



Raadsbesluit

Vaststelling ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jantien van den Heuvel en Philippe Thijssen
Zaaknummer	8024072
Jaargang en nummer	2021, nr. 9
Vergaderdatum Raad	21 januari 2021
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 vast te stellen, die de transformatie mogelijk maakt van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied, waarbij In het ontwikkelkader op pagina 15 wordt opgenomen dat studentenwoningen zoveel mogelijk als onzelfstandige studentenwoningen gerealiseerd worden. Daarbij geldt als ondergrens tenminste 85 onzelfstandige studentenwoningen in het gebied. Voor de onzelfstandige studentenwoningen geldt een ondergrens van 18 m2 GBO incl. gezamenlijke ruimtes en 12 m2 GBO excl. gemeenschappelijke ruimtes.
2. Het gehele plangebied 2e Daalsedijk (deelgebied 1 t/m 4) te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren.
3. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan te verwerken.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. Het bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.dgn vast te stellen.
6. De bevoegdheid om op de locaties Concordiastraat 80 en/of 2e Daalsedijk 4 binnen de bestemming 'Gemengd' een hotel mogelijk te maken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 21 januari 2021.

De griffier,

De voorzitter,

Merel van Hall

Signed By: van Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
22/01/2021 13:43:58 CET
ID: 18b50166-5856-41b1-9fec-b0663c6215d9
Auth: Scribble



Sharon A.M. Dijkma

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jantien van den Heuvel en Philippe Thijssen
Kenmerk	8024072
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 vast te stellen, die de transformatie mogelijk maakt van het in onbruik geraakte industriële bedrijventerrein, waar voorheen de wisselbouwwerkplaats van de NS was gevestigd, naar een gemengd stedelijk gebied.
2. Het gehele plangebied 2e Daalsedijk (deelgebied 1 t/m 4) te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren.
3. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan te verwerken.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. Het bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.dgn vast te stellen.
6. De bevoegdheid om op de locaties Concordiastraat 80 en/of 2e Daalsedijk 4 binnen de bestemming 'Gemengd' een hotel mogelijk te maken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Samenvatting

Wanneer uw raad besluit tot het vaststellen van het ontwikkelkader en het bestemmingsplan ontstaat aan de 2e Daalsedijk een gemengd stedelijk gebied. Binnen het plangebied 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 worden maximaal 1.050 woningen toegestaan en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m², zoals culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, sport en detailhandel.

Zodra uw raad besluit om de 2e Daalsedijk deelgebied 1 t/m 4 vast te stellen als A2-gebied, inclusief betaald parkeren, dan wordt de parkeernorm verlaagd en neemt daardoor ook de verkeersgeneratie af. Dit sluit goed aan bij de ambitie om het gebied autoluw te ontwikkelen.

Context

Aanleiding

Het plangebied van het bestemmingsplan '2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4' ligt ten noordwesten van het centrum in de Daalsebuurt. Het bedrijventerrein aan de 2e Daalsedijk was de voormalige wisselbouwwerkplaats van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats heeft het gebied zijn betekenis als bedrijventerrein voor de spoorwegen verloren. Op het terrein zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op basis van tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming. De NS wil het gebied transformeren naar gemengd stedelijk gebied.

Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad de 'Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk' vastgesteld. De uitgangspunten uit de Ontwikkelvisie zijn verder uitgewerkt in het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4. Het Ontwikkelkader is juridisch vertaald in het bestemmingplan.

Voor deelgebied 1 geldt het onherroepelijke bestemmingsplan '2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1'. Op dit moment is deelgebied 1 in ontwikkeling onder de naam Wisselspoor.

Beoogd effect

Het doel van het bestemmingsplan '2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4' is de transformatie van de voormalige wisselbouwwerkplaats van de NS naar een gemengd stedelijk gebied mogelijk maken.

Binnen het plangebied worden maximaal 1.050 woningen (waarvan 30% sociaal en 15% betaalbare koop, tot de NHG grens) en diverse voorzieningen van in totaal maximaal 28.000 m², zoals culturele, maatschappelijke en detailhandel toegestaan.

Hierdoor krijgt dit bijzondere gebied meer betekenis voor de stad. Aan het gebied worden groene parken toegevoegd. Daarnaast ontstaat er een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 28 juni 2011: [Vaststelling Dynamisch Stedelijk Masterplan door de gemeenteraad](#)
- 2 april 2015: [Vaststelling Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk door de gemeenteraad](#)
- 23 juni 2015: [Commissiebrief S&R: Vervolg participatieproces 2e Daalsedijk na vaststelling Ontwikkelvisie](#)
- 1 maart 2016: [Commissiebrief S&R: 2e Daalsedijk participatie en moties](#)
- 30 juni 2017: [Raadsbrief Ontwikkelingen rondom de 2e Daalsedijk](#)
- 13 sept. 2017: [Raadsbrief Beantwoording vragen commissiebehandeling 2e Daalsedijk – BP Wisselspoor](#)
- 21 sept. 2017: [Vaststelling bestemmingsplan 2e Daalsedijk Wisselspoor, deelgebied 1 door de gemeenteraad](#)
- 20 mei 2020: [Raadsbrief Exploitatieovereenkomst en Ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 t/m 4](#)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4 vast te stellen.

