Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk

Utrecht

Colofon

Deze Ontwikkelvisie 2e Daalsedijk is tot stand gekomen in opdracht van
NS Stations Vastgoed en Ontwikkeling.
088 67 11 940

Rebelgroup
Chiron Development
BGSV, bureau voor stedebouw
Witteveen+Bos
Goudappel Coffeng
APPM

Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk

Utrecht

Inhoudsopgave

I. Ontwikkelvisie 5

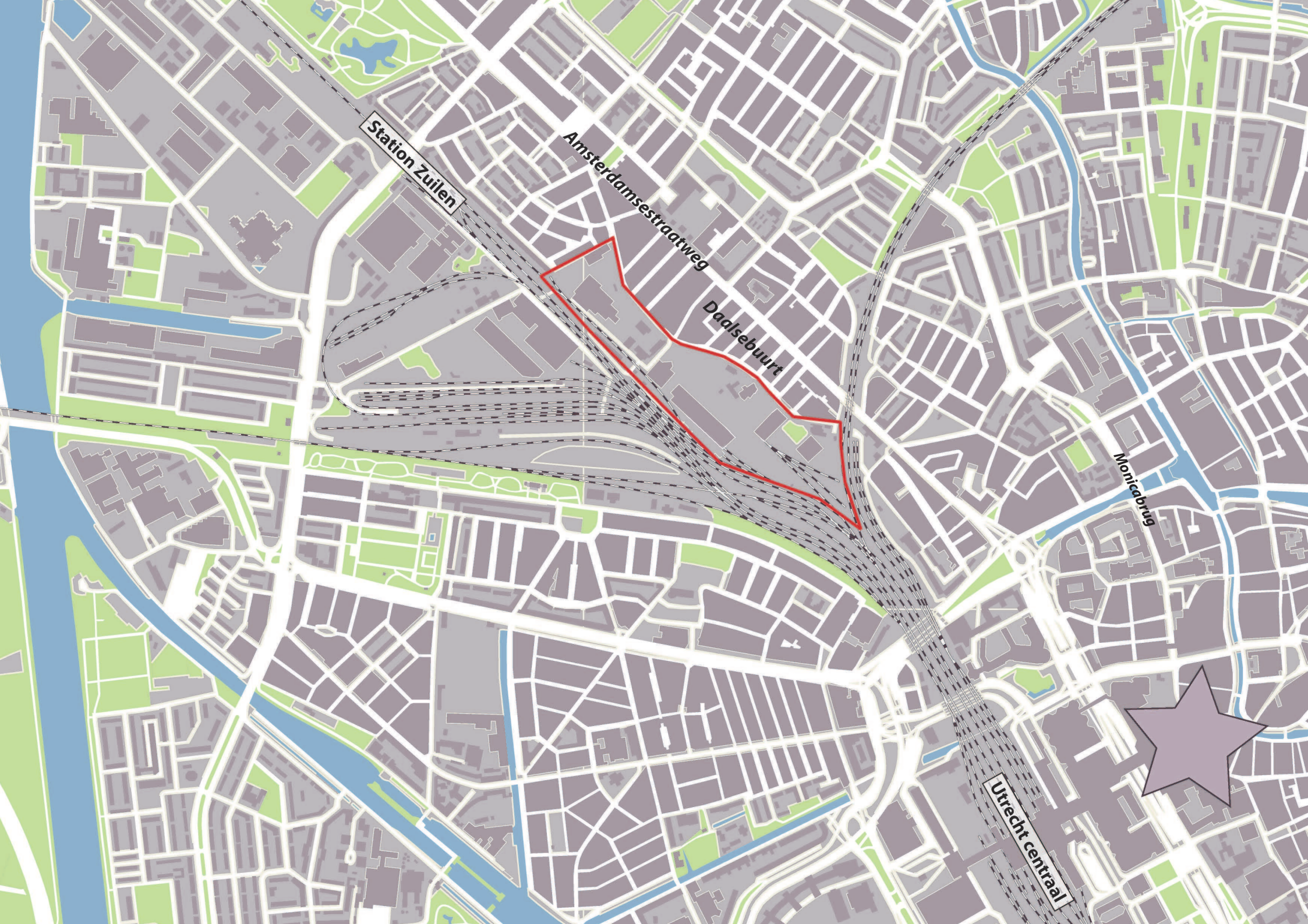
1. Inleiding 7
2. Historie 7
3. Huidige situatie 9
4. Relevant beleid 15
5. Ontwikkelingspotentie en markt 17
6. Ontwikkelvisie 19
7. Strategie 27

II. Ontwikkelkader 31

1. Inleiding 33
2. Huidige situatie 35
3. Ontwikkelkader 37
4. Planuitwerking en nadere onderzoeken 41
5. Communicatie en participatie 43

I

Ontwikkelvisie


Station Zuilen
Amsterdamsestraatweg
Daalsebuurt
Monicabrug
Utrecht centraal

1. Inleiding

Nieuwe visie op industriegebied 2e Daalsedijk broodnodig

Het bedrijventerreingebied 2e Daalsedijk is een industrieel en in onbruik geraakt gebied in de gemeente Utrecht. Het heeft met het vertrek van de wisselbouwwerkplaats zijn betekenis als bedrijfsterrein ten behoeve van de Spoorwegen de laatste decennia meer en meer verloren.

Door de NS en gemeente Utrecht wordt sinds begin deze eeuw nagedacht over een nieuwe bestemming voor dit gebied. Dat leidde in eerste instantie tot een visie op grootschalige herontwikkeling in een hoge stedelijke dichtheid, waarbij een verbinding tot stand werd gebracht met de Carthesiusdriehoek (plan Soeters). Deze visie is - mede door de economische crisis - niet haalbaar gebleken.

Op het terrein 2e Daalsedijk zijn gebouwen zonder concrete toekomstwaarde gesloopt, waardoor er nu grote lege kavels liggen. Gebouwen met een reële gebruikswaarde zijn op tijdelijke basis in gebruik genomen. Gebouwen met een cultuurhistorische waarde zijn behouden, in afwachting van een nieuwe bestemming.

Een nieuwe, inspirerende en realistische visie op het gebied is broodnodig. Daarom heeft NS besloten voor het bedrijventerrein 2e Daalsedijk een ambitieuze ontwikkelvisie op te stellen die past bij het gebied en deze tijd.

NS-visie als kader voor herontwikkeling in haalbare stappen

De visie van de NS biedt een kader waarbinnen tijdelijk gebruik kan worden uitgebreid en de herontwikkeling in haalbare stappen tot stand kan komen. Ontwikkeling is mogelijk binnen de huidige bestemming (bedrijventerrein), maar NS heeft als eigenaar van de grond het voornemen om de locatie geleidelijk te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied, wat een meerwaarde oplevert voor de stad Utrecht. Dit doel past niet in het vigerende bestemmingsplan, waarvoor een nieuw bestemmingsplan zal moeten worden opgesteld. Deze ontwikkelvisie legt daarvoor het fundament.

Plangebied: privaat bedrijventerrein in eigendom NS

Industriegebied 2e Daalsedijk (hierna ook genoemd het "plangebied") ligt ingesloten tussen de spoortracés Utrecht-Amsterdam en Utrecht-Amersfoort, de 2e Daalsedijk en de achterzijde van de bebouwing aan de Chrysantstraat. Het plangebied is volledig eigendom van NS en vormt een afgesloten privaat bedrijfsterrein.

Ontwikkelvisie en Ontwikkelkader

Dit document bestaat uit een "Ontwikkelvisie", waarin de visie voor het plangebied in hoofdlijnen uiteen wordt gezet. Voor de verwachte eerste fase van de planontwikkeling is een deeluitwerking ("Ontwikkelkader") opgesteld, waarin het kader voor concrete planvorming is opgenomen. Een tweetal bijlagen is opgenomen, met de uitwerking van onderzoeken naar verkeer, geluid, milieuaspecten en vergunningen.

2. Historie

2e Daalsedijk tot 1812 enige wegverbinding Utrecht-Amsterdam

De 2e Daalsedijk was in de 11e/12e eeuw een gedeelte van de wegverbinding van Utrecht naar Amsterdam. Lange tijd was deze weg zelfs de enige verbinding, maar in 1812 kwam daar verandering in, toen op bevel van Napoleon de Amsterdamse Straatweg aangelegd. Hiermee werd het belang van de 2e Daalsedijk minder.

