twee nieuwe fietsroutes aangelegd die beide rondom het plangebied uitkomen: de ‘Route om de Noord’ die loopt van de Amsterdamsestraatweg/Herenweg naar de Uithof en de ‘Dom tot Damroute’ die van de Daalsetunnel via de Boorstraat naar Amsterdam gaat.

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 met de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, is halte Herenweg (100 meter en 2 minuten lopen). Hier stopt om de tien minuten buslijn 3. Het plangebied is hierdoor zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Auto
Het autonetwerk langs het plangebied zit in de spits zo goed als vol. Op de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel rijden circa 11.000 voertuigen per etmaal en in de Daalsetunnel 21.500 voertuigen per etmaal. De Daalsetunnel is een brede weg van ongeveer 400 meter lang met twee tot vier rijstroken per richting. Oversteken kan bij de kruispunten met de Vleutenseweg en Daalsesingel en ook via de wandel-/fietsbrug bij het spoor. De weg ligt voor een deel verdiept in een tunnelbak: keermuren houden grond en water tegen.

De Daalsetunnel heeft een belangrijke functie als verbindingsweg voor autoverkeer naar de binnenstad en wijken rondom het centrum. De Daalsetunnel wordt ook gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer. In de spits kunnen er wachtrijen ontstaan op de kruisingen Daalsetunnel – Daalsesingel – Weerdsingel Westzijde. Dit heeft impact op de leefbaarheid en luchtkwaliteit.
In het Mobiliteitsplan 2040 is vastgelegd dat de wegen naar de Binnenstad, zoals de Daalstunnel alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Om het doorgaande autoverkeer te verminderen en bestemmingsverkeer te faciliteren wordt een aantal maatregelen getroffen: 30 km/u op de Amsterdamsestraatweg (in uitvoering), knip Catharijnesingel (1ste kwartaal 2025) en het rechtsaf verbod Kaatstraat (uitgevoerd). We verwachten dat door de verschillende verkeersmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 het autoverkeer via de Daalsetunnel verder afneemt van 21.500 tot 18.500 mv per etmaal.

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, zoals de Amsterdamsestraatweg en de Graadt van Roggenweg/Lombokplein (huidig Westplein). 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.

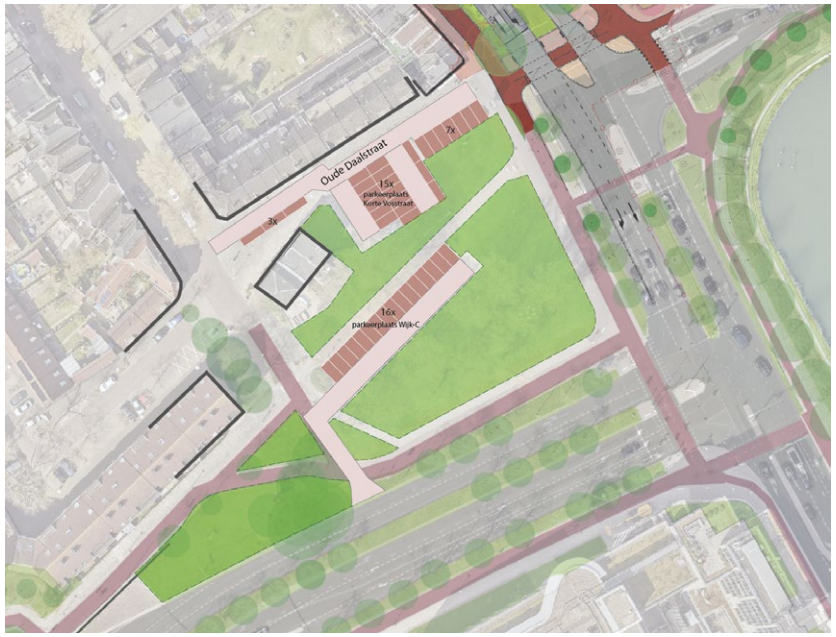


16. Overzicht van nieuwe fietsroutes in de omgeving van het plangebied.

Parkeren
In de Oude Daalstraat bevinden zich langsparkeerplaatsen. 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 dat is indertijd is aangelegd voor de parkeeropgave van de Daalse Kwint. Dit parkeerterrein wordt momenteel niet (optimaal) gebruikt voor parkeren.

In maart-april 2023 heeft een parkeerdrukmeting in de wijk plaatsgevonden. Uit deze meting blijkt dat de parkeerdruk op maatgevende momenten (maandag- en dinsdagnacht) op 73% ligt (207 parkeerplekken zijn dan bezet). Dat betekent dat er in de 1e Daalsebuurt 240 openbare parkeerplekken beschikbaar moeten zijn (aan de hand van huidige parkeerplekken en parkeerdruk) en dat er de mogelijkheid is om in de wijk totaal 33 openbare parkeerplekken op te heffen.

Het plangebied ligt in een zogenaamd 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 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 maar het stimuleren van maar het stimuleren van deelmobiliteit, fietsen, en parkeren op afstand (in bestaande parkeergarages, mobiliteitshubs of P+R-locaties aan de rand van de stad).



17. Huidige parkeerplaatsen in het plangebied.



18. Toekomstige snelheidsregimes rondom projectlocatie (met 30 km/uur op Lombokplein en Amsterdamsestraatweg en 50 km/uur op de Vleutenseweg, Daalsetunnel en Daalsesingel.



19. De parkeerplaatsen aan de Oude Daalstraat / Korte Vosstraat.

Gezonde leefomgeving en wettelijke milieuthema's

In Utrecht streven we naar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen'. In de beleidsnota 'Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027' hebben we vastgelegd wat onze ambities op dit vlak zijn. Als eerste willen inwoners beschermen tegen negatieve milieueffecten. Daarnaast willen we dat de leefomgeving gezonde leefgewoonten ondersteunt en sociale kracht versterkt.

Luchtkwaliteit
De Daalsetunnel is een drukke binnenstedelijke weg waar 21.500 motorvoertuigen per etmaal rijden. Ook de Amsterdamsestraatweg is een drukke binnenstedelijke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Vanwege de verkeerslichten wordt hier veel geremd, stilgestaan en opgetrokken. Dit heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de huidige Europese richtlijn en de huidige omgevingswaarden vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) §2.2.1. Vanaf 2030 heeft de EU scherpere richtlijnen vastgesteld. In 2030 wordt op deze locatie aan deze strengere waarden voldaan. Daarnaast hebben wij als Gemeente Utrecht de ambitie om in de toekomst de strengere advieswaarden van de World Health Organization (hierna: WHO) uit 2021 te halen. Voor zowel stikstofdioxide als beide fracties fijnstof lukt dit in 2030 niet.

De ligging langs de twee drukke wegen en de nabijheid van het spoort brengt gezondheidsrisico's met zich mee vanwege de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. We volgen hierin de GGD-richtlijn om de negatieve gezondheidseffecten van uitstoot door auto's te minimaliseren. Hun advies is om huizen op minimaal 25 meter afstand te bouwen van de weg. Waarbij geldt dat meer afstand leidt tot meer gezondheidswinst.