Argumenten	
1.1	<u>De herontwikkeling zoals beschreven in het Ontwikkelkader vloeit voort uit de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk.</u> Op 2 april 2015 heeft de gemeenteraad het document 'Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 1' vastgesteld. De Ontwikkelvisie, die betrekking heeft op het gehele plangebied (deelgebied 1 t/m 4) biedt de NS een kader, waarbinnen tijdelijk gebruik kan worden uitgebreid en herontwikkeling in haalbare stappen tot stand kan komen. De Ontwikkelvisie legt het fundament voor het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4.
1.2	<u>De herontwikkeling zoals beschreven in het Ontwikkelkader past in de ambities om binnenstedelijk een gemengd stedelijk gebied toe te voegen.</u> Er ontstaat op een zeer centrale plek in de stad een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen. Het gebied wordt ontwikkeld met een gedifferentieerd woningbouwprogramma bestaande uit het sociale, middeldure en dure segment. Hiermee worden de doelgroepen van zowel studenten, starters, ouderen als gezinnen bediend. <i>Wonen</i> Van de maximaal 1.050 woningen wordt 30% in een gedifferentieerd sociaal programma opgenomen, zoals in 2015 is vastgelegd in de Ontwikkelvisie waarvan: - maximaal 55% voor bijvoorbeeld studenten en starters; - bij onzelfstandige studentenhuysvesting is het uitgangspunt minimaal 20 m2 GBO en een huurprijs tot € 432,51 (p.p. 1-1-2020). Bij zelfstandige studentenhuysvesting is het uitgangspunt minimaal 25 m2 GBO. In beide gevallen wordt de doelgroep studenten middels campuscontract of toegelaten instelling geborgd; - bij niet studentenwoningen is het uitgangspunt gemiddeld 45 m2 GBO; - minimaal 40% voor één-oudergezinnen en ouderen (min. 65 m2 GBO); - minimaal 5% voor gezinnen en ouderen (min. 75 m2 GBO). Van de 1.050 woningen wordt 15% in het middensegment opgenomen: - betaalbare koopwoningen met als maximum de NHG-grens conform de Woonvisie 2019; - zelfbewoningsplicht en anti-speculatiebeding/doorkoopverbod conform raadsbrief "Betaalbare koopwoningen" d.d. 13-03-2020. De overige 55% van het programma bestaat uit woningen in de vrije sector. <i>Overig programma</i> Het gebied wordt ontwikkeld met een gedifferentieerd overig programma. Op deze zeer centrale plek in de stad willen we een levendig gebied ontwikkelen. Alle waardevolle gebouwen worden behouden en krijgen een nieuwe bestemming. Het plangebied behoudt een industrieel karakter. Met name in de bestaande gebouwen is ruimte voor maximaal 28.000 m2 gemengde functies, zoals culturele en maatschappelijke voorzieningen, sport, horeca, creatieve bedrijven, detailhandel en dienstverlening. De ondergrens voor creatieve bedrijven is 3.600 m2 verhuurbaar oppervlak. Dit oppervlak is gerelateerd aan de bestaande gebouwen en de vestiging van de bestaande creatieve bedrijven wordt middels het bestemmingsplan geborgd. Detailhandel wordt in zeer beperkte mate toegestaan, maximaal 400 m2 bruto vloeroppervlakken een unitgrootte van maximaal 100 m2, conform de Motie "Krantje croissantje". <i>Onderwijshuysvesting</i> Er komt geen basisschool in het plangebied van de 2e Daalsedijk. De benodigde school wordt gerealiseerd in de Cartesiusdriehoek, die eenvoudig voor fiets en voetganger bereikbaar is via de onderdoorgang onder het spoor tussen beide gebieden. Voor de tijdelijke huysvesting van de school wordt een plek gezocht in de Cartesiusdriehoek of de 2e Daalsedijk.

1.3	<u>De gebiedsontwikkeling draagt bij aan duurzame mobiliteit.</u> Het gebied is goed bereikbaar per fiets, te voet en via openbaar vervoer en in de directe nabijheid bevinden zich voorzieningen. Daarom wordt het gebied zo veel mogelijk autoluw ontwikkeld. Voor het gehele plangebied zal de minimale parkeernorm als maximum parkeernorm gelden. Een verdere reductie op het aantal parkeerplaatsen is mogelijk door gebruik te maken van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen, conform de nota Stallen en Parkeren en het Addendum. Op straat mogen alleen parkeerplaatsen worden gemaakt voor deelauto's en minder- validenauto's. De overige parkeerplaatsen komen in de woongebouwen. In de zuidoosthoek van het plangebied is een locatie aangewezen waar woningbouw moet plaatsvinden zonder parkeerplaatsen voor bewoners conform Motie 2015/ M20. Bij de behandeling van de Ontwikkelvisie in 2015 is een motie aangenomen waarbij de realisatie van twee spooronderdoorgangen voor fietsers en voetgangers randvoorwaardelijk is voor een succesvolle ontsluiting van het te ontwikkelen gebied (motie 2015/M26). De eerste onderdoorgang wordt tussen de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk in 2021 gerealiseerd. Er is een verkennend onderzoek gedaan naar welke nieuwe fietsverbindingen in Utrecht tot 2040 het meest kansrijk zijn om te realiseren. Er is daarbij onder andere gekeken naar technische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en meerwaarde voor wijk. De tweede onderdoorgang behoort tot de 9 meest wenselijke fietsverbindingen, die als eerste zouden kunnen worden opgepakt (zie raadsbrief Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen, kenmerk 7390502/20200309SG dd 26 juni 2020). Het onderzoek dat hier aan ten grondslag ligt vormt de opmaat naar keuzes over investerings- en faseringsvoorstellen in het MPR 2021 en verder.
1.4	<u>De verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied wordt door het toevoegen van autoknips op de 2e Daalsedijk evenwichtig verdeeld over de straten van de Bloemenbuurt met intensiteiten die vergelijkbaar zijn met woonerven.</u> De verkeersgeneratie van het ontwikkelgebied is gemaximaliseerd in de Ontwikkelvisie en is juridisch verankerd in het bestemmingsplan. Om de verkeersgeneratie evenwichtig over de straten van de Bloemenbuurt te verdelen komt één autoknip tussen de Goudsbloemstraat en de Jasmijnstraat. De andere knip komt tussen de Knopstraat en Papaverstraat. Er worden geen doorgangen gemaakt tussen deelgebied 1 en 2 en tussen deelgebied 3 en 4, behalve voor nood- en hulpdiensten. Deze voorkeursvariant met evenwichtige spreiding van de verkeersgeneratie is naar voren gekomen in de participatie met de buurt.
1.5	<u>Hoogwaardige architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit is geborgd in een Beeldkwaliteitsplan.</u> De Commissie Welstand en Monumenten van de gemeente Utrecht heeft de "Stedenbouwkundige randvoorwaarden en het Beeldkwaliteitsplan Wisselspoor deelgebied 2 t/m 4", dat een bijlage vormt van het Ontwikkelkader 2e Daalsedijk deelgebieden 2 tot en met 4, vastgesteld. De Commissie Welstand was vol lof over de uitwerking van deelgebied 1. Deelgebieden 2 t/m 4 vormen een architectonische en stedenbouwkundige voortzetting van deelgebied 1.
1.6	<u>De bouwhoogte in het plangebied sluit aan bij de schaal van de omgeving.</u> Aan de 2e Daalsedijk sluit de bouwhoogte van de nieuwbouw aan op de kleinschalige bebouwing met een bouwhoogte van maximaal 3 bouwlagen. In de ontwikkelvelden aan het spoor en langs de reparatieloods (HTMU-loods) geldt een bouwhoogte van gemiddeld 5 bouwlagen, met een bandbreedte van 3 tot 7 bouwlagen. De gemiddelde bouwhoogte gaat uit van communicerende vaten: als in een bouwblok in plaats van 5 bouwlagen, 7 bouwlagen gebouwd worden, dan moet daar op een andere plek een bouwblok van 3 bouwlagen tegenover staan. In de zuidelijke hoek van het plangebied wordt een hoogteaccent van 10 bouwlagen mogelijk gemaakt.
1.7	<u>De gebiedsontwikkeling draagt bij aan verduurzaming en gezonde verstedelijking.</u> In de huidige situatie is de omgeving met een hekwerk fysiek afgesloten van het plangebied.