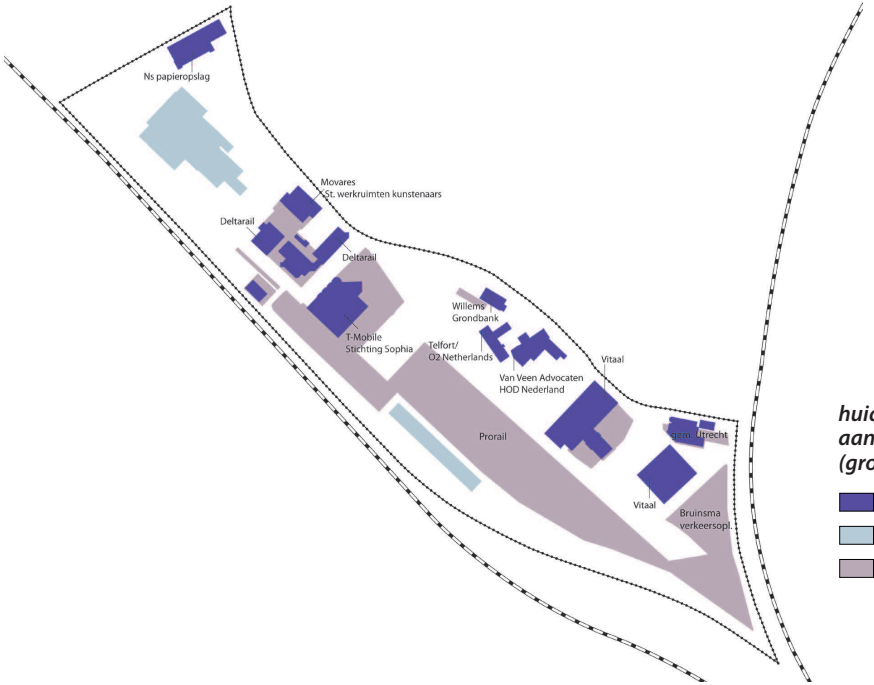
Belang Centrale Werkplaats afgenomen

Met in 1843 de aanleg van de tweede Spoorverbinding van Nederland van Utrecht naar Amsterdam, ontstond behoefte aan werkruimte voor onderhoud en bevoorrading langs het spoor. Die behoefte nam verder toe met de aanleg van de spoorverbinding van Utrecht naar Zwolle in 1863. Vanaf omstreeks 1860 bouwden diverse spoorwegmaatschappijen het gebied tussen de 2e Daalsedijk en beide spoorverbindingen van zuid naar noord om tot een industrieel terrein met loodsen, rails, schoorstenen en ketelhuizen. Gaandeweg werd dit gebied daardoor één van de centrale werkplaatsen in Nederland, met als specialiteit het maken van rijtuigen en bagagewagens. Eind vorige eeuw nam het belang van het gebied als Centrale Werkplaats af en kwamen gebouwen leeg te staan. Sommige gebouwen werden hierop gesloopt, andere gebouwen verhuurd als kantoor/ bedrijf en er staan (historische) gebouwen leeg in afwachting van een nieuwe bestemming. De waardevolle gebouwen die op deze Centrale Werkplaats zijn gerealiseerd, zijn door de gemeente Utrecht zorgvuldig beschreven in het document Werken aan het spoor (september 2008).

Arbeiderswoningen in Daalsebuurt

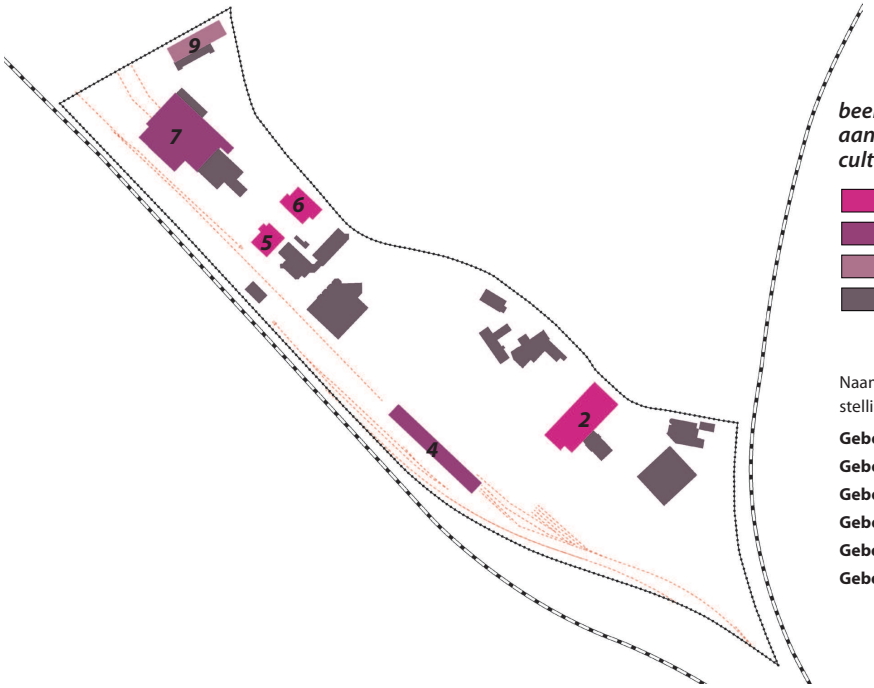
Aan de andere zijde van de 2e Daalsedijk is in de periode 1880-1920 een woongebied met voornamelijk seriële arbeiderswoningen ontstaan, waarin werknemers van de Centrale Werkplaats woonden. Ook deze bebouwing is van zuid naar noord tot stand gekomen. Langs de Amsterdamse Straatweg zijn winkels en horecagelegenheden gevestigd. Op sommige plekken in de buurt is vervangende nieuwbouw verrezen.

‘Veel open ruimte in het gebied’



huidig gebruik;
aanwezige bebouwing en
(grond)verhuringen

- bedrijvigheid
- leegstaand gebouw
- terreinverhuring



beeldbepalende elementen;
aanwezige bebouwing en inrichting met
cultuurhistorische waarde

- hoge cultuurhistorische waarde, gemeentelijk monument
- hoge cultuurhistorische waarde, geen monument
- gebouw met cultuurhistorische waarde
- bedrijfsbebouwing zonder cultuurhistorische waarde

Naamgeving gebouwen op basis van; ‘Cultuurhistorische waarde-stelling van de spoorweggebouwen, 2008, oorspronkelijke functie’

Gebouw 2 : Wagenmakerij, schilderswerkplaats, zadelmakerij
Gebouw 4 : Reparatieloods
Gebouw 5 : Laboratorium
Gebouw 6 : Telegraafwerkplaats
Gebouw 7 : Bovenbouwwerkplaats
Gebouw 9 : Onderdelenwerkplaats

3. Huidige situatie

Locatie 2e Daalsedijk niet publiek toegankelijk

Het plangebied de 2e Daalsedijk ligt op steenworp afstand van Utrecht Centraal Station en de oude binnenstad en vormt daarmee een bijzondere binnenstedelijke locatie. Het plangebied ligt ten zuiden van de Daalsebuurt en wordt ingesloten tussen de 2e Daalsedijk en de treinsporen richting Amsterdam en Amersfoort. Op dit moment zijn in de meeste voormalige werkgebouwen andersoortige bedrijven gehuisvest dan de spoorgerelateerde bedrijven die er voorheen waren gehuisvest. Een groot deel van het terrein wordt momenteel niet gebruikt. De plek is geïsoleerd van haar omgeving: rondom het plangebied staat een hekwerk, slechts op een aantal plekken is een afgesloten toegang. Het terrein is daardoor niet publiek toegankelijk. Het plangebied heeft een omvang van circa 12 hectare.

Omgeving Bloemenbuurt

De 2e Daalsedijk is onderdeel van de Daalsebuurt. De Daalsebuurt maakt deel uit van de Bloemenbuurt. De Daalsebuurt ligt ten zuiden van de buurt Ondiep. Ten noorden van de 2e Daalsedijk ligt station Zuilen.
De Daalsebuurt is een stenige buurt die bestaat uit smalle woonstraten met arbeiderswoningen uit het begin van de vorige eeuw. De bouwblokken hebben een ondiepe maat en de bebouwing bestaat vooral uit 2-laagse woningen met een kap. Aan de Daalsedijk bevinden zich 3-laagse woningen met een kap. De woningen aan de Amsterdamsestraatweg bestaan uit vier lagen met in de plint winkelvoorzieningen. Het enige hoogteaccent in de omgeving is de watertoren aan de Amsterdamsestraatweg.