Geluid
De locatie wordt door de aanwezigheid van gemeentelijke wegen en het spoor aan meerdere zijden geluid belast. Bij de realisatie van het woongebouw moet er voldaan worden aan zowel de wettelijke grenswaarden als de aanvullende eisen uit het gemeentelijke geluidbeleid. Er moet daardoor extra aandacht zijn voor een juiste vorm van het blok, de bouwhoogtes en indeling van de woningen.

Gezonde leefgewoonten
Rondom 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 hardlooproute die aan het plangebied grenst. Hierdoor is wandelen en fietsen vanuit het plangebied gemakkelijk en aantrekkelijk.

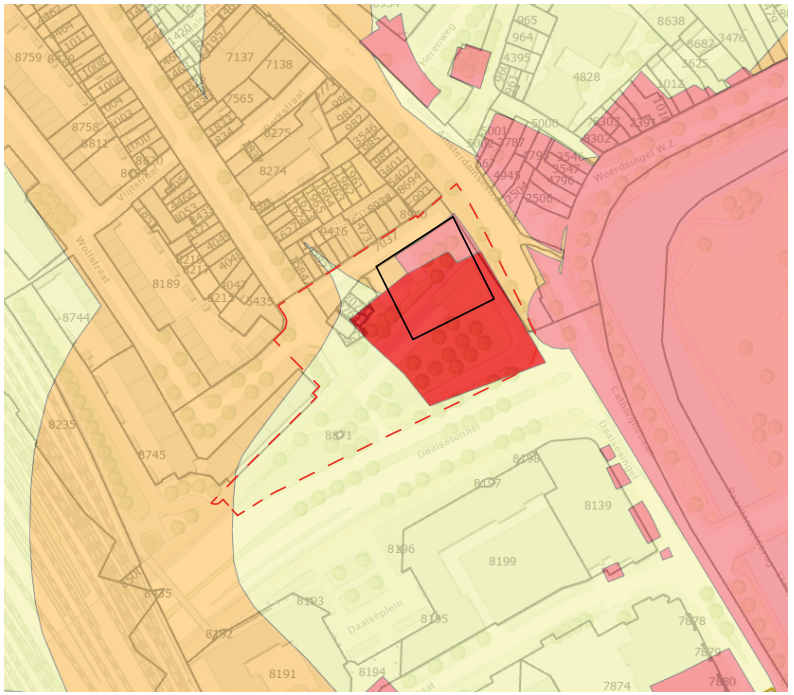
De kleine speelplek aan het begin van de 1e Daalsedijk is klein en verouderd en heeft weinig speelwaarde. Het huidige groen wordt door bewoners gewaardeerd. De gebruikswaarde van het groen kan in een ontwikkeling versterkt worden op een manier dat het ontmoeten, bewegen en ontspannen stimuleert. Een aandachtspunt dat door de participatiegroep is benoemd is de sociale veiligheid in plangebied en de nabije 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 ligt op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht in drie verschillende gebieden met verschillende waarden en verwachtingen: een gebied met zeer hoge archeologische waarde, een gebied van hoge archeologische verwachting en een gebied van middelhoge archeologische verwachting. Het gebied van zeer hoge archeologische waarde (rood) betreft de middeleeuwse kapel van Sint Cornelius, die hier tot 1578 heeft gestaan. De exacte locatie van deze Middeleeuwse kapel is niet bekend, maar bij een beperkt booronderzoek in het plangebied zijn mogelijk funderingsresten van een gebouw aangetroffen die mogelijk hieraan toe te schrijven zijn. Een groot deel van het plangebied ligt binnen deze zeer hoge archeologische waarde.
De zone met een hoge archeologische verwachting betreft de ligging van de Oude Daalsedijk. De archeologische verwachting is gerelateerd aan de ligging op de stroomgordel van de Oude Vecht; binnen het plangebied is mogelijk een (rest)geul van de Vecht in de ondergrond aanwezig. In (rest)geulen kunnen watergerelateerde archeologische vondsten worden verwacht, zoals beschoeiingen, visfuiken, afvaldumps, scheepswrakken, etc.

Bodemkwaliteit
Uit bodemonderzoek blijkt dat de grond licht tot matig vervuild is; er is geen zware verontreiniging aangetroffen. In de vervolgfase moet wel bodemonderzoek uitgevoerd worden. In het gebied worden geen onontplofte oorlogsresten verwacht. Voor boringen t.b.v. bodemenergie geldt een beperking van de maximale boordiepte van 50 meter. Er zijn geen extra vergunningen nodig i.r.t. de Verordening Interferentiegebieden Bodemenergiesystemen (2018).



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

	Categorie	*Naam*	*Vergunningsplichtige bodemingrepen*
	WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
	WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
	WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
	WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
	WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T

20. Uitsnede van de Archeologische waardenkaart.

3 Beschrijving model

Uitwerking motie

In opdracht van de gemeenteraad zijn meerdere modellen voor de herontwikkeling van het plangebied Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat verder uitgewerkt. Deze modellen zijn onderling vergeleken en de reacties hierop uit de omgeving zijn opgehaald. Dit heeft geleid tot een voorkeursmodel met ongeveer 50 woningen in een gebouwvorm als carré, met behoud van zoveel mogelijk bomen. Dit voorkeursmodel is uitgewerkt door NEXT Architecten.

