

Startdocument Kop ASW-Oude Daalstraat

Gemeente Utrecht

13 januari 2025

Utrecht.nl

Colofon

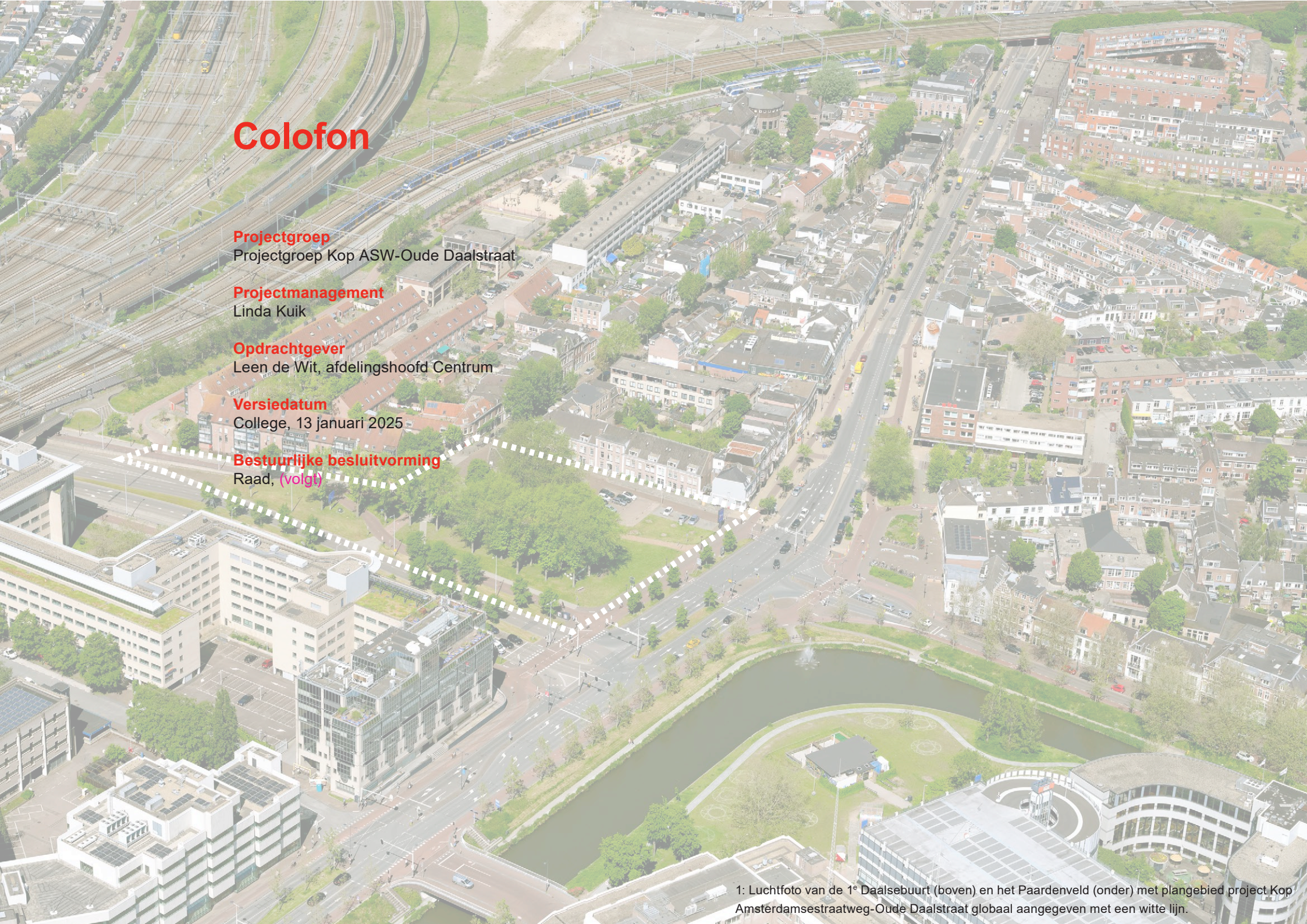
Projectgroep
Projectgroep Kop ASW-Oude Daalstraat

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.