	Met de gebiedsontwikkeling wordt het gebied opengesteld en worden verschillende parken toegevoegd: langs het spoor (Spoorpark) en langs de 2e Daalsedijk (Lineaire Park en pocketparks). Voor zowel de huidige bewoners van de Bloemenbuurt als de toekomstige bewoners in het plangebied wordt zo verblijf en ontspanning in het groen mogelijk gemaakt. Het plangebied wordt een autoluwe wijk, waar vrijuit gefietst, gewandeld en gespeeld kan worden. De meeste bestaande bomen kunnen worden ingepast en het aantal bomen wordt uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied krijgt circa 30% aan groen. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan wordt maximaal ingezet op vergroening van de (woon)straatjes op basis van het "groen tenzij" principe. Er wordt aangesloten bij het inrichtingsplan van deelgebied 1 en het beeldkwaliteitsplan zodat er een samenhangend geheel ontstaat. Paden worden alleen gelegd op plekken waar dat nodig is ten behoeve van toegankelijkheid, bereikbaarheid voor nooddiensten en de ondergrondse infrastructuur aan kabels en leidingen. In het Spoorpark zijn dit smalle paden in de vorm en lijnvoering van de oude sporen. In het Lineaire park (langs de 2e Daalsedijk) en de binnenwereld zijn dit stoere stelconplaten, in het groen ingelegd. Er wordt onderscheid gezocht in de verschillende openbare ruimtes en sferen. In de uitwerking van de plannen is klimaatadaptatie het uitgangspunt met aandacht voor hittestress, wateroverlast bij extreme buien en waterberging. De cultuurhistorische gebouwen en karakteristieke elementen in het gebied zoals sporen, bielzen en stelconplaten blijven behouden. Daarnaast wordt bij de nieuwe gebouwen, de inrichting van de openbare ruimte en bij vrijkomend materiaal aandacht geschonken aan circulair bouwen. Uitgangspunt is een BREEAM-gebiedsontwikkeling score voor de ontwerpfase van minimaal Excellent en bij voorkeur Outstanding (uitstekend). Voor de duurzaamheidsprestatie van de gebouwen geldt een GPR-gebouw score van minimaal 8,0 gemiddeld over de vijf aspecten. NS/ Synchron zetten zich in om diervriendelijk en 'natuur inclusief' te bouwen, zowel bij (ver)bouwwerkzaamheden als door het creëren van voedsel, schuil- en nestgelegenheden. Zij doen dit samen met een landschappelijk ontwerper/(stads)ecoloog en zoeken daarbij naar een optimale investering in natuur en het versterken van biodiversiteit. Te denken valt aan het verbinden van biotopen, creëren van schuil- en nestgelegenheden en voedsel voor insecten en vogels en inzet op bewonersinitiatieven voor stadsnatuur.
1.8	<u>Deze gebiedsontwikkeling draagt bij aan het streven naar een klimaatneutrale stad.</u> Grondeigenaar NS, ontwikkelaar Synchron en de gemeente stellen een gezamenlijke energiestrategie op, zoals vastgelegd in de Ontwikkelvisie, die past bij de wijk en bij de energie-infrastructuur in het plangebied en de directe omgeving. NS/ Synchron spannen zich in om alle nieuwbouw(woningen) te laten voldoen aan nul-op-de-meter (NOM). Als dit voor hoge gebouwen onhaalbaar blijkt, wordt elders binnen het plangebied gezocht naar mogelijkheden om voldoende energie op te wekken om zo een klimaatneutraal gebied te realiseren. NS/Synchron stellen kennis beschikbaar teneinde bestaande woningen in de aanliggende Bloemenbuurt aardgasvrij te maken. NS/ Synchron gaan eigenaar/ bewoners actief benaderen om in te schrijven en bewoners mee laten profiteren van de collectieve inkoop van PV-panelen. Mocht dat onvoldoende op vrijwillige basis tot resultaat leiden, dan zullen NS/ Synchron door middel van de mogelijkheid van het aanboren van subsidies bewoners activeren om over te stappen op alternatieve energie.
1.9	<u>Alle woningen worden gerealiseerd conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen.</u> In de ontwerpfase zal de ontwikkelaar een zogenaamd PKVW-advies aanvragen. Het advies en de maatregelen worden geborgd in de contractstukken en -tekeningen met de aannemers. Daarmee is de realisatie conform het Politiekeurmerk Veilig Wonen geborgd.
	Kantttekeningen/Risico's