Functies en bebouwing vooral historisch industrieel

In het plangebied staan verschillende historische industriële gebouwen en een aantal recentere bedrijfs- en kantoorpanden. Er staan geen woningen. De grote korrel van de kantoorgebouwen en werkloodsen vormt een sterk contrast met de kleine korrel van de arbeiderswoningen in de Daalsebuurt. Dit contrast kenmerkt het bedrijventerrein de 2e Daalsedijk. De historische gebouwen met een industrieel karakter hebben een hoge cultuurhistorische waarde, waarvan een aantal gebouwen een monumentstatus heeft.
In "Cultuurhistorische waardestelling van de spoorweggebouwen in de Carthesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk" van Stadsontwikkeling uit september 2008 worden de gebouwen geduid met een gebouwnummer. Om de verschillende loodsen apart van elkaar te kunnen benoemen, zijn de gebouwnummers zoals deze zijn benoemd in dit document op de kaart met bestaande bebouwing en monumenten overgenomen. De gebouwen met een hoge cultuurhistorische waarde hebben een gebouwnummer en een naam gekregen die gebaseerd is op de oorspronkelijke functie van het gebouw.

Op het bedrijventerrein liggen delen van spoorlijnen en groengebieden, die als waardevol kunnen worden aangemerkt. Van de open terreinen zijn delen verhuurd. Deze terreinen worden door verschillende bedrijven onder meer gebruikt voor de opslag van materialen. Dat zorgt ervoor dat er nu weinig samenhang is in het gebied en dat de buitenruimte een versnipperd en rommelig karakter heeft.

Een aantal (kleinere) industriële gebouwen en bedrijfsgebouwen uit de 80'er jaren is in gebruik genomen door de creatieve industrie. Twee grote industriële gebouwen/hallen staan op dit moment leeg. Deze loodsen zijn door de creatieve sector wel al ontdekt voor tijdelijke evenementen en culturele activiteiten. Deze trend is waardevol voor de ontwikkeling van het plangebied vanwege de kenbaarheid en biedt kansen voor verdere transformatie van het gebied. De cultuurhistorische gebouwen zijn aantrekkelijk als motor voor versterking van de identiteit om toekomstige ontwikkelingen op gang te brengen.

Cultuurhistorische waarde

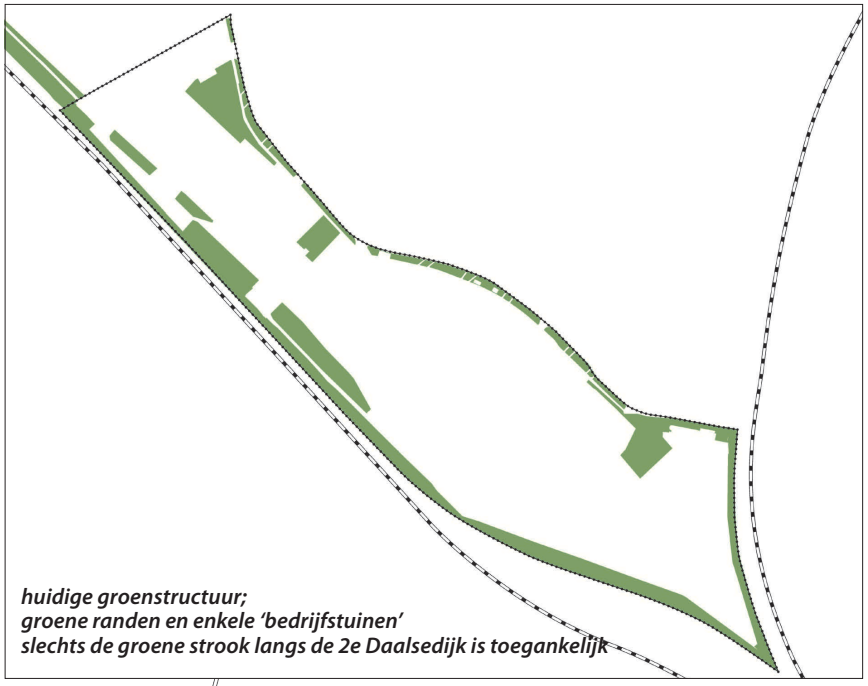
In de nota "Werken aan het spoor: Cultuurhistorische waardestelling van de spoorweggebouwen in de Carthesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk" van september 2008 is een uitvoerige beschrijving van elk relevant gebouw opgenomen. Voor deze beschrijving per gebouw zij hier nadrukkelijk naar deze nota verwezen.

Alle beschreven gebouwen, en evenzeer het terrein eromheen (met bijvoorbeeld de spoorrails, stelconplaten en het oorspronkelijke tracé van de Concordiastraat), zijn van algemene waarde vanwege de geschiedenis die ze vertellen over de spoorwegen in de stad Utrecht. Ze vormen een essentieel onderdeel van het spoorwegerfgoed. De oorspronkelijke werkplaatsgebouwen met hun typerende architectuur zijn alle onderdeel van het spoorwegcomplex en van hoge cultuurhistorische waarde. Bij de herontwikkeling verdient het aanbeveling de monumentale opzet van deze gebouwen te behouden. Later toegevoegde gebouwen hebben vooral betekenis als onderdeel van het spoorwegcomplex. Behoud van deze gebouwen verdient aanbeveling, maar hebben vanuit cultuurhistorisch perspectief meer mogelijkheden tot wijziging ten behoeve van nieuw functies.

Daalsebuurt

verkeersstructuur;
huidige bereikbaarheid van de locatie

- hoofd verkeersroute
- tweerichtingsverkeer
- éénrichtingsverkeer (met richtingaanduiding)
- spoorlijn
- (B) bushalte
- treinstation



huidige groenstructuur;
groene randen en enkele 'bedrijfstuinen'
slechts de groene strook langs de 2e Daalsedijk is toegankelijk

Huidige identiteit: industrieel en ruig

De huidige identiteit van het plangebied wordt in grote mate bepaald door de aanwezige cultuurhistorische gebouwen. Daarnaast levert de buitenruimte een belangrijke bijdrage aan de huidige sfeer en identiteit. De bedrijfsgebouwen uit de jaren '80 hebben over het algemeen weinig tot geen beeldbepalende kwaliteiten. De aanwezige rudimenten van spoorlijnen, de bestrating van stelconplaten, oude bielzen en de ruige beplanting versterken het industriële en ruige karakter van de locatie. De stad is vanuit de 2e Daalsedijk "voelbaar" door zicht op bijzondere gebouwen als de Dom, de watertoren en het Utrecht Centraal Station.

Door de geïsoleerde ligging en het afgesloten karakter van het plangebied heeft het gebied op dit moment nauwelijks betekenis voor de stad. Alleen vanuit de trein zijn de beeldbepalende gebouwen in het gebied goed zichtbaar. De industriële gebouwen en de bijzondere elementen in de buitenruimte nodigen uit om het plangebied te ontwikkelen tot een openbare plek met een bijzondere betekenis voor de stad: een binnenstedelijk woonwerkmilieu dat zowel door het maken van nieuwe openbare ruimte als door toevoeging van bijzondere functies en programma's, waarde toevoegt aan de stad.

Groenstructuur miniem

De stenige Daalsebuurt heeft weinig tot geen groenvoorzieningen. Langs de 2e Daalsedijk ligt een langgerekte groenstrook met daarin een aantal bredere groene plekken met speelvoorzieningen. Aan de kant van het bedrijventerrein vormt het groen een smalle continue zone tussen de Daalsebuurt en het plangebied. Het groen heeft de vorm van een langgerekt plantsoen met gemaaid gras, een aantal grote bomen en goed onderhouden hagen. In de omliggende bestaande buurten bestaat er echter een groot gebrek aan groene kwaliteit.

Op dit moment is het terrein 2e Daalsedijk niet openbaar toegankelijk door het hekwerk eromheen. Verscholen achter de hagen en het hekwerk liggen op een aantal plekken bijzondere bedrijfstuinen. Het aanwezige groen langs de spoorlijnen heeft een bijzonder ruig karakter met rails, bielzen en stelconplaten. Deze elementen zijn kenmerkend voor de buitenruimte op het plangebied. Bij 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.

Infrastructuur: beperkte verkeerscapaciteit

De Daalsebuurt is te kenmerken als een buurt in de Utrechtse binnenstadsschil met smalle straatjes met compacte, vooroorlogse rijtjeswoningen. De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor de buurt en het plangebied. De woonstraten in de Daalsebuurt zijn vrijwel allemaal eenrichtingsverkeer en sluiten aan op de Amsterdamsestraatweg. Via de woonstraten worden de bedrijven op bedrijventerrein 2e Daalsedijk ontsloten van de Amsterdamsestraatweg. De smalle straatjes in de Daalsebuurt kennen een relatief lage verkeersintensiteiten en hebben een beperkte verkeerscapaciteit.