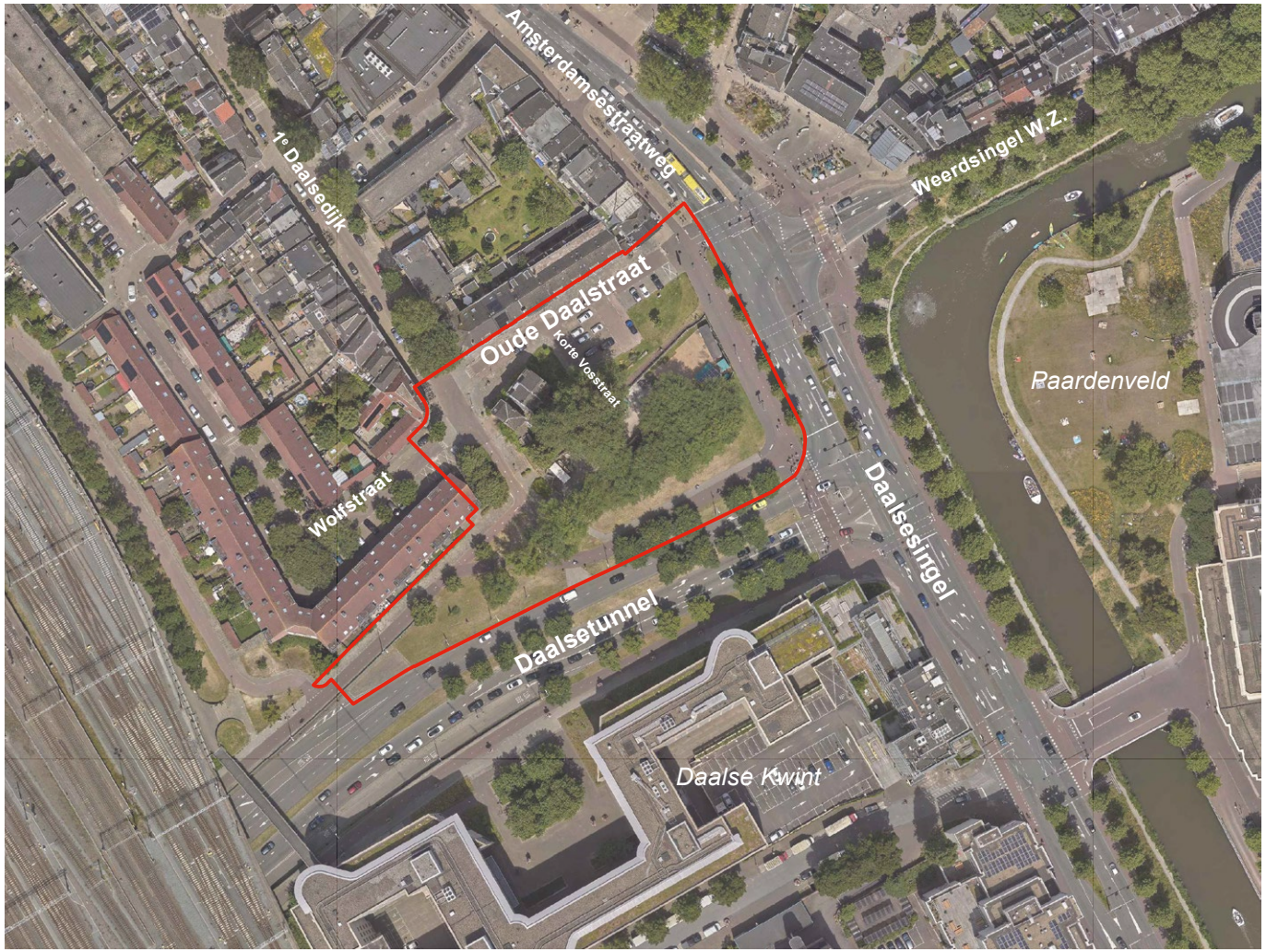
In december 2022 besprak de Raad het concept-startdocument, de omgevingsscan Kop ASW-Oude Daalstraat en de uitwerking van de motie 30km/h en minder asfalt Daalsetunnel.
Hierna vroeg de Raad het bouwen op deze plek verder te onderzoeken en om één of meerdere modellen extra uit te werken (motie 2022/404). 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