1.1	<u>Het woningbouwprogramma voldoet niet aan het Coalitieakkoord (35% sociaal en 25% middensegment) en de Woonvisie.</u> De Ontwikkelvisie 2^e Daalsedijk, die in 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld, gaat uit van 30% sociaal en de overige woningen in de vrije sector. Op basis van deze uitgangspunten heeft grondeigenaar NS afspraken gemaakt en plannen uitgewerkt met ontwikkelaar Synchron. Aanvullend op de 30% sociaal programma uit de Ontwikkelvisie is NS bereid om 15% betaalbare koop toe te voegen. Het gebied wordt daarmee ontwikkeld met een mooi gedifferentieerd woningbouwprogramma, maar er wordt niet voor alle doelgroepen voldaan aan de ambities van het College en de uitgangspunten zoals die in 2019 in de Woonvisie zijn vastgelegd. Aan de 2^e Daalsedijk komen grondgebonden woningen in de vrije sector. Aan de spoorzijde zullen vooral gestapelde woningblokken met appartementen in de sociale huur, middensegment en vrije sector ontwikkeld worden. Bij onzelfstandige studentenwoningen wordt de huurprijs gemaximeerd, bij zelfstandige studentenwoningen echter niet. Voor studenten is de betaalbaarheid van groot belang. Het niet maximeren van de huurprijs kan betekenen, dat de woningen op termijn niet meer beschikbaar zijn voor de doelgroep studenten. De ondergrens van het woonoppervlak voor woningen in de sociale sector is niet 45 m² GBO, maar dit oppervlak wordt als <i>gemiddelde</i> gehanteerd. Dit kan betekenen dat er ook woningen kleiner dan 45 m² GBO in de sociale sector worden gerealiseerd.
1.2	<u>De verkeersdruk in de Bloemenbuurt neemt toe.</u> Het aantal motorvoertuigen per etmaal per straat blijft echter onder de 1.000, wat vergelijkbaar is aan een passende intensiteit op een woonerf. Er is gekozen om de woonerfrichtlijn aan te houden om de leefbaarheid in de Bloemenbuurt goed te houden binnen de huidige weginrichting met een smal straatprofiel. Dit gebied is een 30 km/u zone, een categorie hoger. Er had daarom verkeerskundig ook van meer motorvoertuigen per etmaal kunnen worden uitgegaan. De zorg bij omwonenden is filevorming in de dwarsstraatjes met auto's die de Amsterdamsestraatweg op willen rijden maar lang moeten wachten vanwege de drukke fietspaden van de Amsterdamsestraatweg. Met de beoogde herinrichting van de Amsterdamsestraatweg wordt deze zorg meegenomen.
1.3	<u>Voor de spooronderdoorgang tussen de 2e Daalsedijk en de 1e Daalsedijk/ Boorstraat is nog geen dekking.</u> De verwachting is dat de fietsdruk op de Amsterdamsestraatweg door de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk verder zal toenemen. De realisatie van twee spooronderdoorgangen voor fietsers en voetgangers is randvoorwaardelijk gesteld voor een succesvolle ontsluiting van het te ontwikkelen gebied (motie 2015/M26). De onderdoorgang tussen de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk wordt in 2021 gerealiseerd. De andere geplande onderdoorgang tussen de 2e Daalsedijk en de 1e Daalsedijk/ Boorstraat moet een belangrijke rol gaan spelen bij een goede fietsontsluiting van de gebiedsontwikkelingen Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk naar het centrum en vice versa en voor de geplande snelfietsroute Amsterdam-Utrecht. Er is een verkennend onderzoek gedaan naar welke nieuwe fietsverbindingen in Utrecht tot 2040 het meest kansrijk zijn om te realiseren. Er is daarbij onder andere gekeken naar technische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en meerwaarde voor wijk. De tweede onderdoorgang behoort tot de 9 meest wenselijke fietsverbindingen, die als eerste zouden kunnen worden opgepakt (zie raadsbrief Verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen, kenmerk 7390502/20200309SG dd 26 juni 2020). Het onderzoek dat hier aan ten grondslag ligt vormt de opmaat naar keuzes over investerings- en faseringsvoorstellen in het MPR 2021 en verder. Als resultaat uit de verkeersstudie Noordwest die in 2019 is gestart, worden dit najaar principekeuzes voor de Amsterdamsestraatweg opgesteld en gemaakt, voordat gestart wordt met de herziening van het in 2019 opgestelde concept IPvE/FO. Daarmee zou de