De straten zijn in verband met de geringe breedte niet geschikt voor brede voertuigen. Door vrachtverkeer is steeds meer overlast ontstaan, die op de laatste jaren weer is afgenomen nu het terrein in een transitiefase verkeert. Op de Amsterdamsestraatweg rijden in de huidige situatie op het deel langs de Daalsebuurt tussen de circa 10.000 en 12.000 motorvoertuigen per etmaal. In het drukste uur van de dag rijden circa 1.000-1.200 motorvoertuigen door de straat. Daarnaast is de Amsterdamsestraatweg een belangrijke fietsverbinding tussen Zuilen en de binnenstad.

In de nabije toekomst wordt in een aantal maatregelen voorzien, waardoor de verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg ongeveer gelijk blijft (zie bijlage verkeersonderzoek Goudappel Coffeng). Eén van de maatregelen is bijvoorbeeld de knijp in de Monicabrug. In de huidige situatie zijn deze maatregelen echter nog niet uitgevoerd. Voor de korte en midden-lange termijn is de verwachting dat de verkeersintensiteit ongeveer gelijk zal blijven aan de huidige verkeersintensiteit. Op de lange termijn is het beleid om het doorgaand verkeer in dit gebied te weren, dit zal leiden tot een afname van het verkeer.

De verbindingen richting het centrum zijn voor fietsers en automobilisten beperkt tot een onderdoorgang van het spoor aan de Amsterdamsestraatweg. Op de Amsterdamsestraatweg rijden meerdere bussen richting het centrum, Utrecht CS en station Zuilen. Ten noorden van het plangebied ligt station Zuilen op slechts vijf minuten loopafstand. Utrecht CS en de binnenstad liggen op 10 minuten fietsafstand.

Doordat het bedrijventerrein 2e Daalsedijk volledig privaat is, lopen er nu geen doorgaande wandel- of fietsroutes door het gebied. Bij de ontwikkeling van het plangebied kunnen nieuwe wandel- en fietsverbindingen richting het centrum en de twee nabijgelegen treinstations kansen bieden om het autogebruik op het plangebied te beperken.

Onderzocht is welke gevolgen het voorgenomen programma heeft op de verkeerssituatie. De belangrijkste conclusie is: ***Omtrent restverkeerscapaciteit is de capaciteit van de woonstraatjes maatgevend voor de afwikkeling van het autoverkeer van en naar het toekomstige gebied. Op deze straten kan een beperkte hoeveelheid verkeer per etmaal worden afgewikkeld, vanwege het karakter van deze straten.***

smalle straatjes in Daalsebuurt

'buiten' in de nabijheid van de stad

ruig en industrieel

indicatieve geluidscontour geprojecteerd over de locatie

Milieuaspecten

Verschillende milieuaspecten hebben een impact op het plangebied. Deze worden uitvoerig beschreven in de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste aspecten uitgelicht.

Geluidbelasting serieus

Het plangebied wordt belast door spoorweglawaai van vier nabijgelegen spoorlijnen en door wegverkeerslawaai van de Amsterdamsestraatweg. De belangrijkste geluidsbronnen voor het plangebied zijn de drie doorgaande spoorlijnen Utrecht – Breukelen, Utrecht – Woerden en Utrecht – Soest. De spoorlijn Utrecht – Breukelen levert de grootste geluidsbelasting op voor het plangebied. Langs dit traject is een zone van circa tien meter (op 1,5 meter hoogte) tot circa 50 meter (op 7,5/15 meter hoogte) vanaf het spoor met een geluidbelasting van meer dan 68 dB. "Geluidsgevoelig bouwen" kan in deze zone worden gerealiseerd door het treffen van bron- of overdrachtsmaatregelen of door met dove gevels te werken. Realisatie van "geluidsgevoelige functies" in deze zone vergt een besluit hogere grenswaarde, en kan parallel met een planologisch besluit (zoals het bestemmingsplan) worden genomen.
Bij de uitwerking van woningen met dove gevels is afstemmen van de woningplattegrond op de geluidsluwezijde een belangrijk aandachtpunt om een gezonde en leefbare woonomgeving te creeren.

Bodem verontreinigd

Sinds het eind van de 19e eeuw hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden in het plangebied, waaronder diverse bodembedreigende activiteiten. In het verleden is een groot aantal bodemonderzoeken in het plangebied uitgevoerd, waarbij een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn aangetoond. Het gaat zowel om mobiele als immobiele grond(water)verontreinigingen die zijn veroorzaakt door voormalige bedrijfsmatige activiteiten. In 2004 is een raamsaneringsplan voor het gebied opgesteld waarop het bevoegd gezag in 2005 een beschikking "Ernstig en Urgent" (huidige terminologie: "Spoedeisend") heeft afgegeven. Vanwege deze beschikking moet vóór 15 januari 2015 met de sanering van de spoedeisende verontreiniging zijn gestart. Naast deze spoedeisende verontreiniging zijn er nog andere bodemverontreinigingen aanwezig die niet leiden tot onaanvaardbare humane en ecologische risico's – voor zover nodig ten behoeve van het beoogde gebruik – die bij herinrichting van het gebied gesaneerd kunnen worden.

Onderzocht is welke sanering nodig is om de voorgenomen ontwikkeling te realiseren.

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de spoedeisende verontreiniging en de niet-spoedeisende verontreinigingen, zowel mobiel als immobiel. De spoedeisende verontreiniging wordt gesaneerd conform het raamsaneringsplan en een nader op te stellen plan van aanpak. De overige mobiele verontreiniging wordt gesaneerd wanneer contact met de verontreinigde bodem mogelijk is. De immobiele verontreiniging wordt gesaneerd voor zover noodzakelijk voor het beoogde gebruik (functiegerichte sanering), waarbij de insteek is om eventuele vrijgekomen grond elders op locatie te herschikken of indien nodig af te voeren. De sanering van de immobiele verontreiniging zal pas worden uitgevoerd wanneer het betreffende deelgebied ontwikkeld gaat worden ("werk met werk maken").

Externe Veiligheid: risicoreducerende maatregelen en zelfredzaamheid

Over het spoortraject Breukelen – Utrecht vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Vanwege de (beperkte) omvang van het transport is voor bedrijven geen sprake van overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en/of de oriënterende waarde van het groepsrisico. Wanneer echter gevoelige functies (zoals wonen) in de nabijheid worden toegevoegd, zal wel een toename van het groepsrisico optreden. Bij de plantuitwerking zal die toename in overleg met de veiligheidsregio bestuurlijk moeten worden verantwoord door het bevoegd gezag (gemeente Utrecht). Dat houdt in dat een afweging zal worden gemaakt van de mogelijkheden van zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid, alternatieven en risicoreducerende maatregelen. Er zijn geen andere bronnen in de omgeving met een externe veiligheidscontour die belemmeringen opleveren voor het plangebied.

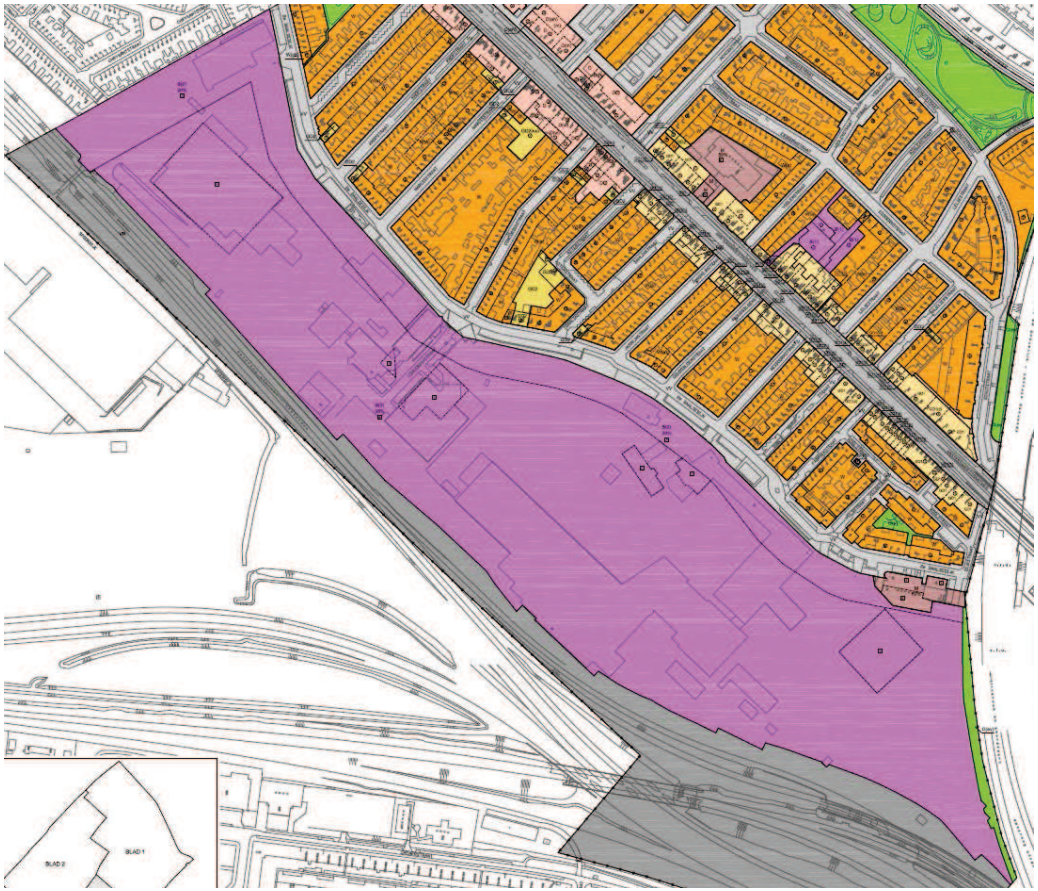
Milieuzonering: geen risico's te verwachten