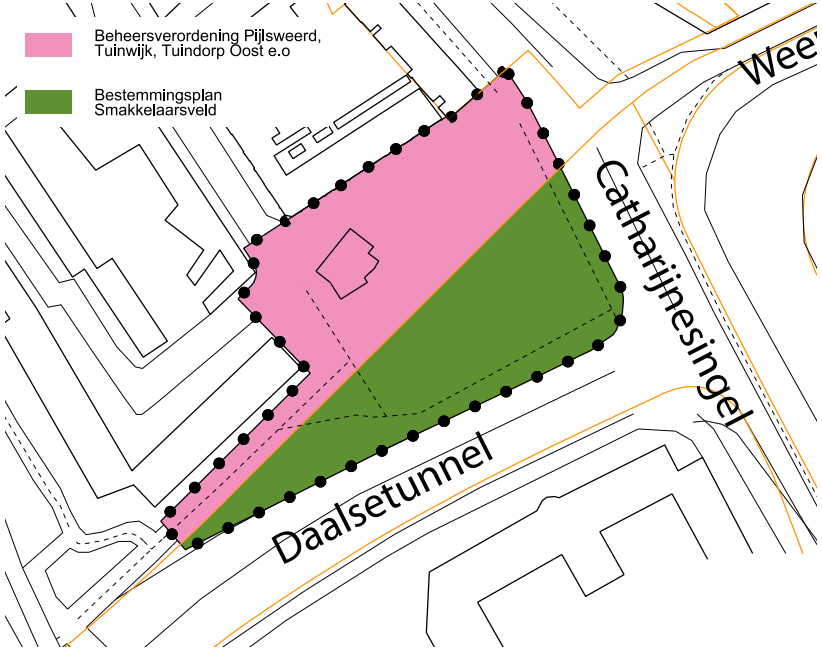
De locatie Kop Amsterdamsestraatweg-Oude Daalstraat ligt op de grens van het stationsgebied en Utrecht Noordwest. Het plangebied is nu grotendeels een plantsoen met bomen. Er staan drie woningen en er zijn ruim dertig bestaande parkeerplaatsen in het plangebied. Direct langs het plangebied lopen drukke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



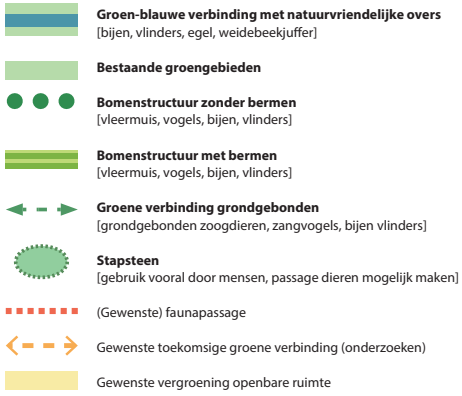
12. Van links naar rechts, de panden Oude Daalstraat 8, 10 en 12.