	Amsterdamsestraatweg fietsvriendelijker en aantrekkelijker kunnen worden en daarmee een aantrekkelijke en goede ontsluiting van het gebied 2e Daalsedijk worden
1.4	<u>Door binnenstedelijk in hoge dichtheid te bouwen is er relatief minder (dak)oppervlak voor opwekking van energie en/of klimaatadaptatie.</u> Het streven naar klimaatneutraliteit vraagt om veel (dak)oppervlak. Het benutten van daken voor de opwekking van energie (zonnepanelen) staat op gespannen voet met het benutten van daken voor groen en klimaatadaptatie. Door binnenstedelijk te bouwen in hoge dichtheid, is het aantal m2 dakoppervlak klein in verhouding tot het aantal woningen. Bij de bestaande panden die behouden blijven, is tevens sprake van constructieve beperkingen.
1.5	<u>De ontwikkelaar zorgt niet voor Certificaten Politiekeurmerk Veilig Wonen.</u> Ondanks dat de woningen wel voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen wordt geen certificaat aangevraagd. Aan een certificaat per woning zijn kosten verbonden voor de ontwikkelaar. Bovendien is het certificaat 10 jaar geldig. Daarna moeten bewoners zelf actie ondernemen voor verlenging om zo enige korting op de premie van de inboedelverzekering te kunnen krijgen
Beslispunt	
2	Het gehele plangebied 2 ^e Daalsedijk (deelgebied 1 t/m 4) te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren.
Argumenten	
2.1	<u>Het A2-parkeerregime draagt bij aan een leefbare en gezonde stad, duurzaamheid, bouwen in hoge dichtheden, kwaliteit in de openbare ruimte en een lage belasting van de auto-infrastructuur die past bij een centrumgebied.</u> De 2e Daalsedijk is straks een centrumgebied. Samen met deelgebied 1 worden er bijna 1.200 woningen gerealiseerd en 30.000m2 aan voorzieningen. Er wordt gebouwd in een hoge dichtheid die past bij een centrumgebied. De voorzieningen aan de Amsterdamsestraatweg en de nieuwe voorzieningen in de Cartesiusdriehoek (school, supermarkt, sportaccommodatie) liggen op loopafstand. Het gebied is bovendien goed bereikbaar met het OV door het naastgelegen station Zuilen en de bushaltes aan de Amsterdamsestraatweg. De binnenstad met haar voorzieningen zijn goed bereikbaar per fiets. Een te realiseren onderdoorgang ter hoogte van de Boorstraat kan dit nog verder versterken. Het gebied functioneert daarmee straks als een centrumgebied met de daarbij horende hoeveelheid verkeer. De behoefte en noodzaak voor het autogebruik ligt daardoor lager. Lage parkeernormen, conform A2 centrumgebied zijn dan ook passend.
2.2	<u>Door het verlagen van de parkeernorm van A2-gebied wordt de verkeersgeneratie naar het plangebied lager</u> De ambitie is om het plangebied zo autoluw mogelijk te ontwikkelen. Uit onderzoek van het bureau Goudappel Coffeng (2016) blijkt dat verreweg het grootste effect op een lager autogebruik behaald wordt met het verlagen van de parkeernormen. Per huishouden of bedrijf zijn er dan minder (tot in het uiterste geval geen) parkeerplaatsen beschikbaar. Hierdoor ontstaat er minder ruimte voor de auto en zijn er minder verkeersbewegingen. Eerder heeft de gemeenteraad in de Ontwikkelvisie vastgesteld dat de verkeersdruk in de omgeving niet meer dan 2.400 mvt/etmaal mag toenemen ten opzichte van de referentiesituatie (3.400 mvt/etmaal). De totale verkeersdruk voor het plangebied en de bestaande Bloemenbuurt mag daarmee in totaal maximaal 5.800 mvt/etmaal bedragen. De Bloemenbuurt en de gebouwen die blijven, genereren een verkeersdruk van 2.710 mvt/etmaal. De nieuwe ontwikkeling van Wisselspoor mag daarmee maximaal 5.800 - 2.710 = 3.090 mvt/etmaal bedragen. De verkeersgeneratie voor deelgebied 1 bedraagt 486 mvt/etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 maximaal 3.090 - 486 = 2.604 mvt/etmaal mag bedragen.

	Op dit moment ligt het plangebied in de zone B1 conform de Nota Stallen en Parkeren. Uit de verkeersonderzoeken (zie bijlagen bestemmingsplan) blijkt dat de verkeersgeneratie van het representatieve programma binnen de 2.604 mvt/etmaal blijft, namelijk 2.265 mvt/etmaal. Ook wanneer het plangebied B1-gebied wordt, blijft de verkeersgeneratie <u>binnen</u> de 2.604 mvt/etmaal, namelijk 2.417 mvt/etmaal. Om de ambitie van een autoluwe ontwikkeling zo goed mogelijk vorm te geven wordt voorgesteld het plangebied te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren, passend bij een centrumgebied.
2.3	<u>Er worden voldoende alternatieven aangeboden voor de eigen auto.</u> Naast de goede bereikbaarheid van het plangebied per voet, fiets en openbaar vervoer worden er aanvullend deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In het plangebied worden verspreid deelauto's aangeboden. Bij de oplevering van de eerste woningen zijn er minimaal 10 deelauto's beschikbaar. Dit aanbod wordt naar behoefte verder uitgebreid. Ook worden er extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, conform de nota Stallen en Parkeren
2.4	<u>De effecten op de naastgelegen gebieden zijn beperkt.</u> Toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied krijgen geen vergunning voor straatparkeren in het plangebied of in de omgeving. Om te voorkomen dat er door de ontwikkeling van het plangebied parkeeroverlast ontstaat in de aangrenzende buurten, worden de parkeertarieven voor het bezoekersparkeren van het plangebied ongeveer gelijk als de parkeertarieven van de aangrenzende buurten.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>De parkeerdruk kan toenemen in de Bloemenbuurt.</u> In een deel van de naastgelegen Bloemenbuurt is het straatparkeren nu gratis (deel Amsterdamsestraatweg – Seringstraat). Door het toevoegen van een nieuwe gebiedsontwikkeling met betaald parkeren kan de parkeerdruk in dit deel van de Bloemenbuurt toenemen. Vanuit de ontwikkeling van het de naastgelegen Cartesiusdriehoek wordt al een draagvlakmeting georganiseerd volgende de bestaande procedure Invoering Betaald Parkeren. In de communicatie rond deze draagvlakmeting wordt ook de ontwikkeling 2 ^e Daalsedijk benoemd.
2.2	<u>Lage parkeernormen vragen en stimuleren ander gedrag van toekomstige bewoners.</u> De toekomstige gebruiker, koper of huurder heeft beperkt ruimte voor de eigen auto. Dat kan omdat er voldoende alternatieve mobiliteitsopties in de omgeving zijn en worden aangeboden. Dit moet vooraf duidelijk zijn, zodat men zich realiseert welk mobiliteitsgedrag van hen verwacht wordt. De initiatiefnemer is verplicht hierover op duidelijke wijze te communiceren met kopers/huurders van het bestaande en door hem nieuw te realiseren vastgoed.
Beslispunt	
3	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport bestemmingsplan 2 ^e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4, met daarin de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan te verwerken.
Argumenten	
3.1	<u>De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan.</u>

Er is één gemeenschappelijke zienswijze ingediend, waarop in het vaststellingsrapport een reactie is gegeven. De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijze gaat kort samengevat over (inclusief cursief samengevat de reactie erop) :

- De toename van verkeer in de straat in relatie tot de bouwkundige staat van de woningen.

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.

- De toename van het verkeer in relatie tot de veiligheid van voetgangers die op de straat lopen.