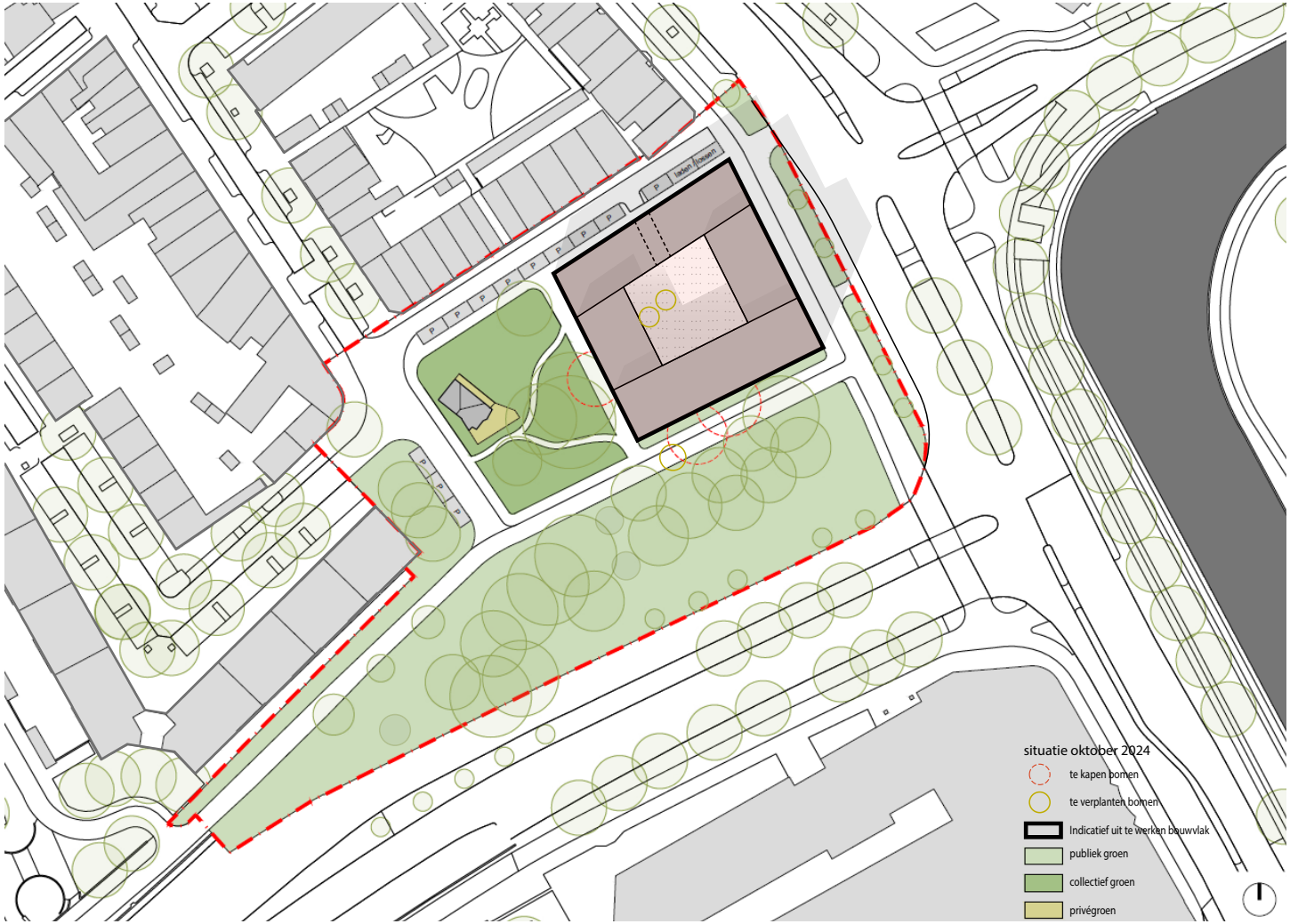
Beschrijving van het model van NEXT architecten

Het model betreft een gesloten bouwblok met een relatief compacte footprint van circa 30x35 meter dat een klein binnenterrein omsluit. Het bouwblok is zo gepositioneerd dat er weinig bomen gekapt hoeven te worden. Hierdoor blijft aan de west- en zuidzijde van de kavel een robuust groene openbare ruimte behouden. Deze groene openbare ruimte aan de westzijde van het blok vormt een schakel tussen de nieuwbouw en de bestaande buurt. Het openbare groen heeft een gunstige oriëntatie op de zon.
Qua hoogte sluit de bebouwing van het nieuwe bouwblok aan op de huidige bebouwing van de Amsterdamsestraatweg, trapt het volume op naar de Daalse Kwint en markeert het de hoek van de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg. Daarbij wordt de gevelwand van de Amsterdamsestraatweg doorgetrokken tot de helft van het plangebied. Het bouwblok huisvest ongeveer 50 woningen met een tweezijdige oriëntatie; met aan de ene kant uitzicht naar de omgeving en aan de andere kant naar een collectieve patio in het bouwblok. Ook de hoekwoningen hebben een tweezijde oriëntatie in het plan. De toegang vindt plaats door middel van portiekontsluitingen of een galerij aan de binnenzijde van het blok, de beste oplossing gezien de compacte vorm van het gebouw. De plint ligt in het verlengde van de winkelstraat Amsterdamsestraatweg, deze gevelwand begeleidt hier de singel. Op de begane grond komen naast enkele woningen ook niet-woonfuncties.





21 & 22. Visualisatie van het voorkeursmodel zoals uitgewerkt door NEXT architects.



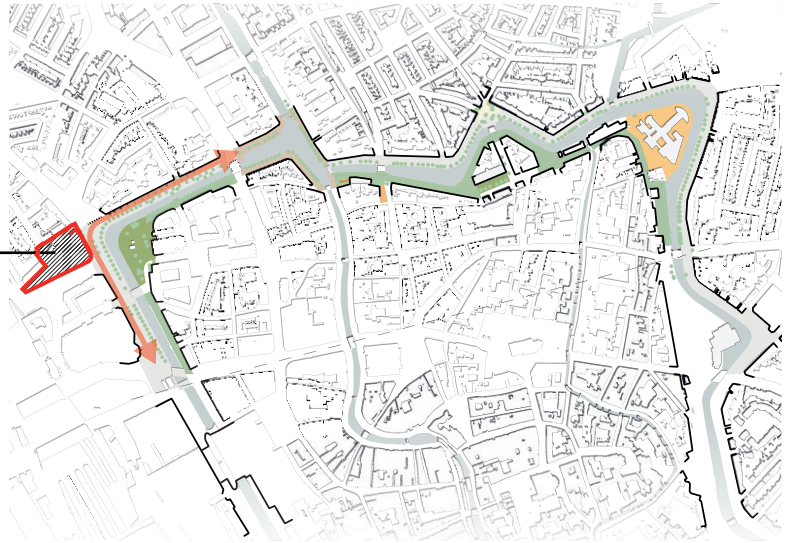
23. Kaart met de voorgestelde ligging van het bouwblok en een mogelijk verkaveling binnen het bouwblok. Afbeelding: NEXT architects

4 Uitgangspunten en onderzoeksvragen

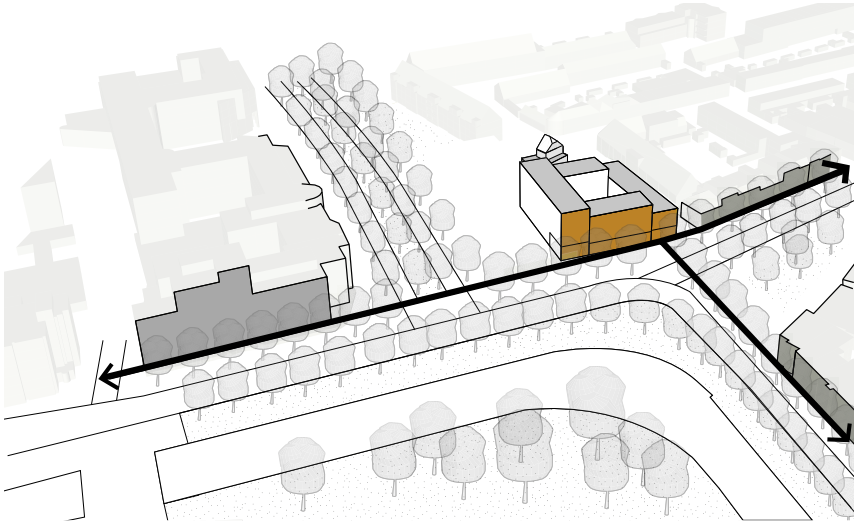
In de volgende paragraaf staan de uitgangspunten en onderzoeksvragen voor verdere uitwerking van het model.