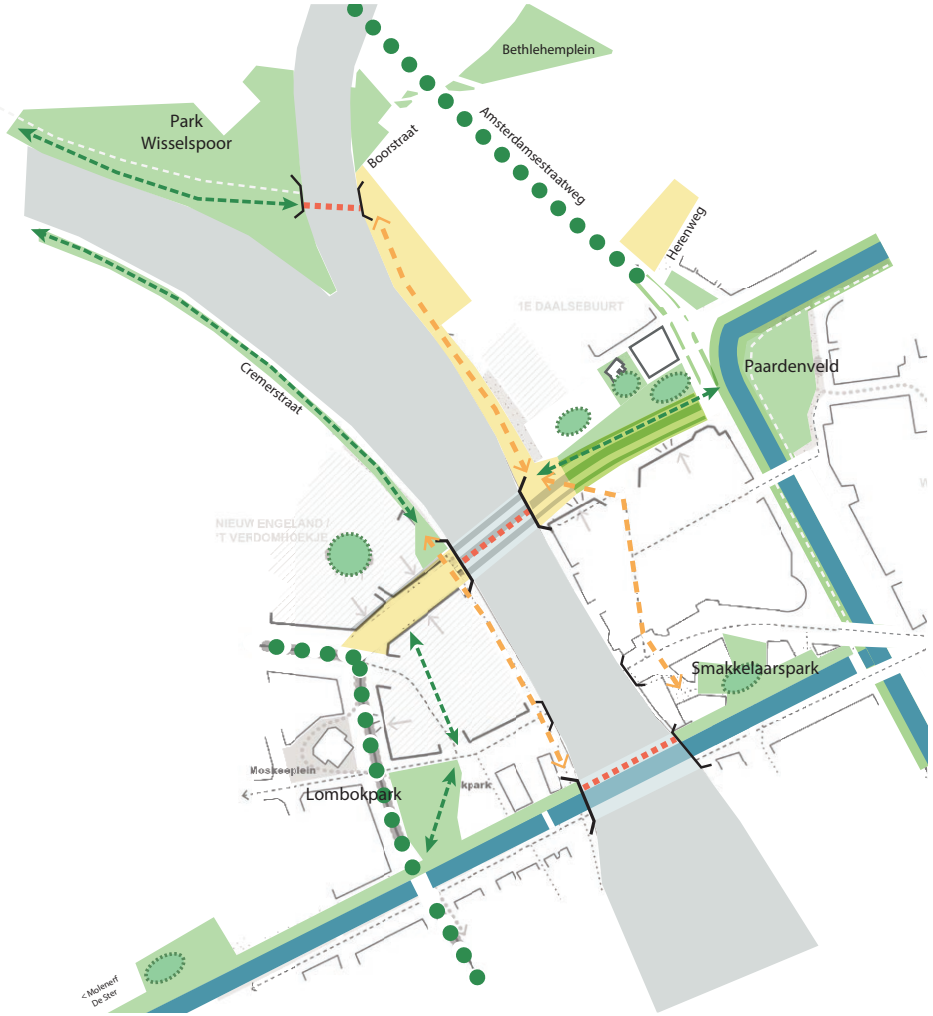




13. Kaartbeeld van de bebouwings- en groensituatie in het projectgebied en omgeving (najaar 2024).

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.

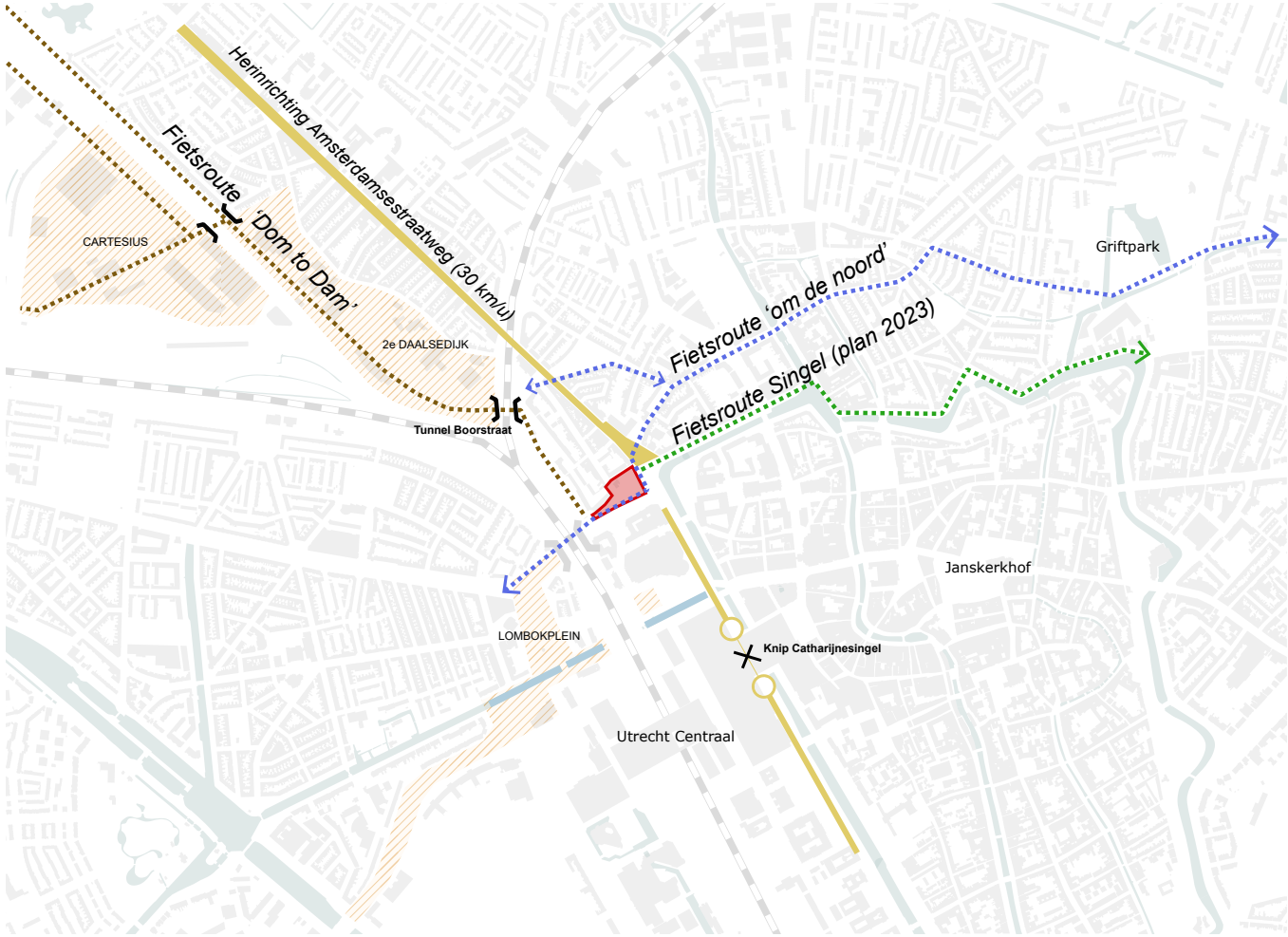
Fiets
Het fietsgebruik in de stad de afgelopen jaren fors gestegen. Ook zijn er steeds meer verschillende, grotere maten fietsen, zoals vrachtfietsen, en meer snelheidsverschillen tussen fietsen. De routes Amsterdamsestraatweg-Daalsesingel en Daalsetunnel-Herenweg zijn drukke fietsroutes die direct langs 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.

