

# Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

September 2020

# Inhoud vaststellingsrapport

|          |                                                                            |          |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING .....</b>                                                     | <b>3</b> |
| 1.1      | BESTEMMINGSPLAN 2 <sup>E</sup> DAALSEDIJK, DEELGEBIED 2 TOT EN MET 4 ..... | 3        |
| 1.2      | DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT .....                               | 3        |
| 1.3      | DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....                                             | 3        |
| 1.3.1    | <i>Termijn voor het indienen van zienswijzen .....</i>                     | <i>3</i> |
| 1.3.2    | <i>Zienswijzen over het bestemmingsplan .....</i>                          | <i>3</i> |
| 1.3.3    | <i>Wijze van beoordeling van zienswijzen .....</i>                         | <i>3</i> |
| 1.3.4    | <i>Procedure voor de vaststelling .....</i>                                | <i>4</i> |
| 1.3.5    | <i>Belangrijkste wettelijke bepalingen .....</i>                           | <i>4</i> |
| <b>2</b> | <b>SAMENVATTING.....</b>                                                   | <b>5</b> |
| 2.1      | PROCEDUREEL .....                                                          | 5        |
| 2.2      | INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN .....                                            | 5        |
| 2.3      | WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....                              | 5        |
| <b>3</b> | <b>BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN .....</b>                                | <b>6</b> |
|          | ZIENSWIJZE 1 .....                                                         | 6        |

# 1 Inleiding

## 1.1 Bestemmingsplan 2<sup>e</sup> Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum van Utrecht, in de Daalsebuurt. Het plangebied is aan de noordzijde begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1, in het westen door de spoorverbinding Utrecht–Amsterdam, in het oosten door de 2e Daalsedijk en in het zuiden door de spoorverbinding Utrecht–Amersfoort.

Het doel van het bestemmingsplan is de transformatie mogelijk maken van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied. Binnen het plangebied worden maximaal 1.050 woningen toegestaan en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m<sup>2</sup>, zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, sport en detailhandel.

## 1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden. Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld. In hoofdstuk 3 wordt de zienswijze behandeld. De zienswijze is samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet.

## 1.3 De vaststellingsprocedure

### 1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 5 juni 2020 tot en met donderdag 16 juli 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

### 1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er is één zienswijze ingediend, waarvoor 10 bewoners (die woonachtig zijn op 8 verschillende adressen) als gemachtigden zijn aangewezen. De zienswijze is voorzien van een handtekeningenlijst, die is ondertekend door bewoners van 48 (andere) adressen.

### 1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

#### **1.3.4 Procedure voor de vaststelling**

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen. De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

#### **1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen**

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

## 2 Samenvatting

### 2.1 Procedureel

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en voldoet aan de wettelijke eisen.

### 2.2 Inhoud van de zienswijzen

In grote lijnen gaat de zienswijze over dat een toename van het verkeer in de Concordiastraat, door de ontwikkelingen aan de 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, leidt tot:

- schade aan woningen;
- onveilige situaties voor voetgangers die door te smalle en volle stoepen op straat lopen;
- vrachtverkeer door de straat, door verkeersknips op de 2<sup>e</sup> Daalsedijk;
- bouwverkeer (busjes) tijdens de bouwfase door de straat;
- aantasting van de leefbaarheid;
- een nog onveiligere Amsterdamsestraatweg.

Daarnaast zijn indieners van mening dat:

- de Concordiastraat de absolute voorkeursroute is waar in het verkeersmodel geen rekening mee wordt gehouden en waardoor de 1.000 verkeersbewegingen per etmaal in de straat wordt overschreden;
- dat de Concordiastraat naast het verkeersplan voor de 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 wellicht onderdeel gaat uitmaken van een tweede (toekomstig) verkeersplan voor de verkeersmatige ontlasting van de Amsterdamsestraatweg, dit is extra bezwarend voor de straat;
- er geschiktere alternatieven zijn voor de ontsluiting van de 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4, dan via de Bloemenbuurt.

### 2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is ervoor gekozen om de knips open te stellen voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2<sup>e</sup> Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Voorgaande is toegevoegd aan paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Daarnaast is ambtshalve –in lijn met het ontwikkelkader 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4– op de verbeelding en in artikel 6 ‘Woongebied’ toegevoegd dat in een deel van de zuidoosthoek, ter plaatste van de functieaanduiding ‘specifieke vorm van wonen – studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte’, tevens studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte worden mogelijk gemaakt. Hiervoor zijn de definities ‘student’ en ‘studentenwoning’ aan de regels toegevoegd. Ook de toelichting is hierop aangepast.