Stedenbouw

‘Herstellen, Verbinden en Betekenis’ geven is het motto voor alle ontwikkelingen in het stationsgebied. 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 singelpark. Ook is het de aanzet tot de mogelijke transformatie van de Daalsetunnel van ‘snelweg in de stad’ naar groene stadsstraat.



24. De noordelijke singel rond de binnenstad: bebouwing begeleidt het water. Op de Kop ASW wordt de doorbroken structuur weer hersteld.



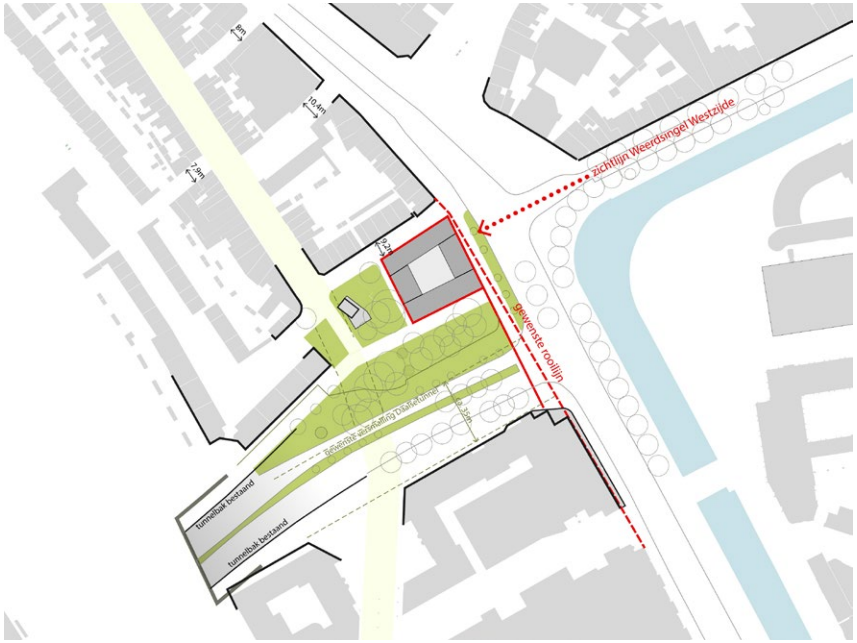
25. Voorkeursmodel: 3d-schets, nieuwe bebouwing herstelt oorspronkelijke begeleiding straten en singel.

Uitgangspunten

Functies
- De hoofdfuncties wordt ‘Wonen’ in verschillende categorieën.
- Tevens komen er verschillende voorzieningen op de begane grond;
- De functies op de begane grond moeten bijdragen aan de gewenste functiemix langs de Amsterdamsestraatweg en de (ervaring van) aansluiting op de historische binnenstad versterken.

Bebouwing
- De Oude Daalstraat wordt een relatief smal, doodlopend, woonstraatje tussen het nieuwe bouwblok en de bestaande bebouwing.
- In het nieuwe bouwblok is er een hoogteopbouw die past naast de maat en schaal van de 1e Daalsebuurt.
- Het bouwblok bestaat daarom uit meerdere eenheden (gebouwen met een eigen gevelontwerp) met variatie in korrelgrootte (hoogte en breedte) en architectuur. Er is een opbouw/gelding in de gevelwand van meerdere herkenbare panden langs de singel.
- Met het bouwblok wordt de historische begeleiding van de singel met bebouwing herstelt.
- De rooilijn aan de singel ligt zo veel mogelijk in het verlengde van de rooilijn van gebouw Daalse Kwint en de Amsterdamsestraatweg.
- De panden Oude Daalstraat 8 en 10 worden (o.m. vanwege de slechte bouwkundige staat) gesloopt.
- De nieuwe bebouwing krijgt op de begane grond een functie die extra betekenis geeft aan de het bouwblok, park of aan de buurt.
- Er is aandacht voor ecologie in de bebouwing: bijv. door middel van geïntegreerde verblijfplaats en neststeen voor gierzwaluw, huismus en/of gewone dwergvleermuis of bijvoorbeeld klimplanten tegen de gevel.

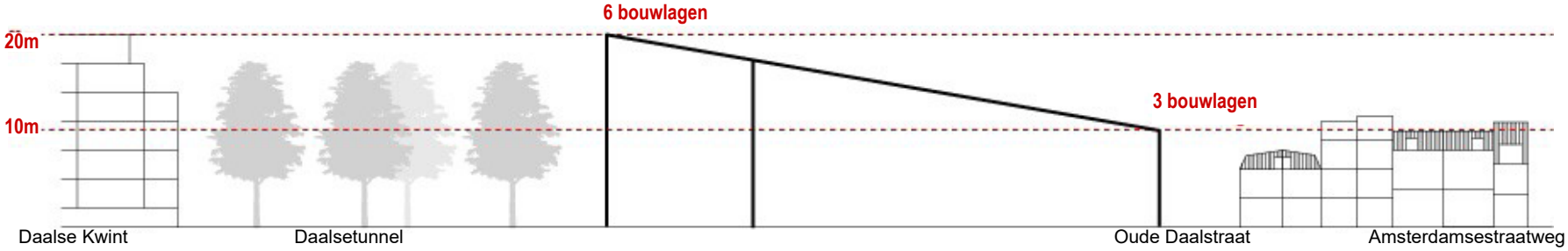
Onderzoeksvragen
- Wat zijn de ruimteclaims in de Oude Daalstraat i.r.t. tot parkeren, keermogelijkheid, groen/bomen, afvalcontainers e.d. en i.r.t. de haalbaarheid van de gewenste straatbreedte?
- Hoe kan er in de Oude Daalstraat ter hoogte van het bouwblok een leefbare en fijne woonsituatie gemaakt worden voor de bestaande bewoners van de Oude Daalstraat (bijvoorbeeld met setbacks of dakvorm in de nieuwe bebouwing).
- Hoe grenst de nieuwe bebouwing straks aan de omgeving zodat een sociaal veilige en levendige openbare ruimte ontstaat?
- Hoe kan een ruimtelijk goede overgang worden gemaakt tussen de openbare ruimte en de privésfeer in de woningen? Te denken valt aan stoepjes voor woningen of plantenpotten voor de deur.
- Hoe kan het gewenste woonprogramma (betaalbaar- en vrije sector) met plintprogramma ingepast worden in het bouwblok?
- Welke voorzieningen (bijv. maatschappelijk/bedrijf/winkel/horeca) kunnen op de begane grond komen? Welke specifieke voorzieningen voor de buurt kunnen hier een plek krijgen? En is het voor woningbouwcorporaties of ontwikkelaars mogelijk en haalbaar om dit te realiseren?
- Welke uitstraling wordt aan de bebouwing gegeven zodat deze een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de 1e Daalsebuurt? Hoe kunnen de functies in het gebouw en de gevels een kwalitatieve uitstraling krijgen?
- Hoe wordt invulling gegeven aan natuurinclusief bouwen, met groen op daken, gevelgroen met klimplanten?
- Hoe kan Oude Daalstraat 12 op worden ingepast in de toekomstige openbare ruimte en in relatie tot het bouwplan? Dit moet verder worden onderzocht met de eigenaar.
- Hoe kunnen de uitgangspunten van de ‘Stedenbouwvisie Utrecht 2040, ruimtelijke kwaliteit in de 10-minutenstad’ worden meegenomen in het plan als deze in 2025 (naar verwachting) wordt vastgesteld?