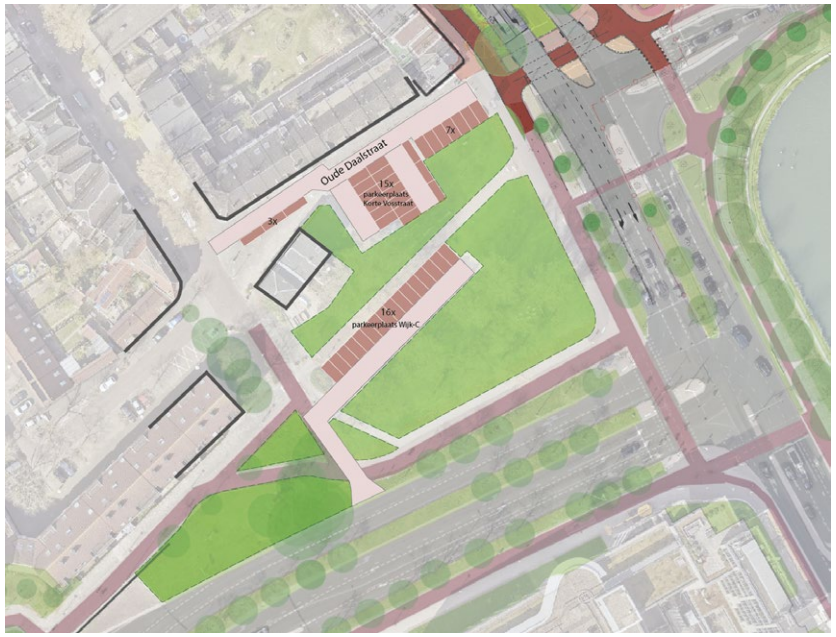


16. Overzicht van nieuwe fietsroutes in de omgeving van het plangebied.

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.

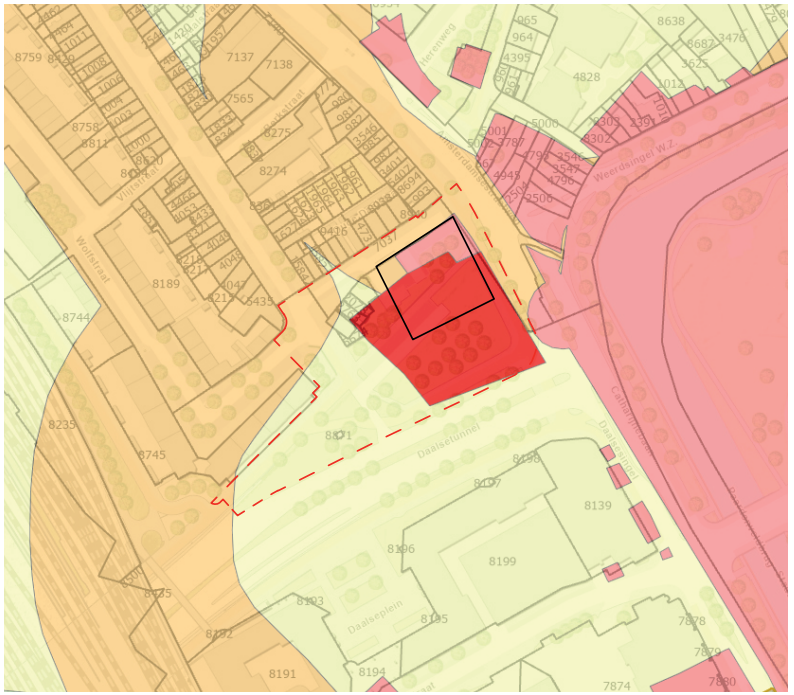
De kleine speelplek aan het begin van de 1e Daalsedijk is klein en verouderd en heeft weinig speelwaarde. Het huidige groen wordt door bewoners gewaardeerd. De gebruikswaarde van het groen kan in een ontwikkeling versterkt worden op een manier dat het ontmoeten, bewegen en ontspannen stimuleert. Een 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.