## 3 Beoordeling van de zienswijzen

### Zienswijze 1

Er is één gezamenlijke zienswijze ingediend, waarvoor 10 bewoners (die woonachtig zijn op 8 verschillende adressen) als gemachtigden zijn aangewezen. De zienswijze is voorzien van een handtekeningenlijst, die is ondertekend door bewoners van 48 (andere) adressen.

#### Bouwkundige staat woningen

1. Indieners vrezen dat een verdere toename van het verkeer (volgens het verkeersmodel tot twee keer meer) ervoor zorgt dat hun woningen op termijn onbewoonbaar worden. Op zijn minst zullen er door bewoners meer kosten gemaakt moeten worden om schade te herstellen. De huizen zijn gebouwd aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw en bestaan uit enkelsteensmuren met een fundering die leunt op oude kelders die allemaal aan de straatkant zijn gelegen. Veel van de huizen vertonen nu al structurele gebreken (scheuren in de fundering). Veel van de scheuren zijn pas de laatste jaren ontstaan door de afname/fluctuatie van de grondwaterstand en de toename van verkeer (met name bestelbusjes en bezorgdiensten).

#### *Reactie:*

*Indieners geven aan dat de scheuren naar verwachting ontstaan zijn door een combinatie van een verandering van de grondwaterstand en meer verkeer (bestelbusjes en bezorgdiensten). Deze aanname is door de gemeente niet te verifiëren.*

*Meer verkeer door de straat maakt de kans op trillingsschade niet per definitie groter. Een toename van het aantal auto's door een straat zorgt niet voor hogere trillingsniveaus (het kan wel voor meer trillingen zorgen). De frequentie van het aantal trillingen wordt pas in de beoordeling meegenomen wanneer een bepaalde grenswaarde wordt overschreden. Dat een trilling vaker optreedt betekent dus niet dat het maximale trillingsniveau groter wordt (die blijft namelijk gelijk). De overschrijding van de grenswaarde waarbij schade kan optreden, is in deze situatie verwaarloosbaar. Trillingsschade kan worden veroorzaakt door zwaar verkeer (vrachtwagens) bij drempels of andere oneffenheden. Bestelbusjes en bezorgdiensten zullen bij een maximum snelheid van 30 km per uur geen schade aan gebouwen veroorzaken. In de huidige situatie is het al mogelijk en toegestaan om met bestelbusjes en bezorgdiensten de Concordiastraat en het achterliggende gebied te bereiken. Het nieuwe bestemmingsplan verandert hier dan ook niets aan. Daarnaast mogen vrachtauto's in de nieuwe situatie net als nu de Concordiastraat niet inrijden. Een uitzondering hierop vormt het bestemmingsverkeer (zie voor een andere toelichting van dit punt ook de reactie onder punt 3).*

#### Veiligheid voetgangers

2. Indieners geven aan dat veel voetgangers over de straat lopen, omdat de smalle stoepen vol staan met fietsen en bakfietsen. Vooral met een rollator, rolstoel of kinderwagen is het vaak onmogelijk om de stoep te gebruiken. Op straat lopen is alleen verantwoord zolang er beperkte verkeersbewegingen in de straat plaatsvinden.

#### *Reactie:*

*Het plangebied 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 is in de nieuwe situatie met de auto alleen te bereiken via de eenrichtingsstraten in de Tweede Daalsebuurt. Om het rustige karakter van de woonstraten in de Tweede Daalsebuurt te behouden, is een autoluw karakter randvoorwaarde voor de ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is de richtlijn voor een woonerf (15 km per uur) van 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Omdat de straten 30 km per uur gebied zijn, is er officieel geen sprake van een woonerf. Bij een 30 km per uur gebied worden in principe meer motorvoertuigen per etmaal als passend gezien. Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal past goed bij de huidige smalle straten, bij de functie van de straten (verblijfsgebied) en het*

*gewenste gebruik van de straten ('spelen op straat'). Bij deze verkeersdruk blijft het ook mogelijk dat voetgangers af en toe op straat lopen. Zie voor een nadere toelichting op de verkeersdruk ook de reactie onder punt 5.*