26. Nieuwe bebouwing begeleidt de singel. Bebouwing aan Daalsesingel als aanzet tot transformatie tot levendige stadsstraat.



27. Voorbeelduitwerking: Doorsnede gezien vanaf de Amsterdamsestraatweg richting het spoor met de nieuwe bebouwingssituatie (links) in de Oude Daalstraat en de bestaande bebouwing (rechts).



28. Schematische weergave van de bouwhoogte die aansluit op de kleinschaligheid van de 1e Daalsebuurt en aan de Daalsetunnel reageert op de hogere bebouwing aan de overkant..

Woonprogramma

De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat is een locatie op gemeentelijke grond, met een beperkt aantal woningen, waarbij niet alleen stringent gekeken naar de verdeling van woningen per wijk. Er is ook gekeken naar de omliggende buurten (waaronder het centrum) en de stedelijke vraag naar meer betaalbare woningen. Hiermee borgen we de inzet op meer betaalbare woningen uit de Woonvisie Utrecht beter in balans (link) en Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026 (link).

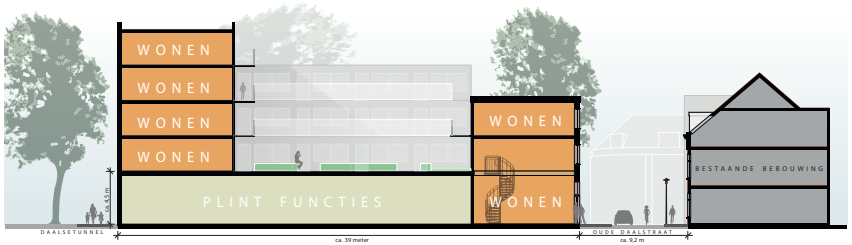
Uitgangspunten

- Het programma bestaat uit circa 40 tot 70 woningen afhankelijk van de later te kiezen woninggroottes;
- Uitgangspunt voor het sociale programma en het middensegment zijn de prijs en kwaliteitseisen die passen binnen de Woonvisie Utrecht Beter in balans;
- Het woonprogramma wordt uitgewerkt conform coalitieakkoord: 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector.
- Sociale huur is corporatiehuur;
- We gaan voor kwalitatief goede en passende huizen: dit houdt in voldoende ruimte, duurzaam en verschillende woon-vormen in de wijk. Dit betekent dat minimaal gemiddeld 65m^2 voor sociale en middenhuurwoningen (waarbij huisvesting van bijzondere doelgroepen niet meetelt voor het gemiddelde) Gezien de financiële haalbaarheid van sommige plannen i.r.t. de vereiste 65m^2, is in december 2023 een motie aangenomen waarbij de gemeente de mogelijkheid moet hebben af te kunnen wijken van die bovenwettelijke eis.
- De middenhuurwoningen zijn minimaal tussen de 40 m^2 en de 60m^2 (GBO) en voldoen aan het gemeentelijk middenhuurbeleid[(1)].
- 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 of relatief gemakkelijk relatief levensloopbestendig te maken;
- De buitenruimte is goed toegankelijk zodat bewoners (met rolstoel, rollator of kinderwagen) makkelijk naar buiten kunnen.

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor een woonprogramma bestaande uit een beperkt aantal woningen met een verdeling van 40% sociale huur en 35% middenhuur en 25% vrije sector?
- In hoeverre is bij dit beperkt aantal woningen het mogelijk om drie segmenten te realiseren in relatie tot het uitgangspunt dat sociale huur is corporatiehuur?
- Voor welke doelgroepen willen we in dit plangebied woningen realiseren?

[1)] *Dit gaat om gemeentelijk middenhuurbeleid: in 2022 geactualiseerde actieplan middenhuur danwel middenhuurbeleid dat is opgenomen in de nog vast te stellen beleidsnota Wonen ter vervanging van het actieplan.*



29. Voorbeelduitwerking: woonprogramma boven verschillende plintfuncties. In de Oude Daalstraat komen voornamelijk woningen. Bijvoorbeeld als een benedenwoning en een bovenwoning.

Mobiliteit

Door de ligging nabij het centrum en Utrecht Centraal met meerdere duurzaam vervoermogelijkheden is voor deze locatie een specifiek mobiliteitsconcept wenselijk, gericht op lopen, fietsen en deelmobiliteit. Toegang tot goede fietsenstallingen, nabijheid van openbaar vervoer, deelauto's en parkeren op afstand horen daarbij. Door hiermee de mobiliteitsgroei op te vangen dragen we bij aan vervoermogelijkheden die zo weinig mogelijk ruimte inneemt en minimale hinder geeft. Daarmee scheppen we ruimte voor verdichting en dragen bij aan 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 toeganke-lijk'.
- Uitgangspunt is dat het project Kop ASW goed en logisch aansluit op het fietsnetwerk en dat waar mogelijk versterkt.
- Het fietsparkeren voor bewoners wordt inpandig, gemakkelijk en toegankelijk ingericht op een logische plek in het gebouw.
- Het plan moet voldoen aan de uitgangspunten zoals opgenomen in de Parkeervisie 2021. Het gebied valt binnen de A2-zone en heeft betaald parkeren .
- Om de parkeerdruk in de woonstraten niet te verhogen komen de toekomstige bewoners van de bouwont-wikkeling niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
- De huidige parkeerplaatsen (16 stuks) in het groene middengebied kunnen vanwege zeer beperkt gebruik komen te vervallen ten behoeve van de bouwontwikkeling.

Onderzoeksvragen

- Hoeveel auto en fietsparkeerplaatsen zijn er nodig?
- Hoeveel parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven voor deze ontwikkeling, in relatie tot de parkeerdrukmeting en in relatie tot andere projecten in het gebied (ontwikkeling onderdoorgang Boorstraat)?
- In hoeverre 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 wijze wordt het autoparkeren georganiseerd? Deelmobiliteit, extra fietsparkeren en parkeren op afstand zijn daarbij het uitgangspunt.
- Hoe wordt de bevoorrading van voorzieningen op de begane grond geregeld zonder nadelige effecten voor de verblijfs- en woonkwaliteit?
- Hoe moeten de de fiets- en voetgangersroutes in het gebied worden aangepast? Is het wenselijk en haalbaar om de fietsroute aan de noordkant van de daalsetunnel noordwaards te ver-plaatsen, zodat deze beter aansluit op het fietsnetwerk en het knelpunt bij het kruispunt vermindert.