Een deel van het plangebied valt binnen de milieuzone van het oostelijke deel van bedrijventerrein Carthesiusweg. Ook zijn er in het plangebied diverse bedrijven gevestigd. Dit betekent dat rekening moet worden gehouden met milieuhygiënische inpasbaarheid van gevoelige functies (zoals wonen) in het plangebied. Daarvan is sprake als een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd kan worden en als de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad. De "Grip op locatieanalyse" van Witteveen en Bos concludeert op basis van een inventarisatie conform het stappenplan uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" dat ten aanzien van de aspecten gevaar, stof, en geur geen risico's zijn te verwachten.

Milieu-impact verkeer

Het is de verwachting dat de verkeersmilieu-impact (lucht en geluid als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen) inpasbaar zal zijn. Het is wel nodig om in een vervolgfase de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen technisch in het verkeersmodel in te brengen en door te rekenen.

'spoor als decor'



bestemmingsplankaart; bestemming bedrijfsdoeleinden

DYNAMISCH STEDELIJK MASTERPLAN

Agenda binnenstedelijk bouwen / Samenvatting

UTRECHT

4. Relevant beleid

Structuurvisie gemeente Utrecht 2015-2030

De gemeente bereidt een nieuwe structuurvisie voor (2015-2030), die medio 2014 door de Gemeenteraad vastgesteld zou kunnen worden. In deze structuurvisie is het bedrijventerrein 2e Daalsedijk opgenomen bij "De Binnentuin" (perspectief 2030). Dat betekent dat herontwikkeling naar een gemengd stedelijk gebied (wonen, werken en ondersteunende voorzieningen) binnen die structuurvisie zou passen.

Bestemmingsplan Ondiep

Het plangebied 2e Daalsedijk ligt binnen het bestemmingsplan "Ondiep" (gemeente Utrecht, 25 maart 2009). Op één perceel in het zuidoosten van het plangebied na, heeft het gehele gebied de bestemming "Bedrijfsdoeleinden". Het uitgezonderde perceel in het zuidoosten heeft de bestemming "Maatschappelijke doeleinden". Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden worden onder meer de volgende bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt:

- bedrijven categorie 1 tot en met 3;
- opslag;
- vervaardiging van meubels;
- vervaardiging van rollend spoor- en tramwegmaterieel;
- ondergeschikte kantoorruimten.

Wijkgroenplan Noordwest: schaarste aan groen

De 2e Daalsedijk maakt onderdeel uit van de stedelijke bomenstructuur. De visie vanuit de gemeente is om deze structuur door te zetten en te versterken. Een deeluitwerking van het Groenstructuurplan is het Wijkgroenplan Noordwest (juni 2012). Daarin worden voor dit gebied twee waardevolle groenstructuren onderscheiden: het talud van het spoortracé Utrecht-Amsterdam en de parkstrook langs de 2e Daalsedijk. In de dichtbebouwde Daalsebuurt is deze parkstrook de enige groene ruimte. In het Wijkgroenplan Noordwest is hiervoor een project gedefinieerd: de gemeente kijkt samen met de bewoners wat de mogelijkheden zijn om deze strook aantrekkelijker te maken. Een tweede project betreft het opfleuren van straten in de Daalsebuurt. Deze twee projecten tekenen de schaarste aan groenvoorzieningen in de Daalsebuurt.

Dynamisch Stedelijk Masterplan ("DSM")

In dit platform voor stedelijke herontwikkeling is een debat gevoerd over de rollen die gemeente zou kunnen innemen bij herontwikkeling van verschillende gebieden. Voor Spoorzone 2e Daalsedijk heeft dit debat uitgewezen dat de gemeente een regisserende rol vervult. Dat wil zeggen dat de gemeente voorwaarden geeft voor de ontwikkeling, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, gewenste doelgroepen en vanuit ruimtelijk stedenbouwkundig oogpunt. De gemeente brengt het algemeen belang in, regelt de planologische procedures en kan middelen inbrengen en participatie organiseren, maar zal niet verantwoordelijk zijn voor de uiteindelijke ontwikkeling van het gebied.

DSM heeft zelf ook ideeën gegenereerd voor de invulling van het gebeid. Zij wenst een gemengde invulling van het gebied met woningen, creatieve bedrijvigheid, voorzieningen en evenementen. In haar ideeën heeft DSM aandacht voor beperking van de verkeersdruk, creëren van speel- en verblijfsplekken en biedt zij ruimte aan versterking van de groenvoorzieningen in de buurt.

Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar (juni 2011) wijst voor auto's de Amsterdamse Straatweg aan als toekomstige wijkontsluitingsweg, die bij de Carthesiusweg aansluit op de hoofdstructuur (2020). Voor fietsers behoort de Amsterdamsestraatweg tot het bestaande hoofdfietsnetwerk op stedelijk niveau. In het RVVP van het BRU valt de Amsterdamse Straatweg ook samen met het regionale kernnet fiets 2020. Voor het OV is rond 2e Daalsedijk geen verandering van beleid geformuleerd, anders dan een algemene herijking van de locaties van bushaltes binnen de ring van de gemeente Utrecht.

Voor een goede beheersing van de verkeerstromen wordt verkeersmanagement verder ontwikkeld. De verkeersbelasting die de ontwikkeling van 2e Daalsedijk met zich meebrengt, moet vanzelfsprekend passen binnen het nieuwe verkeersmodel dat de gemeente hanteert, zowel voor autobewegingen als milieuaspecten zoals geluid en fijnstof. Adviesbureau Goudappel Coffeng verwacht op basis van haar analyse dat de verkeersmilieu-impact inpasbaar zal zijn.

Gebiedsontwikkelingen en -kansen voor het plangebied

Afspraken in regionaal verband concentreren kantoorontwikkeling op de locaties Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Daarom is ontwikkeling van nieuwe kantoren in de 2e Daalsedijk niet mogelijk. Kantoorfuncties ondergeschikt aan de hoofdfunctie bedrijvigheid zijn volgens het vigerende bestemmingsplan mogelijk. Detailhandel is niet toegestaan.

Op grond van de nota Ontwikkelingskader Horeca (2012) behoort het wel tot de mogelijkheden horeca toe te voegen in 2e Daalsedijk (fastfood, restaurants en daghoreca).
Het huidige bestemmingsplan biedt verder voldoende ruimte om in het gebied weer bedrijven toe te voegen in de huidige gebouwen, dan wel in nieuw te ontwikkelen gebouwen.
Wonen is op grond van de structuurvisie een reële mogelijkheid en zou onder meer kunnen bijdragen aan het oplossen van de tekorten aan studentenwoningen, woningen voor starters en voor ouderen.
Het "Ontwikkelings- en toetsingskader grootschalige leisurevoorzieningen" (2003) verhindert de introductie van grootschalige leisurevoorzieningen (zoals bioscopen, musea, welness en fitness). Kleinschalige leisure en ondergeschikte retail is wel denkbaar in een gemengd stedelijk gebied en er is geen beleid geformuleerd dat zich daartegen verzet.

aluin
oersterke verhalen

5. Ontwikkelingspotentie en markt

Ontwikkelingspotentie via SWOT-analyse

De gemeente bereidt een nieuwe structuurvisie voor (2015-2030), die medio 2014 door de Gemeenteraad De ontwikkelingsrichting van de 2e Daalsedijk heeft weinig sturing gehad na het vertrek van de laatste grote spoorgerelateerde gebruikers. Met name hebben zich kleinschalige kantoorgebruikers, opslag, creatieve bedrijvigheid en zzp'ers op de 2e Daalsedijk gevestigd, vanwege de centrale ligging, de ruimte en een bijzondere vrijheid om "je ding te kunnen doen". Grote delen van het terrein zijn in ongebruikt geraakt, in afwachting van een keuze voor het gebied.