Een verkeersdruk van maximaal 1.000 motorvoertuigen (dit is de richtlijn voor een woonerf) mag niet overschreden worden. Deze maximale verkeersdruk past goed bij de huidige smalle straten, bij de functie van de straten (verblijfsgebied) en bij het gewenste gebruik van de straten ('spelen op straat'). Bij deze verkeersdruk blijft het ook mogelijk dat voetgangers af en toe op de straat lopen.

- De toename van vrachtwagenverkeer door de straat vanwege de knips die komen op de 2^e Daalsedijk.

De knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, waardoor vrachtverkeer via de 2^e 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. Hierdoor blijft de situatie met betrekking tot vrachtverkeer in o.a. de Concordiastraat ongewijzigd. Hierop is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.

- De toename van bouwverkeer (zoals busjes) door de straat tijdens de bouwjaren; 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. Doordat de deelgebieden gefaseerd worden gebouwd, zullen naar verwachting verschillende straten van de Tweede Daalsebuurt gedurende de bouwperiode in verschillende periodes te maken krijgen met een toename van het bouwverkeer.

- Dat de Concordiastraat naar verwachting de absolute voorkeursroute wordt voor verkeer naar het plangebied, waardoor aan de verkeersdoorrekening wordt getwijfeld en indieners willen dat een alternatief verkeersplan in werking treedt als de werkelijkheid toch anders uitpakt.

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. Mocht er onverhoopt grote overlast ontstaan, dan pakken we dit op dat moment op. Op dit moment bestaat er geen aanleiding om aan de betrouwbaarheid van de verkeersmodellen te twijfelen.

- Dat de Concordiastraat naar verwachting ook deel gaat uitmaken van het verkeersplan om de Amsterdamsestraatweg verkeersmatig te ontlasten en deel uitmaken van twee verkeersplannen is onevenredig bezwarend voor de straat.

Dit is niet het geval. Op dit moment wordt onderzocht op welke wijze de Amsterdamsestraatweg anders kan worden ingericht. Er worden geen netwerkmaatregelen (zoals een knip) aangebracht, waardoor de verkeerscirculatie op de Amsterdamsestraatweg en op de aanliggende wegen niet verandert.

- Dat de leefbaarheid in de straat met dit plan in één keer teniet wordt gedaan.

Een goed woon- en leefklimaat in de straten van de Bloemenbuurt is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan een belangrijk uitgangspunt geweest. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is aangesloten bij de richtlijn van een woonerf van maximaal 1.000 motorvoertuigen per dag.

- Dat door dit plan de Amsterdamsestraatweg nog onveiliger wordt; 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 hier ook rekening mee gehouden.

- Dat het plangebied anders ontsloten moet worden (bijv. via een autotunnel onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek of een permanente ontsluiting achter de

	Seringstraat). <i>In het verleden zijn meerdere alternatieven verkend. De door indieners aangedragen alternatieven sluiten echter niet aan bij de vastgestelde ontwikkelvisie uit 2015, ondermijnen de visie om het gehele gebied autoluw te ontwikkelen en passen 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 ruimtelijke kwaliteit (verblijven) voor voetgangers en fietsers. Ook zijn de alternatieven financieel niet haalbaar.</i>
3.2	<u>Met de wijzigingen is het bestemmingsplan in lijn gebracht met het ontwikkelkader en is de toelichting n.a.v. de zienswijze aangepast.</u> Met de ambtshalve wijziging is -in lijn met het ontwikkelkader- voor de zuidoosthoek een regel opgenomen waarmee studentenwoningen met onzelfstandige woonruimte worden mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Hierin wordt aangegeven dat de knips worden opengesteld voor vrachtverkeer, maar niet voor auto's.
Beslispunt	
4	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argument	
4.1	<u>Het verhaal van kosten is op een andere manier verzekerd</u> Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De initiatiefnemer vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.
Beslispunt	
5	Het bestemmingsplan 2^e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4 dat bestaat uit het digitale bestand NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BP2EDAALSEDEEL2TM4-VA01.dgn vast te stellen.
Argumenten	
5.1	<u>Het bestemmingsplan sluit aan op de ambities uit de Ontwikkelvisie en het Ontwikkelkader 2^e Daalsedijk deelgebied 2 t/m 4.</u> De volgende ambities uit de ontwikkelvisie zijn uitgewerkt in het bestemmingsplan: <i>Er wordt een gemengd woonwerkgebied gecreëerd, met o.a. (creatieve) bedrijvigheid en horeca waarvoor de bestaande gebouwen heel geschikt zijn,.</i> In de ontwikkelvelden worden woningen mogelijk gemaakt. In de bestaande gebouwen kunnen diverse functies komen zoals: creatieve bedrijven, culturele voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven. Horeca kan zich in een aantal bestaande gebouwen vestigen. <i>Bij de ontwikkeling van het plangebied ontstaan kansen om het groen op deze locatie een meer openbaar karakter te geven voor de huidige bewoners van de Daalsebuurt.</i> Binnen de groenbestemming worden langgerekte parken en pocket parks aangelegd, die openbaar toegankelijk zijn. <i>Het gebied wordt autoluw gemaakt, zodat het rustige karakter van de huidige woonstraten behouden zal blijven. Daarnaast wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen laag gehouden.</i> Het maximaal aantal verkeersbewegingen per etmaal is vastgelegd, er mogen uitsluitend