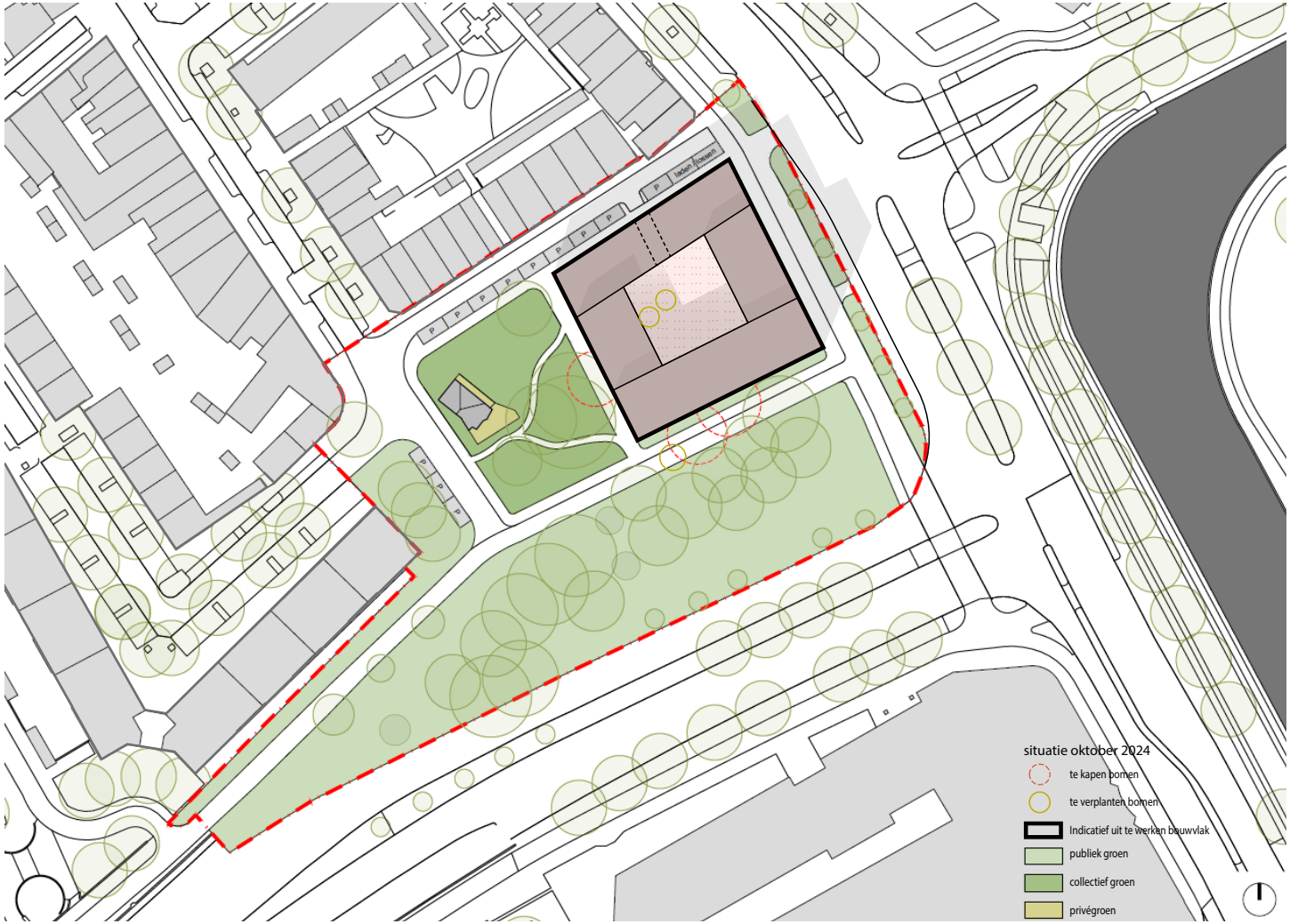
Beschrijving van het model van NEXT architecten

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.