Om de ontwikkelpotenties te benoemen en de identiteit te formuleren dient het brede perspectief van de stad Utrecht als uitgangspunt. Vanuit alle onderzoeken die voorafgaand aan deze ontwikkelvisie zijn gedaan, de sessies met de markt en de gemeente Utrecht, hebben wij een SWOT-analyse ("strengths, weaknesses, opportunities, threats") gemaakt, bezien vanuit de ontwikkelpotenties van het gebied. Tevens is er een buurtbijeenkomst gehouden waarvan de uitkomsten als bijlage aan het document zijn toegevoegd.

Sterktes • Vijf minuten fietsen van de Binnenstad • Goede bereikbaarheid per OV (vijf minuten lopen tot station Zuilen) • Diversiteit aan bedrijven • Ontdekt als locatie voor tijdelijke evenementen en creatieve activiteiten • Veel ruimte • Vrijheidsgevoel • Industriële monumenten en cultuurhistorische elementen • Het spoor als decor • Weidse zichtlijnen	**Zwaktes** • Slecht bereikbaar voor vrachtverkeer • Beperkte verkeersbelasting mogelijk op ontsluitingswegen naar het gebied • Onbekendheid gebiedsidentiteit • Geringe bekendheid / zwak imago • Rommelige openbare ruimte • Afgesloten door hekwerk • Geen samenhang • Weinig interactie tussen bedrijven
Kansen • Benoemen van de sterke identiteit • Versterken van het stedelijk weefsel • Plaats bieden aan een groeiend aantal innovatieve ondernemers • Specifieke publieksbestemmingen • Toevoegen van groen aan naastgelegen woonwijk • Interesse van investeerders naar transformatie • Wens om te investeren in cultureel ondernemerschap / culturele hoofdstad 2018 • Kansen en ruimte voor tijdelijke initiatieven • Verdere ontwikkeling van een creatieve community • Grote delen beschikbaar terrein • Doorgroeimogelijkheden voor bewoners uit de naastgelegen woonwijk en de stad Utrecht	**Bedreigingen** • Economische dip / onbekende marktvraag • Creatieve sector is beperkt in omvang • Veel kleinschalige bedrijven hebben een beperkte financiële positie • Huidige bestemming geeft al mogelijkheden, waardoor financiële impuls tot transformatie beperkt is • Bestemmingswijziging duurt lang of komt niet van de grond • Noodzaak structuuringrepen met voorfinanciering • Beperkte mogelijkheden voor toename verkeersbelasting woonstraten

Marktpotentie bovengemiddeld

Het plangebied heeft te maken met een aantal marktontwikkelingen. Utrecht zal met zijn uitstekende vestigingsvoordelen een blijvend goede economische positie behouden binnen Nederland. De groeiverwachtingen zijn ondanks de huidige economische omstandigheden bovengemiddeld.

De marktvraag voor het plangebied verandert. Grootschalige productie en opslag en transportbedrijven zijn minder geïnteresseerd vanwege de slechte bereikbaarheid. Een bijzondere marktontwikkeling is de groeiende belangstelling van kustenaars en creatieve ondernemers. Het betreft een uiteenlopende groep van kunstenaars en ondernemers die zich bezighouden met media en creatieve zakelijke diensten. Daaraan gekoppeld is er ook behoefte aan kleinere retailfuncties als ateliers, fietsenmakers, winkeltjes etc. In Utrecht is de creatieve industrie bovengemiddeld aanwezig. Dit zijn startende ondernemers, kleinere en grotere bedrijven. Voor deze groepen zijn echter ook diverse andere locaties in Utrecht aangewezen.

Utrecht heeft de bijzondere positie dat er ook in deze tijd nog steeds veel vraag is naar studentenhuisvesting en starterswoningen. Veel jonge inwoners zijn op zoek naar een goede, betaalbare woning in of nabij het centrum van Utrecht. Zij willen niet terecht komen op een grootschalige nieuwbouwlocatie en vrezen voor een plek zonder karakter en identiteit. De mix van starterswoningen, kleinschalige bedrijvigheid, culturele en maatschappelijke voorzieningen en ruimte voor tijdelijke (creatieve) initiatieven versterkt elkaar. De woondoelgroep voelt zich aangetrokken voor het "vrije" milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt. Een belangrijke doelgroep voor de 2e Daalsedijk zijn de bewoners van de Bloemenbuurt. Enerzijds als potentiele nieuwe bewoners en anderzijds ook als creatieve ondernemers of werknemers. Dit is ook gebleken uit de voor de buurt georganiseerde bijeenkomst en de reacties van de buurt.

Conclusies: kansrijke unieke locatie

De belangrijkste conclusies uit die uit de SWOT-analyse kunnen worden getrokken:

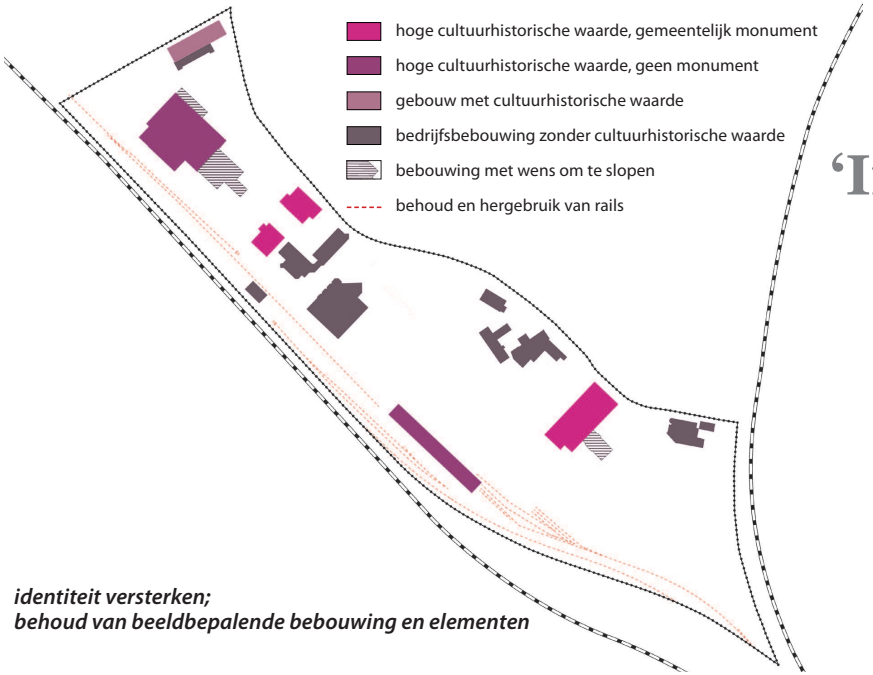
1. het plangebied is kansrijk als gemengd woonwerkgebied met een aantal publiek toegankelijke functies voor de stad;
2. de unieke identiteit van het plangebied dient te worden behouden: een industrieel karakter met historische bebouwing;
3. vanuit de buurt is behoefte aan groenvoorziening dat zich in het huidige plangebied bevindt;
4. het plangebied zal het stedelijk weefsel versterken.