	parkeerplaatsen door het toepassen van de minimale parkeernormen worden aangelegd en in een deel van het plangebied mogen geen autoparkeerplaatsen voor bewoners worden aangelegd. Dit resulteert in een autoluw gebied. <i>De ontwikkelvelden zoeken naar een goede balans tussen de grote korrel van de locatie en de bedrijfsloodsen en de kleine maat van de omliggende woningen.</i> De toegestane bouwhoogtes passen bij de schaal van de omgeving. De ontwikkelvelden die direct tegenover de 2e Daalsedijk liggen hebben een maximale bouwhoogte van 10 meter. Dit sluit aan de bij de tegenovergelegen eengezinswoningen. In de ontwikkelvelden daarachter is een maximale bouwhoogte van 14 meter toegestaan. Bij de ontwikkelvelden die aan de kant van het spoor liggen zijn 'gemiddelde' bouwhoogtes van 17 of 23 meter het uitgangspunt om een gevarieerd beeld te krijgen en om de kleine korrel te benadrukken. Voor bouwvelden midden in het plangebied langs het spoor is de gemiddelde bouwhoogte 17 meter (5 bouwlagen). De minimale bouwhoogte is 10 meter (3 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte is 23 meter (7 bouwlagen). In de zuidhoek langs het spoor is de gemiddelde bouwhoogte 23 meter (7 bouwlagen). De minimale bouwhoogte is 16 meter (5 bouwlagen) en de maximale bouwhoogte is 26 meter (8 bouwlagen). In een deel van de zuidhoek is een bouwhoogte tot maximaal 32 meter (10 bouwlagen) toegestaan.
5.2	<u>In het bestemmingsplan is juridisch verankerd dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 de 2.604 motorvoertuigen per etmaal niet overschrijdt, waardoor het aantal binnen de grenzen blijft van de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk.</u> Voor de ontwikkeling 'Wisselspoor' deelgebied 1-4 heeft de gemeenteraad op 2 april 2015 met de vaststelling (zie beslispunt 1.9) van de Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk besloten dat de verkeersdruk in de bestaande omgeving niet meer dan 2.400 motorvoertuigen per etmaal mag toenemen. Door de planontwikkeling verdwijnen er functies die in totaal 690 motorvoertuigen per etmaal veroorzaken. Dit betekent dat de nieuwe ontwikkelingen in Wisselspoor (in deelgebied 1 t/m 4) in totaal 3.090 (2.400 + 690) motorvoertuigen per etmaal mogen genereren. De verkeersgeneratie voor deelgebied 1 bedraagt 486 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersgeneratie van deelgebied 2 t/m 4 maximaal $(3.090 - 486 = 2.604)$ motorvoertuigen per etmaal mag bedragen. Om ervoor te zorgen dat we ook in de toekomst grip houden op de verkeersgeneratie is er via een voorwaardelijke verplichting in dit bestemmingsplan een verplichte toets opgenomen om ervoor te zorgen dat de verkeersgeneratie niet groter wordt. Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend wordt via de voorwaardelijke verplichting nagegaan of dit aantal aan motorvoertuigen per etmaal niet wordt overschreden. De berekening van de verkeersgeneratie vindt plaats op basis van de beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk. Deze beleidsregels zijn op 15 september 2020 door het college vastgesteld.
5.3	<u>Uit berekeningen naar trillingen in de woningen door goederenvervoer over het bestaande spoor, blijkt dat de streefwaarde voor nieuwe situaties haalbaar is.</u> Door middel van metingen en berekeningen is de nieuwe situatie van deze gebiedsontwikkeling nader onderzocht en getoetst aan (niet wettelijke) richtlijnen van de Stichting Bouwresearch deel B (SBR-B) 'Hinder voor personen in gebouwen'. In het kort geeft deze richtlijn een streefwaarde voor de maximale trillingssterkte van 0.2 voor nieuwe situaties (waaronder nieuwbouwwoningen) en 0.4 voor bestaande situaties. Door een onderzoeksbureau is op basis van berekeningen geconcludeerd dat met gangbare maatregelen aan de bebouwing zelf (bijvoorbeeld verzwaring van de strookfundering in combinatie met voorgespannen breedplaatvloeren) voldoende reductie te verwachten is, dat zelfs aan de streefwaarden voor nieuwe situaties (0.2) kan worden voldaan. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen moet middels een deskundigenonderzoek worden aangetoond, dat met het ingediende voorstel alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen worden getroffen, zodat kan worden voldaan aan de streefwaarden voor nieuwe situaties. Dit wordt via een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan afgedwongen.
5.4	<u>De wens om woningen vrij uitzicht te geven is grotendeels in balans gebracht met de gezondheidsgedachte om zware geluidsbelasting op woningen te voorkomen.</u>

	Ten tijde van de Ontwikkelvisie (2015) was de verwachting dat de maximale grenswaarde voor geluid zou worden overschreden. Vanwege de wens om de woningen vrij uitzicht te geven waren geluidsschermen echter niet wenselijk, omdat daarmee het zicht op de spoorlijnen wordt ontnomen en het karakter van de plek wordt aangetast. In de Ontwikkelvisie is daarom opgenomen, dat de bebouwing aan de spoorzijde zo veel mogelijk wordt uitgewerkt met dove gevels. Bij een dove gevel, waarin geen te openen delen, zoals ramen, zitten hoeft vanuit de wet niet te worden getoetst. Later is uit onderzoek gebleken dat de wettelijke waarde (van 68 dB) net niet zou worden overschreden en dove gevels niet nodig waren. Nadien is de Nota Volksgezondheid vastgesteld (2019). Hierin is een ambitiewaarde van 63 dB opgenomen (dit is 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde). Hierdoor is voor plangebied 2e Daalsedijk naar geluidsbeperkende maatregelen gezocht. Uitgangspunt hierbij was om zoveel mogelijk woningen onder de 63 dB te krijgen en dat de nieuwe maximale grenswaarde van 65 dB, die geldt zodra de Omgevingswet in werking treedt, niet overschreden wordt. Raildempers en een geluidsscherm op de naastliggende fly-over worden als geluidsbeperkende maatregelen getroffen in het gebied. Hierdoor voldoet het overgrote deel van de woningen aan de ambitiewaarde van 63 dB (857 van de 1.050 woningen) en blijven alle woningen onder de 65 dB. Verdere geluidsbeperkende maatregelen als extra raildempers op andere stukken spoor leveren nog slechts een afname van maximaal 0.4 dB bij enkele tientallen woningen op tegen 4 ton aan kosten en zijn om die reden als niet doelmatig beschouwd.
	Kanttekeningen/Risico's
5.1	<u>Voor niet alle woningen blijft de geluidsbelasting onder de ambitiewaarde van 63 dB.</u> Voor niet alle woningen blijft de geluidbelasting onder de ambitiewaarde van 63 dB. Van de 1.050 woningen hebben er na het toepassen van een pakket aan maatregelen (raildempers en een geluidsscherm op de naastliggende fly-over) 567 woningen nog een geluidsbelasting boven de 55 dB, waarvoor een hogere waarde besluit benodigd is. Daarvan hebben 193 woningen een geluidsbelasting boven de ambitiewaarde van 63 dB (110 woningen met 64 dB en 83 woningen met 65 dB). Deze woningen (appartementen) liggen met name op enige hoogte, waardoor het aanbrengen van een geluidsscherm niet effectief zal zijn.
	Beslispunt
6	De bevoegdheid om op twee locaties binnen de bestemming 'Gemengd' een hotel mogelijk te maken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.
	Argument
6.1	<u>Er kan nader, aan de hand van een concreet initiatief, beoordeeld worden of de hotelfunctie een positieve bijdrage levert aan het hotelaanbod.</u> Op twee locaties met hoge cultuurhistorische waarde (Concordiastraat 80: voormalige HTMU loods en 2^e Daalsedijk 4: voormalige wagenmakerij) worden hotels via een zogenaamd delegatiebesluit mogelijk gemaakt. De raad delegeert de bevoegdheid aan het college om op die locaties hotels te faciliteren. Dit delegatiebesluit is de nieuwe wijzigingsbevoegdheid onder de Omgevingswet en hier kan op grond van artikel 7c lid 13 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet al toepassing aan worden gegeven. Een hotel kan een goede nieuwe bestemming aan het industrieel erfgoed geven. Een eventuele hotelfunctie moet passen binnen de kaders van het hotelbeleid.