30. Zicht op de Daalsetunnel en het projectgebied Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat vanaf de voetgangersbrug langs het spoor.

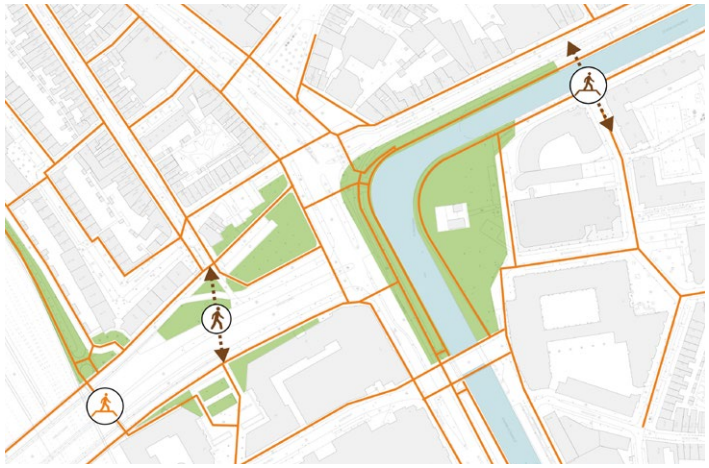
Openbare ruimte en groen

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. Bij deze ruimtelijke ontwikkeling bouwen we natuurinclusief ter versterking van de lokale biodiversiteit. De combinatie van groen, woningen en voorzieningen moet bijdragen aan een sociaal veilige omgeving. Het groen dat wordt aangelegd is gericht op aangenaam verblijf, is klimaatadaptief, ecologisch waardevol en krijgt betekenis voor de buurt.

Omdat het plangebied onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur wordt onderzocht hoe het groen binnen het project het best verbonden kan worden met groen in de omgeving. Dit is nodig om het groen gezond, aantrekkelijk, klimaatrobuust en biodivers te kunnen maken.

Uitgangspunten

- ‘Groen, tenzij’: alleen verharding waar dat echt noodzakelijk is.
- Het Utrechtse beleid voor groencompensatie wordt gevolgd. Dit betekent dat groen uit de stedelijke groen-structuur kwantitatief en kwalitatief gecompenseerd moet. Zo veel mogelijk in het plan en als dat niet moge-lijk is, dan in de omgeving.
- Bestaande bomen worden zoveel mogelijk ingepast in het plan. Voor de bomen waarbij dat niet kan is de beleidsregel Herplant naar waarde van toepassing.
- De groene openbare ruimte heeft een open en toegankelijk karakter met voldoende ecologische waarde. Dat betekent dat het geschikt leefgebied is voor de doelsoorten kleine, grondgebonden zoogdieren, vogels (zo-als huismus), vlinders en vleermuizen.
- Er is sprake van een goede balans tussen gebruikswaarde van het groen voor mensen en de ecolo-gische waarde voor dieren.
- Het groen in het plangebied wordt zo ingezet dat ze de maatregelen voor diervriendelijk bouwen versterken.
- Per woning komt er minimaal één verblijfplaats voor een gebouwbewonende soort.
- Het groen in het plan is zoveel mogelijk verbonden met elkaar en met het groen in de omgeving. Het gebied is onderdeel van een groenstructuur vanaf het Amsterdam Rijnkanaal stad inwaarts richting de singel.
- 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.
- Er wordt natuurinclusief gebouwd, door het toevoegen van groen op daken en waar mogelijk klimplanten vanuit de volle grond tegen de gevel. Dit groen is zo veel mogelijk verbonden met het groen in de openbare ruimte.
- Openbare ruimte en groen in het plangebied draagt bij aan ontmoeten en wandelroutes zijn logisch aangesloten op langere rondjes en routes vanuit het plangebied.



31. Huidige voetgangersroutes en mogelijk nieuwe verbindingen in de omgeving Daalsetunnel.

Onderzoeksvragen

- Hoe kan het gebied zo groen mogelijk worden, volgens het principe ‘groen, tenzij’?
- Hoe en waar vindt de compensatie van het groen plaats als er groen verloren gaat door deze ontwikkeling in de stedelijke groenstructuur?
- Hoe kunnen we de sociale veiligheid in het gebied verbeteren en routes aantrekkelijk maken.
- Hoe worden overgangen van gebouw naar omgeving vormgegeven. Inpassing in het park en aansluiting op Oude Daalstraat en ASW?
- Hoe verbinden we het groen in het plangebied met aangrenzende groene gebieden zodat er een robuuste groenverbinding ontstaat en de kavel bijdraagt aan het groene netwerk voor flora en fauna?
- Op welke manier kan het groen in het plangebied bijdragen aan ontmoeting tussen mensen en welke in-richting is nodig zodat omwonenden én buurtbewoners er gebruik van kunnen maken?
- Hoe kan ‘spelen’ in het project een goede plek krijgen en kan vernieuwing van de bestaande speelplek in het plan of in de omgeving meegenomen worden?
- Hoe kan de openbare ruimte en de binnentuin klimaatbestendig worden ingericht tegen hitte, droogte en wateroverlast?

Duurzaamheid

De gemeente heeft op klimaatadaptatie, energietransitie en circulair bouwen hoge ambities. De ontwikkeling van het gebied is vanuit duurzaamheid wenselijk wanneer de ambities in dit project verder gaan dan het wettelijk noodzakelijke. Deze ambities zijn opgenomen in ons beleid Utrecht Circulair 2050, beleidsnota circulair 2030, transitievisie warmte, de visie Klimaatadaptatie en het uitvoeringsprogramma MVOI. Daarnaast hanteren wij als gemeente het convenant Toekomstbestendige woningbouw (2023) en het Nieuwe Normaal.

Uitgangspunten energie en klimaat

- Geen dak of gevel wordt onbenut gelaten (energie, groen, waterberging en ontmoeten). Groen liefst op de lage daken, PV liefst op de hoogste daken.
- Nieuwbouw wordt zo energieneutraal mogelijk ontwikkeld, tenminste brons cf. convenant toekomstbestendige woningbouw.
- We bouwen gasloos, zonder aansluiting op stadsverwarming of verbranding van biomassa voor verwarming
- Het gebied wordt klimaatadaptief ingericht, met de nadruk op het verlagen van hittestress in zowel de fysieke buitenruimte (behoud koele plekken) als in het bouwblok zelf (effectieve koeling zonder overlast, liefst bodemwarmtesysteem).