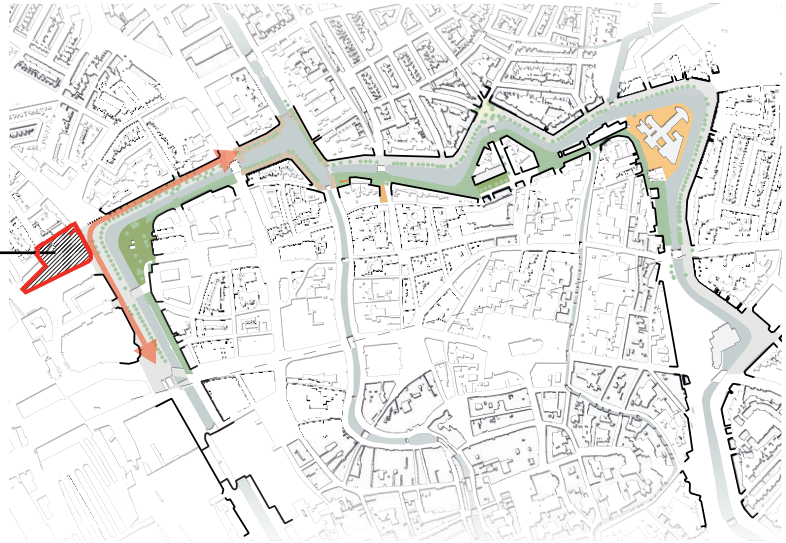
23. Kaart met de voorgestelde ligging van het bouwblok en een mogelijk verkaveling binnen het bouwblok. Afbeelding: NEXT architects

4 Uitgangspunten en onderzoeksvragen

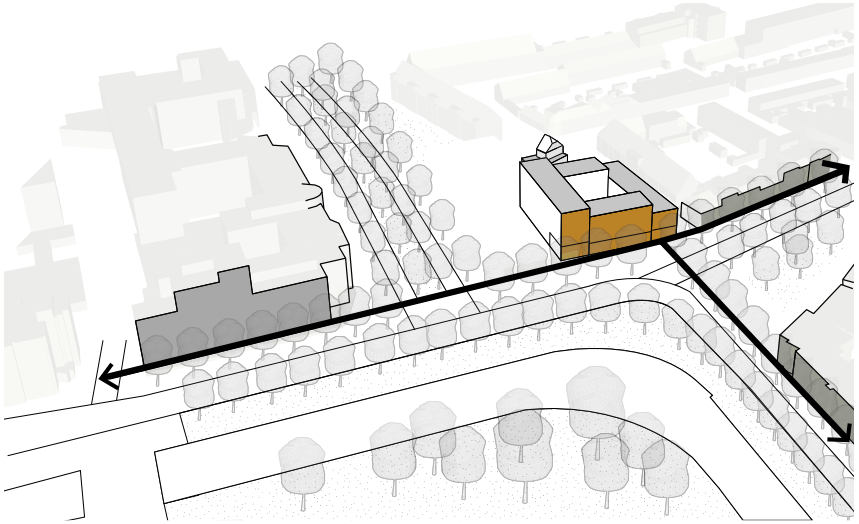
In de volgende paragraaf staan de uitgangspunten en onderzoeksvragen voor verdere uitwerking van het model.

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.



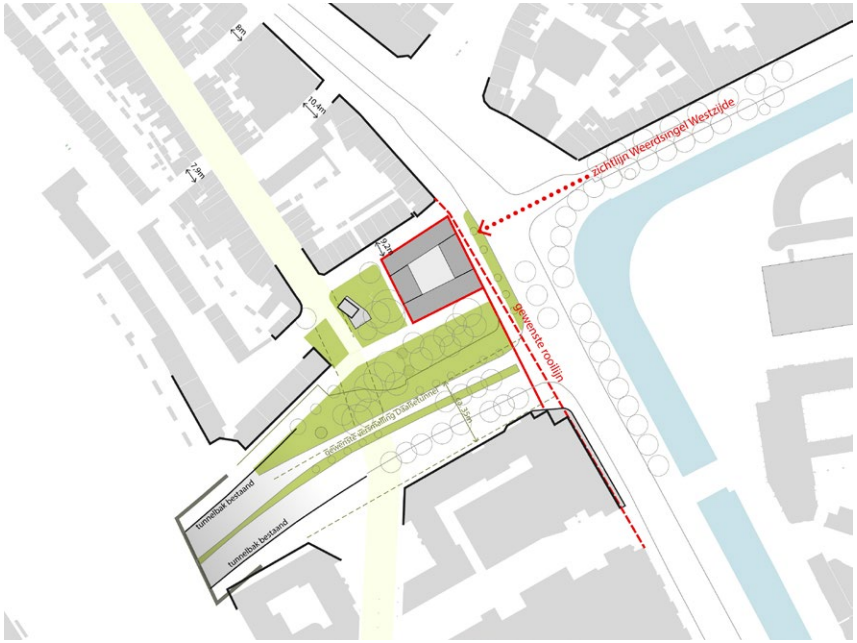
25. Voorkeursmodel: 3d-schets, nieuwe bebouwing herstelt oorspronkelijke begeleiding straten en singel.