Buurtbijeenkomst: buurt betrekken

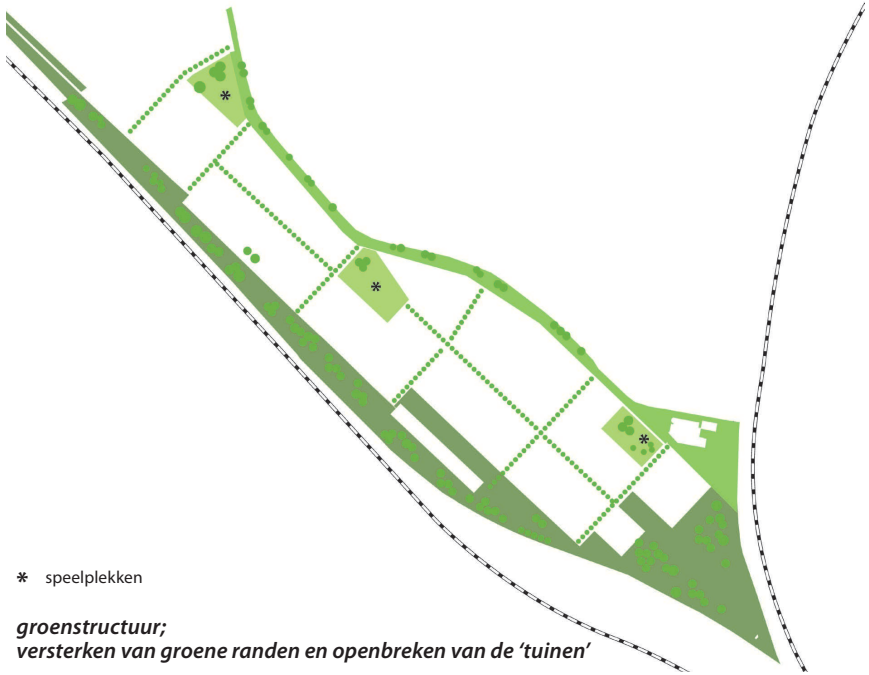
Om de buurt te betrekken bij de ontwikkeling van de locatie is er een informatieavond gehouden waar ook de huidige gebruikers waren uitgenodigd. Na afloop van de avond is gevraagd om op een formulier aan te geven wat de wensen ideeën en suggesties zijn voor ontwikkeling. De buurt blijkt erg betrokken en heeft veel goede ideeën aangedragen. Als bijlage aan deze overeenkomst is een overzicht van alle ideeën gevoegd.
Belangrijke items zijn:

- Restaurant met terras, kwalitatieve daghoreca
- Speelplekken, recreatieruimte en extra groen dat de buurt nu zo mist, met bijzondere bomen en moestuinen
- Fietsverbinding naar de 1e Daalsedijk en fietsparkeervoorziening voor de wijk
- Parkeerhavens
- Snelheidsremmers op de 2e Daalsedijk

‘Integratie van erfgoed en modern cultureel en maatschappelijk leven’



identiteit versterken;
behoud van beeldbepalende bebouwing en elementen



groenstructuur;
versterken van groene randen en openbreken van de ‘tuinen’

ruimtelijk raamwerk;
het gebied wordt toegankelijk, groen wordt versterkt en de oude bebouwing wordt zichtbaar gemaakt

6. Ontwikkelvisie

De ontwikkeling van de 2e Daalsedijk voegt een bijzonder stedelijk milieu toe aan de stad. Het plangebied wordt zal in de komende jaren van bedrijfslocatie geleidelijk transformeren naar gemengd stedelijk gebied en geeft daarmee een gebied met een sterke eigen identiteit terug aan de stad. De bijzondere buitenruimte en monumentale gebouwen zullen zichtbaar worden voor passanten en toegankelijk voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Bedrijventerrein 2e Daalsedijk verandert hiermee van een onzichtbare plek in een levendig gebied waar wonen, werken en cultuur samenkomen en elkaar versterken.

Planconcept

Identiteit behouden en versterken

Het ruige en industriële karakter, de aanwezige cultuurhistorische bebouwing en de beeldbepalende elementen in de buitenruimte worden omarmd en dienen als uitgangspunt voor de in te zetten ontwikkeling van het gebied. Het gebied krijgt een eigen karakter en identiteit, waarmee een nieuw leefmilieu wordt toegevoegd aan de stad. De industriële sfeer wordt versterkt door behoud van de cultuurhistorische gebouwen en door een bijzondere inrichting van de openbare ruimte. De ontwikkeling van het gebied wordt ingezet vanuit zijn geschiedenis.

Alle bestaande gebouwen worden voorlopig behouden en verhuurd of krijgen een nieuwe bestemming. Door herbestemming van de karakteristieke historische panden kunnen deze gebouwen een waardevolle bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Bijzondere (creatieve) programma's die in de cultuurhistorische gebouwen een plek krijgen dragen bij aan de bekendheid van de plek en versterken het imago van het plangebied. Het programma kan van tijdelijke of permanente aard zijn. Juist dit soort creatieve of culturele programma's zijn van belang voor de overgang van werkgebied naar een gebied waar men ook zou willen wonen.

Het plangebied zal een ander karakter zal krijgen dan de bestaande Daalsebuurt, net zoals dat nu ook al het geval is. Het contrast tussen de kleine arbeiderswoningen en de grote industriële bebouwing vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de locatie. Ook in de buitenruimte wordt ingezet op een "eigen" identiteit die uitgaat van de aanwezige materialen en karakteristieken in het gebied.

Een nieuw stuk stad

Met de ontwikkeling van het plangebied wordt een nieuw stedelijk leefmilieu toegevoegd aan de bestaande stad. Een gebied dat tot nu toe onbekend en ontoegankelijk was, kan de komende jaren een steeds grotere rol gaan spelen in het stedelijk weefsel. Door de ligging van de locatie op steenworp afstand van het centrum van Utrecht biedt dit gebied goede kansen om zichzelf de komende jaren te ontwikkelen tot een creatieve hotspot waar wonen, werken en ontspannen samen komen.

Van een gebied dat iedereen alleen kent vanuit de trein kan deze locatie zich gaan transformeren tot een toegankelijke plek die iets toevoegt aan de stad. De locatie wordt openbaar, monumenten worden zichtbaar en in gebruik genomen. Het gebied krijgt een publieke functie met verschillende openbaar toegankelijke groene plekken. Een langgerekt plantsoen een bijzonder spoorplantsoen en verschillende kleinschalige pocket-parks. Het gebied wordt een bijzondere plek waar men in de nabijheid van de stad heerlijk kan ontspannen en recreëren in het groen. Een plek voor studenten en hippe inwoners uit het centrum, maar zeker ook voor de bewoners van de Daalsebuurt. Deze stenige buurt krijgt straks een eigen "'achtertuin'".

Stedelijk wonen op steenworp afstand

Tussen de bestaande bedrijven en de cultuurhistorische bebouwing ontstaat ruimte om starterswoningen (stadswoningen) en appartementen toe te voegen. De 2e Daalsedijk geeft een uniek antwoord op de nog steeds aanhoudende vraag naar woonruimte voor studenten en starters. De locatie ligt op steenworp afstand van het centrum, is levendig en heeft een eigen karakter. De woondoelgroep voelt zich aangetrokken voor het 'vrije' milieu en associeert zichzelf graag met de kunstenaars en ondernemers die de locatie al ontdekt hebben. Door ook publieke functies als horeca en cultureel-maatschappelijke ondernemingen toe te voegen wordt de aantrekkingskracht van het gebied verder versterkt.

Ruimtelijk raamwerk: inzetten op uniek karakter

De aanwezige kwaliteiten van het plangebied worden vastgelegd in het ruimtelijk raamwerk. Het ruimtelijk raamwerk wordt gevormd door de aanwezige monumenten en beeldbepalende elementen, de ontsluitingsstructuur en de groenstructuur. Samen vormen deze structuren het kader waarbinnen de gewenste transformatie geleidelijk kan plaatsvinden. Het ruimtelijk raamwerk ligt vast en vormt een basis voor de gewenste samenhang en diversiteit in het gebied. Binnen het ruimtelijk raamwerk liggen de ontwikkelvelden, die juist weer veel flexibiliteit bieden voor toekomstige ontwikkelingen.

Groenstructuur: openbreken van tuinen

De nieuwe groenstructuur wordt ingezet vanuit de aanwezige groene kwaliteiten in het gebied. Het huidige groene raamwerk bestaat uit twee hoofddragers; een langgerekt plantsoen langs de Daalsedijk met "pocket-parks" en een ruig spoorplantsoen langs de spoorlijnen aan de zuidkant van het plangebied. Tussen deze hoofddragers liggen vanuit de Daalsebuurt meerdere straten opgespannen die de parken met elkaar verbinden.

Aan de kant van de Daalsebuurt wordt het langgerekte plantsoen verbreed en worden op verschillende plaatsen grote openbare tuinen, "pocket-parks" toegevoegd aan het openbaar groen. De tuinen krijgen een eigen karakter en programma. Deze nieuwe groenstructuur biedt de bewoners van de Daalsebuurt aangename plekken om te wandelen, spelen en te recreëren. In de "pocket-parks" aan de 2e Daalsedijk worden speelplekken ingericht. Bestaande bomen op het terrein worden zo veel mogelijk behouden. Dit geldt in het bijzonder voor de bomen aan de 2e Daalsedijk die onderdeel uitmaken van een historische route zoals ook benoemd in het bomenbeleid Utrecht.

Het ruige spoorplantsoen verbindt de "hotspots" en bebouwing met cultuurhistorische waarde. In dit park liggen verschillende oude spoorelementen, rails, bielzen en andere industriële relicten. Het park heeft een open karakter en geeft op verschillende plekken mooie doorzichten naar de achterliggende spoorlijnen, de Dom en het centrum.