Uitgangspunten circulair bouwen, slopen en inrichten

- Zoveel mogelijk circulair slopen.
- Niveau brons cf. het convenant toekomstbestendige woningbouw is het uitgangspunt voor nieuwbouw.
- Toegepast hout dient 100% FSC of PEFC te zijn.

Onderzoeksvragen

- Hoe wordt in het gebied omgegaan met de huidige problematiek rondom netcongestie en met het risico rondom verdere uitbreiding hiervan? Let hierbij ook op het ruimtebeslag van de installaties.
- Welk energiesysteem wordt toegepast, met bijbehorende energieprestatie? Hiervoor wordt de meest actuele versie van het Utrechts Energieprotocol toegepast.
- Hoe kunnen nieuwbouw en openbare ruimte circulair worden gerealiseerd? We streven naar een lage CO2-voetafdruk (Paris proof), een hoge mate van losmaakbaarheid en/of adaptiviteit en naar niveau goud cf. het convenant toekomstbestendige woningbouw.



32. Daalsesingel/Daalsetunnel: autoverkeer vraagt veel ruimte en zorgt voor ongezonde omgeving.

Gezonde Leefomgeving

Het plangebied ligt bij twee drukke verkeersroutes en het spoor. Er zijn maatregelen en specifieke uitgangspunten nodig om toekomstige bewoners zoveel mogelijk te beschermen tegen negatieve gezondheidseffecten.

Uitgangspunten

- De ontwikkeling moet voldoen aan de normen van de Beleidsnota Geluid en Trillingen 2024, aangevuld met de nota Nota Volksgezondheid – Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024 – 2027. Concreet betekent dit: dat een maximale geluidsbelasting van 63 dB op de gevel toegestaan is;
- Elke woning dient een geluidluwe gevel te hebben, waar bij voorkeur de slaapkamer aan is gelegen. Dit be-tekent een gevel met een geluidbelasting gelijk aan of lager dan de standaardwaarde van 53 dB voor ge-meentelijke wegverkeer en 55 dB voor railverkeer;
- In het plangebied worden de huidige en toekomstige strengere (vanaf 2030) Europese richtlijn op het gebied van luchtkwaliteit gehaald. Daarnaast streeft de gemeente naar het in de toekomst behalen van de nieuwe WHO-adviesnormen voor luchtkwaliteit uit 2021. De WHO adviseert voor de kleinere fijn stofdeeltjes (PM 2,5) een advieswaarde van 5 µg/m^3. De norm voor fijn stof (PM 10) is vanuit de WHO 15 µg/m^3. Voor NO2 is de norm vastgesteld op 10 µg/m^3.
- Indien er verschillende type woningen (sociaal, middenhuur, koop) worden gebouwd, streven we er naar dat alle type woningen binnen het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben of evenredig zijn ver-deeld. Zo voorkomen we dat de sociale huurwoningen op de ongezondste plek komen.

Onderzoeksvragen
- Welke maatregelen zijn nodig om de luchtkwaliteit binnen de woningen zo gezond mogelijk te krijgen?
- Welke maatregelen en ontwerpprincipes zijn mogelijk om de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe bebouwing te laten voldoen aan de wettelijke normen en de aanvullende eisen uit de Beleidsnota Geluid en Trillingen?
- Op welke manier kan er een zo goed mogelijk bezonnings- en windklimaat worden gecreëerd, maar wordt ook rekening gehouden met het tegengaan van hitte in de woningen?

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 er bij de bestemmingswijziging mogelijk sprake van planschade?

Archeologie
Uitgangspunten

Behoud in situ van archeologische waarden is het wettelijk uitgangspunt. Om vast te stellen of archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn moet de archeologische verwachting in het plangebied worden getoetst door middel van archeologisch onderzoek. Eventuele archeologische waarden die niet in situ kunnen worden behouden, moeten door middel van archeologisch onderzoek (ex situ behoud) worden onderzocht. Er is een vergunningsplicht van toepassing bij bodemingrepen dieper dan 30 cm beneden huidig maaiveld. Nadere uitwerking van de eisen aan het onderzoek worden in de nota van uitgangspunten beschreven.

Onderzoeksvragen
- Wat is de gespecificeerde archeologische verwachting in het plangebied?
- Is het mogelijk om de archeologische waarden (deels) in situ te behouden door dit in te passen in het plan?
- Is het mogelijk om aangetoonde archeologische waarden terug te markeren in het nieuw ontwikkelde gebied/bebouwing?

Bodemkwaliteit
Uitgangspunten
- In het projectgebied worden geen onontplofte oorlogsresten verwacht. Er kan gewerkt worden met Protocol Toevalsvonst.
- Om de geschiktheid van de bodem vast te stellen en inzicht te krijgen in de verwerkingsmogelijkheden en -kosten van eventueel vrijkomende grond moet een bodemonderzoek uitgevoerd worden.

Onderzoeksvragen
- Is een bodemwarmtesysteem voor dit project haalbaar en wat voor onderzoeken en besluiten zijn hier nog voor nodig?

5 Proces

Het planproces van het project Kop Amsterdamsestraatweg- Oude Daalstraat loopt sinds 2017 en bevindt zich in de initiatieffase. In de initiatieffase is het gebruikelijk dat er een kort onderzoek plaatsvindt naar de haalbaarheid van het project. Ook worden de onderzoeksvragen voor de vervolgfase gedefinieerd.

Het project Kop Amsterdamsestraatweg - Oude Daalstraat heeft een langer proces doorlopen. Met de modellenstudie van 2019 is de haalbaarheid van de locatieontwikkeling al aangetoond. Er is voor gekozen om een startdocument op te stellen, wat een richtinggevend document is. Hierin staan de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de locatie. Naar aanleiding van motie 2022/404 zijn meerdere modellen voor de locatie onderzocht en is de voorkeursvariant van de ontwikkeling opgenomen als uitgangspunt. Dit startdocument bevat, net als het gebruikelijke intentiedocument, onderzoeksvragen. Deze vragen worden bij het opstellen van de nota van uitgangspunten beantwoord.

Voor deze ontwikkeling wordt het UPG (Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling) gevolgd, waardoor we het startdocument niet meer ter vaststelling voorleggen aan de raad. Dit startdocument wordt ter informatie gedeeld met de gemeenteraad, zoals gevraagd in motie 2022/404. Daarna wordt de nota van uitgangspunten opgesteld en ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.



33. De maquettes die gebruikt zijn bij de 7e bewonersavond.

Participatie

De gemeente heeft bewoners betrokken bij de initiatieffase en bij 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. 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.

Om invulling te geven aan de motie 2022/404 en om vervolg te geven aan het intensieve traject dat doorlopen is met de buurt (participatiegroep) in 2020 – 2022, heeft de gemeente in 2024 omwonenden opnieuw betrokken en geïnformeerd over het proces en de stand van zaken. Op 26 juni 2024 organiseerde de gemeente een bijeenkomst op het Stadskantoor om de reacties op de door architectenbureau Next uitgewerkte modellen op te halen. Hiervoor is een wijkbericht in de buurt verspreid en zijn mensen die eerder betrokken zijn geweest per mail uitgenodigd. Op 10 september 2024 organiseerden we een extra inloopmoment bij Buurthuis De Uithoek, met name om mensen die eerder niet konden komen, toch de gelegenheid te geven te komen, waarbij specifiek de direct-omwonenden waren uitgenodigd.