### Vrachtverkeer

- Indieners hebben begrepen dat naast de omvorming van deelgebieden 3 en 4 naar woongebied, er in deelgebied 2 bedrijvigheid aanwezig blijft. Vrachtverkeer van en naar dit terrein rijdt nu over de 2<sup>e</sup> Daalsedijk. Zodra de twee 'knips' op de 2<sup>e</sup> Daalsedijk zijn doorgevoerd, wordt deze route definitief afgesloten. Vrachtwagens kunnen dan uitsluitend via de Concordiastraat of Narcisstraat deze gebieden/bedrijven bereiken. De Concordiastraat sluit direct aan op het bedrijventerrein in deelgebied 2, waardoor het vrachtverkeer voornamelijk van deze straat gebruik zal maken. Dat is volgens indieners vreemd, omdat de Concordiastraat nu juist verboden is voor vrachtverkeer (onder meer vanwege de 'knik' in de straat, waar langere vrachtwagens op vast lopen).

#### *Reactie:*

*Op basis van het nieuwe bestemmingsplan zijn bedrijven in de categorieën A en B1 binnen de bestemming 'Gemengd' toegestaan. De al bestaande en in stand te houden gebouwen binnen het plangebied zijn bestemd als 'Gemengd'. Deze bestemming staat ook diverse andere functies toe, zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening.*

*In de huidige situatie is de Concordiastraat gesloten voor vrachtauto's, uitgezonderd bestemmingsverkeer. In artikel 1 van de Verkeersborden van Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) wordt bestemmingsverkeer als volgt gedefinieerd: "bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen."*

*Dit betekent dat in de huidige situatie vrachtwagens wel in de Concordiastraat mogen komen om hier bijvoorbeeld wat af te leveren. Vrachtwagens voor de bedrijven die aan de 2<sup>e</sup> Daalsedijk zijn of waren gevestigd, mogen en mochten niet door de Concordiastraat rijden. De vrachtwagens kunnen en konden namelijk ook via een andere weg (2<sup>e</sup> Daalsedijk) het bedrijventerrein bereiken.*

*Naar aanleiding van de zienswijze is er door bureau Goudappel Coffeng een notitie opgesteld over vrachtverkeer. Hierin is een prognose gemaakt van de hoeveelheid vrachtverkeer van het plangebied (2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4). Uit de berekening volgt dat het plangebied 39 vrachtwagenbewegingen (grote bestelbussen vallen hier in de notitie ook onder) met zich meebrengt. Wanneer dit wordt verdeeld over de verschillende straten in de Bloemenbuurt komt dit neer op circa 3 á 4 extra vrachtwagenbewegingen per dag per straat. Dit extra aantal vrachtwagenbewegingen is in principe acceptabel voor een stedelijke woonomgeving. Desondanks blijft het beperken van (zwaar) vrachtverkeer in de Bloemenbuurt een aandachtspunt van de gemeente Utrecht. Daarom is er gezocht naar een alternatief voor het vrachtverkeer. De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waarmee wordt voorkomen dat gebruik gemaakt wordt van de straten in de Bloemenbuurt. De huidige verkeersborden 'gesloten voor vrachtauto's' (in de meeste straten voorzien van een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer') blijven namelijk behouden. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in de Concordiastraat zoals deze ook in de huidige situatie is.*

### Bouwverkeer

- Vrachtwagens voor de bouw mogen tijdelijk achter de Seringstraat doorrijden. Ander verkeer, waaronder busjes, niet waardoor de Concordiastraat naar alle waarschijnlijkheid de aangewezen

route zal worden voor het overige bouwverkeer. Tijdens de bouwjaren zal er daarom volgens indieners ook een aanzienlijke toename van verkeer zijn.

*Reactie:*

*Met uitzondering van het zware bouwverkeer (>3.500 kg), maakt het bouwverkeer (waaronder busjes) tijdens de bouwfase gebruik van de straten van de Tweede Daalsebuurt, waardoor in deze straten het bouwverkeer toeneemt. Zolang de knips in de 2<sup>e</sup> Daalsedijk niet zijn gerealiseerd, kan het niet zware bouwverkeer ook via de 2<sup>e</sup> Daalsedijk de bouwlocatie bereiken. Doordat de deelgebieden gefaseerd worden gebouwd, zullen naar verwachting verschillende straten van de Tweede Daalsebuurt tijdens de bouwperiode in verschillende periodes te maken krijgen met een toename van bouwverkeer. Het aantal vervoersbewegingen verschilt daarnaast per bouwfase binnen de deelgebieden. Het aantal vervoersbewegingen voor de bouw is voor deelgebied 1 in beeld gebracht. Voor de deelgebieden 2 t/m 4 is dit nog niet duidelijk omdat er in deze deelgebieden meer appartementen worden gebouwd. De omvang van de bouwfasen zijn nog niet bepaald en mogelijk wordt er ook met andere bouwmethodieken gewerkt. Zodra hier meer over bekend is zal/zullen de bouwende partij(en) de omgeving hierover nader informeren via het per bouwfase op te stellen BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie-plan).*