De straten tussen het plantsoen aan de 2e Daalsedijk en het spoorplantsoen verbinden het groen met elkaar. De straten krijgen een groen element in de inrichting. De straten kunnen een verschillend karakter hebben afhankelijk van het te realiseren programma en de exacte ligging is nog flexibel.
De verbinding midden door het plangebied verbindt alle ontwikkellocaties met elkaar. Ter hoogte van het middelste pocketpark heeft de verbinding een verspringing in de vorm van een bajonet. De verbinding midden door het plangebied heeft een continu karakter en heeft een eigen identiteit over de gehele lengte.

‘Menging van groen
en verdichting’
ontwikkelvisie;
ruimtelijk raamwerk en ontwikkelvelden
cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
overige bedrijven/ kantoren
ontwikkelvelden
pocket-park
spoorplantsoen
verbindingen tussen spoorplantsoen, pocket-parks
en het plantsoen langs de Daalsedijk
hotspot

Door het spoorplantsoen loopt straks een belangrijke nieuwe directe fietsverbinding tussen de Amsterdamsestraatweg, station Zuilen en de Daalsebuurt. Het plangebied vormt daarmee een nieuwe schakel in het stedelijk weefsel. Dankzij deze route liggen station Zuilen, Utrecht CS en het centrum van Utrecht op slechts vijf tot tien minuten fietsen vanaf het plangebied. Deze ingreep draagt bij aan de toegankelijkheid van de locatie en past bij de wens om een autoluw milieu te maken. Zo ook de fiets-, voetgangerstunnel naar de Cartesiusdriehoek. Deze verbinding is al langer gewenst; dit is uit eerdere studies gebleken en kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Voor deze ontwikkelvisie heeft de NS deze ontsluiting nogmaals onderzocht en daaruit is een aanzienlijk investeringsbedrag gekomen (ongeveer € 5 miljoen).

In de planontwikkeling is ruimtelijk rekening gehouden met de mogelijkheid van deze fiets-voetgangersverbinding. Vanuit de planontwikkeling zijn er geen middelen om deze nu te realiseren. Wanneer er middelen beschikbaar komen kan de tunnel aansluiten op de nieuwe ontsluitingsstructuur.

Beeldbepalende elementen zichtbaar maken

In het ruimtelijk raamwerk worden de monumenten en beeldbepalende elementen opgenomen. Het ruimtelijk raamwerk legt de hoofdstructuur van het plangebied vast. Een belangrijk onderdeel van deze hoofdstructuur zijn de monumenten en andere cultuurhistorisch waardevolle gebouwen. Twee bijzondere gebouwen staan nog leeg. De Bovenbouwwerkplaats en de Reparatieloods worden benoemd tot "hotspot". Deze gebouwen moeten een publieke functie krijgen, zoals horeca of een publieksaantrekkende culturele voorziening. Deze hotspots zullen een belangrijke bijdrage leveren aan het creëren van bekendheid van het nieuwe imago van het gebied.

Ook de beeldbepalende elementen in de buitenruimte vormen onderdeel van het ruimtelijk raamwerk. Oude spoorlijnen die door het gebied lopen worden zichtbaar gemaakt en worden opgenomen in de buitenruimte. De aanwezige stelconplaten en spoorbielzen worden zo veel mogelijk hergebruikt. Bij het kiezen van bestratingsmaterialen, beplanting en overige inrichtingselementen wordt aangesloten bij de historie en het industriële karakter van het gebied. Op die manier levert ook de openbare ruimte een bijdrage aan de "eigen" sfeer van het plangebied.

Autoluw milieu en ontsluitingsstructuur

De planontwikkeling moet gelijke tred houden met de mogelijkheden in de verkeersinfrastructuur. In de nabije toekomst wordt in een aantal maatregelen op de hoofdwegenstructuur van de stad voorzien, zoals bijvoorbeeld de knijp in de Monicabrug. Voor de korte en midden-lange termijn is de verwachting dat de verkeersintensiteit ongeveer gelijk zal blijven aan de huidige verkeersintensiteit rondom het plangebied. Gedurende het gehele planproces zal het verkeer bij het toevoegen van nieuw programma getoetst worden door middel van het verkeersmodel van de gemeente.

Het uitgangspunt van de Ontwikkelvisie is dat het rustige karakter van de huidige woonstraten behouden zal blijven. Het gemeentelijke beleid van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is hiervoor het kader en is door een aantal maatregelen goed verankerd in de Ontwikkelvisie. Deze maatregelen zijn onder andere een goede fietsverbinding langs het spoor naar de St. Josephlaan en de Amsterdamsestraatweg, waarmee station Zuilen, Utrecht Centraal en de binnenstad snel en comfortabel bereikbaar zijn. Tevens is er de mogelijkheid van een langzaam-verkeertunnel naar de Cartesiusdriehoek, die zorgt voor een nieuwe fietsverbinding tussen de wijken West en Noordwest. Voor de voetganger zijn Station Zuilen en bushaltes op de Amsterdamsestraatweg per voet goed bereikbaar. Bovendien wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt gebruik gemaakt van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Door al deze maatregelen is de hoeveelheid autoritten van en naar het gebied zo minimaal mogelijk, en is tevens het aantal benodigde parkeerplaatsen laag waardoor een goede kwaliteit van de openbare ruimte geborgd is. Ook de inrichting van het gebied zelf werkt mee aan een autoluwe situatie, ten eerste doordat de interne ontsluitingsstructuur doorgaand verkeer onmogelijk maakt en ten tweede doordat de kleinschalige stedenbouwkundige opzet en de plek in de stad bewoners aantrekt die autobezit minder belangrijk vinden of gebruik willen maken van een deelauto. De inrichting van de openbare ruimte zelf zal eveneens bijdragen aan het minder nadruk leggen op de auto in het gebied.

De functies die aanvullend op het wonen zijn toegestaan in het plangebied hebben een beperkte auto-aantrekkende werking. Bij het selecteren zal rekening worden gehouden met de wijze waarop de initiatiefnemers omgaan met de beperkte auto-toegankelijkheid.

De verkeersstudie van Goudappel Coffeng laat zien dat de huidige woonstraten het extra autoverkeer goed kunnen opvangen. De hoeveelheid verkeer stijgt gemiddeld van 310 motorvoertuigen/etmaal naar 530 motorvoertuigen per etmaal. Bovendien wordt bij de toekomstige ontwikkelingen gestuurd op een autoluw karakter van het gebied om het rustige karakter van de woonstraten te behouden. In ieder deelgebied zal afhankelijk van de te bouwen woningtypen bekeken worden hoe gestuurd kan worden op een autoluw karakter. De te nemen maatregelen kunnen zo per deelgebied verschillen. Er kan gestuurd worden op aantallen woningen of binnen het te ontwikkelen programma inzetten op autoluwe oplossingen zoals bijvoorbeeld autodelen.

De 2e Daalsedijk wordt in verkeerskundige zin geknipt om sluipverkeer met bestemming Daalsedijk Noord te scheiden van het verkeer bestemt voor de zuidkant van het plangebied. De knip ligt zo gesitueerd dat de ontwikkeling van het noordelijk deel van het plangebied en het zuidelijk deel ongeveer een gelijk aantal verkeersbewegingen teweeg zal brengen. Vanuit de 2e Daalsedijk zijn er meerdere eenrichtingsstraten die aansluiting geven op de Amsterdamsestraatweg. De 2e Daalsedijk vormt de hoofdentree van het gebied. Vanaf de 2e Daalsedijk komen op verschillende locaties "inprikkende" wegen naar het plangebied. De verkeersbewegingen over de 2e Daalsedijk zelf zijn daardoor beperkt. De 2e Daalsedijk wordt een rustige straat langs het langgerekte plantsoen waar veilig gefietst en gespeeld kan worden.

Flexibele ontwikkelvelden

Binnen het ruimtelijk raamwerk zijn tussen de bestaande gebouwen ontwikkelvelden gesitueerd, die gefaseerd en onafhankelijk van elkaar ontwikkeld worden. De gewenste transformatie van een ontwikkelveld is flexibel en

pocket-park

spoorplantsoen

3100m² 3/4L
2500m² 3L
2500m² 5L
1300m² 3L
1900m² 5L
3500m² 3L
7700m² 5L
8600m² 3L
3L
6600m² 5L
5100m² 8L
1500m² 4L
4000m² bvo 4L
1300m² 8L
‘Menging van wonen en werken’
indicatie oppervlakte en bouwhoogte ontwikkelvelden
wonen
bedrijven/ kantoren
cultureel/ maatschappelijk/ horeca/ sport/ leisure