In totaal hebben circa 15 personen hun reactie op de verschillende modellen gegeven. De individuele reacties zijn verschillend. Er wordt over het algemeen positief gereageerd op het behoud van de

bestaande bomen. Ook wordt er door een aantal aangegeven dat ze liever geen van de besproken modellen op deze plek zien, omdat er bedenkingen zijn bij woningbouw op deze locatie. Daarnaast is er vanuit de bewoners uit de Oude Daalstraat bezorgd gereageerd op de modellen waarbij de bebouwing dichterbij komt. Uit de reacties is niet één gezamenlijk voorkeursmodel naar voren gekomen.

Vervolg
In de volgende fase (definitiefase) stelt de gemeente een Nota van Uitgangspunten op en gaan we graag in gesprek met de buurt. Deelnemers van de participatiegroep kunnen aangeven of ze in de volgende fase betrokken willen blijven.

Planning en vervolgstappen

In de volgende fase wordt een nota van uitgangspunten opgesteld. Dit is de basis voor de tenderfase 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-Oude Daalstraat is onderdeel van de grondexploitatie Stationsgebied. In de vastgestelde grondexploitatie 2024 is voor de kop ASW-Oude Daalstraat de quickscan van 2014 nog altijd het uitgangspunt. Er is in de tussentijd geen planwijziging door de Raad vastgesteld, op basis waarvan de grondexploitatie geactualiseerd kon worden. Het financiële resultaat van de huidige businesscase voor de kop ASW is als voorwaarde gesteld voor de toekomstige invulling.

Het voorkeursmodel met een woonprogramma van circa 50 woningen, waarvan 40% sociaal, 35% middenhuur en 25% vrije sector, voldoet met het bestemmen van 1,0 miljoen euro uit de reserve betaalbaar wonen aan de randvoorwaarde financiële haalbaarheid.
Het voorkeursmodel wordt verder uitgewerkt in de nota van uitgangspunten met een bijbehorend financieel kader. Bij vaststelling van de nota van uitgangspunten en het nieuwe financieel kader door de gemeente-raad, wordt dit verwerkt in de grondexploitatie Stationsgebied.



34. Vijf modellen van mogelijke toekomstige bebouwing op de kop Amsterdamsestraatweg. Tijdens bijeenkomst op 10 september 2024 gepresenteerd.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Raadsvoorstel vastleggen voorkeursmodel Kop Amsterdamsestraatweg-oude Daalstraat

Basisinformatie

Datum	18 Februari 2025
Gespreksleider	*Marijn de Pagter*
Tijd	19:30-20;30
Zaal	Stadhuishal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Regulier
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	Naam, evt. organisatie

Programma

Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Indieners van zienswijzen/mening van betrokkenen/deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde

Motivatie

De raad heeft een voorstel gekregen voor de ontwikkeling van woningen op de hoek van de Amsterdamsestraatweg / het Daalsepark. De raad heeft eerder varianten voor de ontwikkeling van de locatie gekregen en naar aanleiding daarvan alternatieven en vragen meegegeven aan het college. In het voorliggende raadsvoorstel wordt daarop ingegaan. De raadsleden willen graag meer gevoel krijgen bij de verschillende varianten en de voor- en nadelen en nodigen het college en de betrokken architect uit om aan de hand van de beschikbare maquette(s) de varianten toe te lichten.

Daarna willen de commissieleden graag met (toekomstige) bewoners en belanghebbenden in gesprek over hoe hoe zij de verschillende varianten zien.

Agendeerders

Gertjan te Hoonte (VVD), Rick van der Zweth (PvdA), Louise de Vries (Partij voor de Dieren), Joost Vasters (D66), Hessel Stellinga (CDA),Fred Dekkers(Groenlinks)

Bijdrage

Naam en (evt). organisatie

Fietsersbond Utrecht

Inbreng Fietsersbond RIB Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat, 18 februari 2025

De Fietsersbond is verheugd dat veel bomen in het Daalsepark behouden blijven bij het voorkeursmodel (model 5). Dagelijks fietsen hier veel mensen langs, hun fietsroute blijft veel aantrekkelijker als dit gebiedje groen blijft. Aantrekkelijkheid van fietsroutes verhoogt het fietsgebruik. Daarom willen we niet dat variant 1 alsnog zou worden gekozen.

Op termijn zal de Daalsetunnel teruggaan naar een weg met 2* 1 rijstrook. De noordelijke "plak asfalt" zal verdwijnen. De verkeerslichten en voorsorteerstroken kunnen weg. Wat dat betekent voor dit gebied hebben we u in 2022 laten zien.
https://utrecht.fietsersbond.nl/2022/10/11/fietsersbond-wil-aanpak-daalsesingel/

Op termijn kan er een aaneengesloten kruinendak ontstaan vanaf het Daalsepark naar de Weerdsingel. We zijn blij dat deze aantrekkelijke mogelijkheid blijft.

Bij de bijeenkomsten is er discussie geweest over de plaats van het fietspad.

We zouden graag zien dat fietsers die uit de Daalsetunnel komen, al vlot kunnen kiezen welke route ze verder nemen:

- Een fietsroute dicht langs de weg, als je naar de Catharijnesingel of de binnenstad wilt.
- Een fietsroute via een fietspad of de Oude Daalstraat voor fietsers van- en naar de Weerdsingel of de Herenweg.

Met de huidige route moeten fietsers uit de Daalsetunnel, die naar de Weerdsingel of Herenweg fietsen, gevoelsmatig een stukje "omrijden". Op het fietskruispunt bij het verkeerslicht is het vaak een gewirwar van fietsers, op termijn wil je niet dat fietsers van- en naar de Weerdsingel of Herenweg via dit kruispunt fietsen. Het wordt er te druk.

We willen daarom graag dat fietsers een andere , directere route krijgen. Dat kan door ofwel

- De fietsroute langs de flat te leggen, dan kun je uit de Daalsetunnel rechtdoor fietsen naar de Weerdsingel en Herenweg.
- De fietsroute via de Oude Daalstraat leiden. In dat geval moet die weg aan de eisen voor hoofdfietsroutes gaan voldoen: rood asfalt en geen haaksparkeren langs de weg. Als de verkeerslichten na 2030 hier kunnen verdwijnen, wordt de aansluiting van de Weerdsingel compacter. De oversteek naar de Weerdsingel toe kan dan dichter bij de Oude Daalstraat worden gelegd.

Met beide opties wordt de fietsroute directer dan nu en wordt het soms erg drukke fietskruispunt bij het verkeerslicht ontlast.