Concordiastraat absolute voorkeursroute

- Indieners verwachten dat de Concordiastraat vrijwel altijd de absolute voorkeursroute zal zijn voor verkeer, omdat dit de enige straat in de buurt is die direct aansluit op de nieuwe wijk. De Narcisstraat, de andere toegangsrouten, sluit niet direct aan op de toegang van de nieuwe buurt. Indieners twijfelen hierdoor aan de verkeersdoorrekening. Het verkeersmodel houdt namelijk geen rekening met de voorkeursroute. Indieners vermoeden daarom dat er met de komst van de nieuwe buurt straks meer auto's door de straat rijden, dan de door de gemeente gestelde toelaatbare norm van 1.000 verkeersbewegingen per etmaal. Indieners vinden 1.000 verkeersbewegingen per etmaal al te veel, aangezien er nu vanuit wordt gegaan dat er 400 verkeersbewegingen per etmaal zijn. Dit aantal zal dus meer dan verdubbelen. Indieners willen daarom een betere onderbouwing van de verkeersplannen zien, waarin rekening wordt gehouden met dit soort gedrag. Daarnaast zien indieners graag een alternatief verkeersplan, die in werking kan treden mocht de werkelijkheid toch anders uitpakken dan zoals beschreven in het verkeersplan.

*Reactie:*

*Er zijn meerdere factoren van invloed op welke route men kiest dan alleen de directheid van de route, zoals de snelheid, het gemak, de drukte en de mate van doorstroming op de Amsterdamsestraatweg. Vanwege dit gegeven is gekozen voor een evenredige (en theoretische) inschatting van de verdeling. Met het besef dat de uiteindelijke verdeling iets anders kan uitpakken in de praktijk. De gemeente Utrecht heeft veel ervaring met andere projecten en de betrouwbaarheid van verkeersmodellen. Voor de 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 is een zorgvuldig verkeersplan tot stand gekomen, waar wordt ingezet op autoluw, knips en minder parkeerplaatsen. Het gebied wordt gefaseerd bebouwd en in gebruik genomen. Hierdoor kunnen we de verkeerssituatie in de gaten houden. Mocht er onverhoopt grote overlast ontstaan, dan pakken we dit op dat moment op. Op dit moment bestaat er voor ons geen aanleiding om aan de betrouwbaarheid van de verkeersmodellen te twijfelen. Door het aanbrengen van de autoknips op de 2<sup>e</sup> Daalsedijk en binnen de deelgebieden 1 tot en met 4 zorgen we ervoor dat de hoeveelheid verkeer van het plangebied wordt opgedeeld en verdeeld. In de bestaande situatie vinden er ongeveer 400 autobewegingen per dag plaats in de Concordiastraat. In de nieuwe situatie, bij voorkeursvariant C<sup>1</sup>, worden dit circa 600 autobewegingen. Uitgangspunt is dat de richtlijn voor een woonerf van 1.000 motorvoertuigen per etmaal per straat niet wordt overschreden. Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen*

---

<sup>1</sup> Variant C betekent knips tussen de Knopstraat en Papaverstraat, tussen de Jasmijnstraat en Goudsbloemstraat (ten oosten van de aansluiting van deelgebied III) en geen doorgangen tussen deelgebied 1 en 2 en tussen deelgebied 3 en 4.