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.

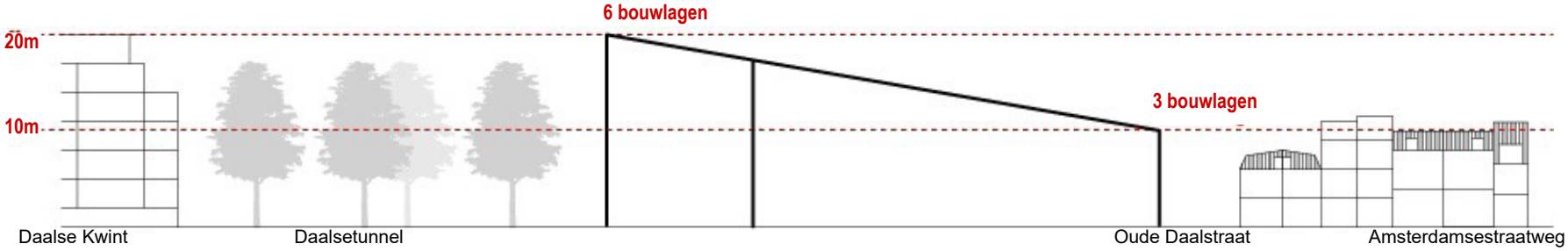
Onderzoeksvragen
- Wat zijn de ruimteclaims in de Oude Daalstraat i.r.t. tot parkeren, keermogelijkheid, groen/bomen, afvalcontainers e.d. en i.r.t. de haalbaarheid van de gewenste straatbreedte?
- Hoe kan er in de Oude Daalstraat ter hoogte van het bouwblok een leefbare en fijne woonsituatie gemaakt 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).

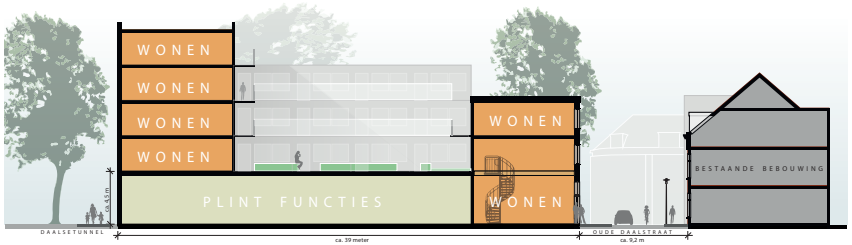
Uitgangspunten

- 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.

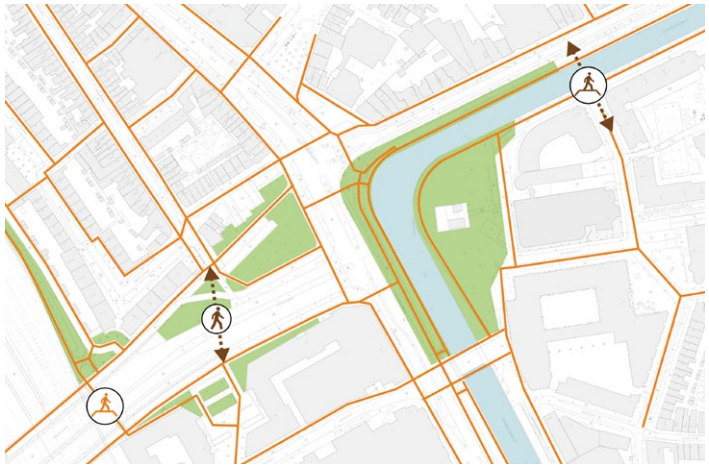
Openbare ruimte en groen

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