Financiën

Voor het maken van het bestemmingsplan betaalt de initiatiefnemer leges. Andere gemeentelijke kosten worden verhaald via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

Vervolg

De indieners van de inspraakreacties/zienswijzen op het ontwikkelkader en bestemmingsplan worden op de hoogte gesteld van de vaststellingsbesluiten.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit en het besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscourant en op het internet op de websites <https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan> en www.ruimtelijkeplannen.nl. De besluiten met bijbehorende stukken worden zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Participatie

Tijdens de ontwikkeling van deelgebied 1 heeft er participatie op verschillende niveaus plaatsgevonden. Voor het maken van de Ontwikkelvisie (2015) is de klankbordgroep 2e Daalsedijk geraadpleegd. De kennis die is opgedaan uit de participatie vanuit deelgebied 1 is input geweest voor de verdere uitwerking van de Ontwikkelkaders voor deelgebied 2-4 en het beeldkwaliteitsplan.

De opmerkingen en andere bevindingen hadden vooral betrekking op de wens om verkeer evenwichtig te verdelen over de 2e Daalsedijk, veiligheid van het toekomstige park en het betrekken van de juiste bewoners bij de participatie. Er zijn ook zorgen geuit over hinder voor bestaande bebouwing als gevolg van de bebouwingshoogten en dichtheid, en hinder tijdens de bouwfase.

In februari 2018 is met de klankbordgroep gesproken over de verdere ontwikkeling van deelgebied 2 t/m 4. Er is toen een extra autoknip voorgesteld, die is overgenomen. Op 16 april 2019 heeft een brede informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het plangebied (HTMU loods). Op de bijeenkomst is een plenaire presentatie gegeven over de planontwikkeling en is de mogelijkheid geboden om op thema's nadere informatie te verkrijgen. Er wordt een nieuwe klankbordgroep gevormd die wordt betrokken bij de verdere planuitwerking.

Op 15 juni 2020 vond er een online informatieavond plaats, waarbij door NS, Synchron en de gemeente informatie werd gegeven over het ontwikkelkader, het ontwerpbestemmingsplan (inclusief de procedures) en de vervolgstappen. Tijdens deze avond konden er ook vragen gesteld worden.

Zowel het ontwikkelkader als het ontwerpbestemmingsplan hebben van vrijdag 5 juni tot en met donderdag 16 juli ter inzage gelegen. Op het ontwikkelkader zijn twee reacties ingediend: over de bereikbaarheid van de laadpaal aan de 2e Daalsedijk én over de het verhogen van het aandeel sociale huurwoningen, zie bijgevoegde Inspraaknota ontwikkelkader 2e Daalsedijk. Er is één zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan (zie argument 3.1)

Communicatie

Onder het kopje vervolg is aangegeven hoe we het besluit bekendmaken.

Referendabel

De referendumverordening is niet van toepassing op het raadsvoorstel voor zover dat gaat over vaststelling van het bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht). De referendumverordening is wél van toepassing op het besluit tot vaststelling van het ontwikkelkader. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van het ontwikkelkader. Daarom treedt het raadsbesluit over het ontwikkelkader én over het bestemmingsplan pas in werking 5 weken na bekendmaking van het raadsbesluit

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming:

- Ontwikkelkader 2^e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Beeldkwaliteitsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Bestemmingsplan "2^e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4" in pdf (bestaande uit regels, toelichting en verbeelding);
- Digitale bestemmingsplan "2^e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4" via link naar RO publiceer;
- Vaststellingsrapport bestemmingsplan 2^e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4;
- Delegatiebesluit hotelfunctie;
- Afbeelding invoeren betaald parkeren 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Bijlagen informatief:

- Bevat persoonsgegevens – Zienswijze Bestemmingsplan 2e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4
- Inspraaknota ontwikkelkader 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan 2^e Daalsedijk deelgebied 2 tot en met 4

September 2020

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN 2 ^E 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>
2	SAMENVATTING.....	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....	5
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	6
	ZIENSWIJZE 1	6

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan 2^e 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 m², 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e Daalsedijk. Zodra de twee 'knips' op de 2^e 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^e 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^e 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^e 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^e Daalsedijk niet zijn gerealiseerd, kan het niet zware bouwverkeer ook via de 2^e 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 toegangsroute, 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^e 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^e 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 C¹, 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

¹ 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^e 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, onveilig en ongezond 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^e 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^e 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^e 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^e 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^e 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.