*per etmaal past goed bij de functie van de wegen (verblijfsgebied) en het gewenste gebruik ('spelen op straat').*

*Daarnaast is voor de ontwikkeling 2<sup>e</sup> Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 door de gemeente Utrecht bestuurlijk vastgesteld dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie van 3.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebieden 2, 3 en 4 maximaal 2.604 motorvoertuigen met etmaal mag bedragen. Om ervoor te zorgen dat dit vastgestelde aantal motorvoertuigen niet wordt overschreden geldt voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen de eis dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen dat de aangevraagde ontwikkeling met zich meebrengt niet wordt overschreden. Ook wanneer het (toekomstig) gebruik van gebouwen wordt gewijzigd, moet door het aanvragen van een omgevingsvergunning worden aangetoond dat het aantal verkeersbewegingen van 2.604 motorvoertuigen per dag niet wordt overschreden. In regels van het bestemmingsplan staat dat het aantal verkeersbewegingen moet worden berekend aan de hand van de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. De berekeningswijze gaat uit van de aanname dat door het beperken van de hoeveelheid parkeerplaatsen ook de hoeveelheid verkeersbewegingen (de verkeersgeneratie) afneemt. Hiermee wordt geborgd dat het maximaal aantal verkeersbewegingen door de herontwikkelingen en eventuele toekomstige gebruikswijzigingen van gebouwen niet wordt overschreden.*

#### Verkeerplan Amsterdamsestraatweg

- Indieners merken op dat zij verwachten dat de Concordiastraat onderdeel gaat uitmaken van het verkeersplan om de Amsterdamsestraatweg verkeersmatig te ontlasten. Hoewel indieners zich er van bewust zijn dat er nog geen concreet definitief plan ligt voor de Amsterdamsestraatweg, maakt de Concordiastraat hoe dan ook onderdeel uit van dit toekomstige plan. Zo wordt in het stuk "Van scenario's naar een voorstel" uit 2019 gesproken over het aanbrengen van een knip op de Amsterdamsestraatweg bij het spoorwegviaduct. Hierdoor zou bijvoorbeeld een onofficieel keerrondje kunnen ontstaan, waardoor de druk op de Concordiastraat toeneemt. Dat de Concordiastraat mogelijk in de toekomst onderdeel uitmaakt van nog een verkeersplan is onevenredig bezwarend voor de straat.

#### *Reactie:*

*Uit de verkeersstudie Noordwest komen geen netwerkaanpassingen (zoals een knip) op de Amsterdamsestraatweg voort. Uitkomst van de verkeersstudie Noordwest was dat er op andere plekken een knip wordt voorgesteld en niet op de Amsterdamsestraatweg. Op dit moment wordt onderzocht op welke wijze de Amsterdamsestraatweg anders kan worden ingericht. Dit gaat alleen over de inrichting en niet over netwerkmaatregelen. Dit wil zeggen dat de verkeerscirculatie hier niet verandert. Dit leidt dan ook niet tot andere verkeersstromen op de aanliggende wegen.*

#### Leefbaarheid Concordiastraat

- Volgens indieners wordt met dit plan de leefbaarheid in de straat in één keer tenietgedaan. De straat heeft een actieve straatvereniging, die dit jaar voor de vijfde keer een Leefstraat organiseert, waarbij de straat voor verkeer wordt afgesloten. Ook is er met succes gelobbyd voor meer bomen in de straat. De straat kent een grote hoeveelheid jonge gezinnen, waarvan de kinderen door de zeer smalle stoep vaak op straat spelen. De straat zal met het plan luidruchtiger, onveiliger en ongezonder worden om in te wonen als doorrijstraat in plaats van een straat die uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Luidruchtige fietsers en voetgangers vormen nu al een probleem. Dit zal met de nieuwe buurt toenemen.

#### *Reactie:*

*Ten opzichte van de huidige situatie zal het verkeer in de nieuwe situatie toenemen. Met de totstandkoming van dit bestemmingsplan is een goed woon- en leefklimaat in de straten in de Bloemenbuurt altijd het uitgangspunt geweest. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is*

*aangesloten bij de richtlijn van een woonerf van 1.000 motorvoertuigen per dag. Met niet meer dan 1.000 motorvoertuigen per dag, is het gezien de verkeersdruk veilig genoeg om op straat te spelen (zie ook de reactie onder punt 2). Daarnaast wordt in het plangebied een fietsroute aangelegd, waardoor het fietsverkeer meer gespreid het plangebied in en uit fietst.*

#### Amsterdamsestraatweg onveiliger

8. Indieners stellen dat wanneer de Concordiastraat een doorvoerroute wordt naar de nieuwe buurt, dit resulteert in verkeersopstoppen op de Amsterdamsestraatweg. Het verkeer vanuit de Acaciastraat neemt toe, maar er is geen directe mogelijkheid voor dit verkeer om de Amsterdamsestraatweg over te steken. Dit maakt de Amsterdamsestraatweg nog onveiliger, terwijl de gemeente er juist aan werkt om de straat rustiger en veiliger te maken.

#### *Reactie:*

*Het verkeer van en naar de Bloemenbuurt en de 2<sup>e</sup> Daalsedijk is bestemmingsverkeer. Deze woonbuurten worden door de Amsterdamsestraatweg ontsloten op de overige verkeersstructuur. Naast de Marnixlaan/Sint Josephlaan en de Daalsetunnel maakt een deel van het verkeer gebruik van de Acaciastraat. De Concordiastraat is niet de enige toegangsweg voor dit verkeer. Naast de Narcisstraat is voor verkeer komende vanuit de Acaciastraat met de bestemming 2<sup>e</sup> Daalsedijk de route Asterstraat–Dahliastraat mogelijk aantrekkelijker. Afslaand verkeer is een normaal verkeersbeeld bij een dergelijke weg en remt ook het doorgaande verkeer op de Amsterdamsestraatweg. Bij de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt rekening gehouden met deze verkeersstromen.*

#### Alternatieven voor ontsluiting

9. Indieners zijn van mening dat de Concordiastraat en ook de andere straten in de Bloemenbuurt niet geschikt zijn om de nieuwe buurt te ontsluiten. Indieners vinden een autotunnel onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek, een brug over het spoor of een permanente ontsluiting achter de Seringstraat bij station Zuilen en/of via de Dijkstraat aan de andere kant van de wijk veel geschiktere ontsluitingen. Voor zover bij indieners bekend zijn dergelijke alternatieve ontsluitingen nooit voldoende serieus onderzocht. Daarnaast moeten er maatregelen genomen worden die voorkomen dat bestemmingsverkeer en bouwverkeer voor de nieuwe wijk door de Concordiastraat gaat rijden. Hierbij merken indieners op dat zij snappen dat bij bovenstaande alternatieven ook een kostenaspect meespeelt. Zij vinden echter niet dat de rekensom alleen voor de bewoners van de Concordiastraat negatief uit kan slaan. Bewoners verdragen immers ook al meer dan 1.000 nieuwe woningen op steenworp afstand, waardoor het karakter van de buurt onmiskenbaar zal veranderen.

#### *Reactie:*

*Bij het vaststellen van de Ontwikkelvisie 2<sup>e</sup> Daalsedijk (2015) is de wijze van ontsluiten via de bestaande Bloemenbuurt al vastgesteld door de Utrechtse gemeenteraad. Hierbij is ook de voorwaarde van autoluw ontwikkelen opgenomen, zodat de toename van autoverkeer zo beperkt mogelijk is. Autoluw ontwikkelen is belangrijk gezien de capaciteit van de bestaande straten in de Bloemenbuurt en omdat we, ondersteunend aan de ambitie “gezond stedelijk leven voor iedereen” in Utrecht met het mobiliteitsbeleid inzetten op actieve mobiliteit (voet, fiets en openbaar vervoer) en geen groei van het autoverkeer. Het ontwikkelkader volgt de eerdere uitgangspunten en de vastgestelde verkeersstructuur voor het plangebied. In de ontwikkelvisie is onderbouwd dat de verkeersdruk niet leidt tot een situatie waarbij grootschalige infrastructurele aanpassingen gedaan hoeven te worden als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied 2<sup>e</sup> Daalsedijk.*

*In het verleden zijn er meerdere alternatieven verkend. De door indieners aangedragen alternatieven voor een extra auto ontsluiting sluiten echter niet aan bij de vastgestelde ontwikkelvisie uit 2015 en ondermijnen de visie om het gehele gebied autoluw te ontwikkelen. Bovendien past een nadrukkelijke nieuwe autoverbinding niet bij ons mobiliteitsbeleid. Extra asfalt*

*trekt namelijk ook nieuw autoverkeer aan. Terwijl we juist minder ruimte willen bieden aan het autoverkeer ten gunste van de ruimtelijke kwaliteit (verblijven) voor voetgangers en fietsers. Ook is het aanleggen van een tunnel of brug financieel gezien geen haalbaar alternatief.*

### **Conclusie**

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is ervoor gekozen om de knips open te stellen voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2<sup>e</sup> Daalsedijk het plangebied in- en uitrijdt. De knips worden zodanig uitgevoerd dat het voor vrachtverkeer mogelijk wordt om via een vrachtwagensluis door te rijden, maar voor auto's niet. Voorgaande is toegevoegd aan paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Verder geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.